

Heidelberger Fahrgastbeirat

Heidelberg, 18.01.2011

Ausführliche Stellungnahme des Heidelberger Fahrgastbeirats zu der von der Stadt Heidelberg empfohlenen Liniennetzoptimierung

Gliederung

A. Stellungnahme des Fahrgastbeirats

B. Stellungnahme der einzelnen Stadtteile

- I. Stellungnahme der Stadtteile Schlierbach-Ziegelhausen
- II. Stellungnahme der Stadtteile Altstadt-Bergheim
- III. Stellungnahme der Stadtteile Weststadt-Südstadt
- IV. Stellungnahme der Stadtteile Boxberg-Emmertersgrund
- V. Stellungnahme der Stadtteile Handschuhsheim-Neuenheim
- VI. Stellungnahme der Stadtteile Pfaffengrund-Wieblingen
- VII. Stellungnahme der Stadtteile Kirchheim-Rohrbach

C. Informationsdefizit

A. Stellungnahme des Fahrgastbeirats

Der Fahrgastbeirat der Stadt Heidelberg ist gegen die geplante Liniennetzoptimierung.

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. € (davon 20 Mio. laufende und 10 Mio. Fixkosten). Aus Sicht des Fahrgastbeirates sollte man etwas nicht "Optimierung" nennen, bei dem in Heidelberg insgesamt 20 % der Straßenbahnfahrleistungen und 13 % der Busfahrleistungen gekürzt werden sollen.

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 größeren Defizit.

Die teilweise deutliche Verschlechterung der Taktzeiten, die erzwungenen Umstiege und die sich je nach Tageszeit ständig ändernden Angebote (Linie 21 mal so, mal andersherum; Linie 27 und Expressfahrten nur ab und zu, ganz andere oder fehlende Angebote am Wochenende und am Abend) würden den ÖPNV nur noch für Kenner wirklich nutzbar machen. "Fahren ohne Nachzudenken" würde 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. Neben den mobilitätseingeschränkten Personen als Zeitkartennutzern sind auch die Studenten vom Liniennetzoptimierungsprogramm im Negativen betroffen. Die Verbindung zwischen zwei Campi und zwischen Hauptbahnhof und Universitätsplatz wird gekappt. Da auch die Anbindung an die VHS durch die Liniennetzoptimierung betroffen wäre, lässt sich sagen, dass die Bildung Heidelbergs insgesamt Mobilitätsverluste hinnehmen müsste, würde das Vorhaben entsprechend realisiert. 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 eingeeengt 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.

B. Stellungnahme der einzelnen Stadtteile

I. Stellungnahme der Stadtteile Schlierbach-Ziegelhausen

[...]

Ganz konkret sprechen wir uns gegen die Routenänderung der Linie 35 aus, die zukünftig nur noch ab Römerstraße durch die Bergheimer Straße fahren soll [...]. Damit wird Schlierbach die einzige direkte Anbindung zur Volkshochschule [...] genommen. Verschiedene Gespräche mit Nutzern des ÖPNV anlässlich des Bürgerfestes haben diese Ansicht bestätigt.

[...]

II. Stellungnahme der Stadtteile Altstadt-Bergheim

[...]

Für die Stadtteile im Konkreten ist anzumerken:

Eine verlässliche und funktionierende Verbindung aus der Mitte der Altstadt zum Hauptbahnhof ist unverzichtbar. Dies ist ohne die Linie 32 nicht vorstellbar (33 sowie 35 sind aufgrund ihrer überlangen Streckenführung verspätungsanfällig). Durch den angedachten Wegfall der Linie 32 ist eine an den Kundenwünschen orientierte Versorgung zu den Stoßzeiten (bspw. durch den Tourismus, und die Universität) nicht gewährleistet.

Wir vermissen einen Vorschlag für eine bessere Anbindung des S-Bahnhofes Altstadt. Eine gezielte Steuerung des Pendlerverkehrs aus Süden und Westen in die Altstadt über diesen S-Bahnhof bietet ein immenses Entlastungspotential für Hauptbahnhof und innerstädtischen ÖPNV. Mit geänderter Linienführung wäre die Linie 30 hierfür ideal geeignet.

Zu den Hauptnachfragezeiten (Berufs- und Freizeitverkehr) ist die Verbindung Bismarckplatz – Hauptbahnhof auf sämtlichen Linien (Bus und Bahn) überlastet. Hier

muss ein gezielter Entlastungsverkehr eingerichtet werden.

[...]

III. Stellungnahme der Stadtteile Weststadt-Südstadt

[...]

Straßenbahn:

Durch die Beibehaltung des Takt-Schemas der Linien 23 und 24 ändert sich für beide Stadtteile nichts an deren Anbindung an Bismarckplatz bzw. an Hauptbahnhof sowie an das Neuenheimer Feld. Das Konzept ist aus Sicht des Fahrgastbeirates insofern als unproblematisch einzuordnen. Auch die Linie 26, welche die Weststadt an der Haltestelle Ringstraße anfährt, ist nicht zu beanstanden. Allerdings ist zu kritisieren, dass mit der vorgeschlagenen Optimierung die umstiegsfreie Verbindung von der Weststadt und der Südstadt in die östlichen Bereiche Neuenheims und Handschuhsheims entfällt.

Bus:

Die Neugestaltung der Linie 29 hat für die Bewohnerinnen und Bewohner der Weststadt im Bereich östlich der Rohrbacher Straße zur Folge, dass der Bismarckplatz nicht mehr alle 20 Minuten mit dem Bus zu erreichen ist, sondern nur noch einmal in der Stunde mit der Linie 39, was insgesamt eine deutliche Verschlechterung des Angebots darstellt.

In der Südstadt verliert das Gebiet westlich der Römerstraße mit der neuen Linienführung der 29 seine ÖPNV-Anbindung sowohl an die Heidelberger Innenstadt als auch an die Mitte Rohrbachs. Mit Blick auf die in absehbarer Zeit freiwerdenden Flächen der US-amerikanischen Armee in der Südstadt und der geplanten Weiterentwicklung jener Flächen als Standort für Wissenschaft und neuen Wohnraum muss aus Sicht des Fahrgastbeirates im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung auch dem ÖPNV Rechnung getragen werden. Das vorgelegte Gutachten berücksichtigt die Tatsache der zukünftigen Flächen- und Gebäudekonversion nicht und kommt daher mit dem Wegfall der Linie 29 in der Südstadt zu einem falschen Schluss. Der Fahrgastbeirat hält daher eine Überarbeitung des Optimierungskonzeptes in diesem Punkt für dringend notwendig.

Soweit die Stadt dies in ihre Planung mit einbezogen hat, ist die zeitweise Streichung der Linie 29 unter Umständen noch vertretbar, darf aber spätestens ab Nutzung der Konversionsflächen nicht zum Dauerzustand werden. Die Fahrgastbeiräte Weststadt-Südstadt fordern daher, dass die Stadt konsequent plant; d.h. auch den ÖPNV und damit die Anbindung der Wohnbevölkerung an das städtische Verkehrssystem berücksichtigt.

Die Streichung der die Weststadt an der Haltestelle Gaisbergstraße streifenden Linie 30 erscheint im Hinblick auf die Kürze der Strecke, Doppelbedienung des Abschnitts und tatsächliche Nutzung akzeptabel. Es sollten jedoch Ausgleichsmaßnahmen durch Erhöhung der Aufnahmekapazität der Linie 33 geschaffen werden.

[Anmerkung des Sprechergremiums: Die Erklärungen der Stadtteile Weststadt-Südstadt und Altstadt-Bergheim in Bezug auf die Linie 30 schließen sich hierbei nicht gegenseitig aus sondern ergänzen sich. Obgleich die Linie 30 in ihrem jetzigen Zustand ein unnötiger Kostenfaktor ist, wäre sie durch geänderte Linienführung und Anbindung an den S-Bahnhof Altstadt weiterhin taugliches Glied des ÖPNV Heidelbergs. Letztere Entwicklung wäre wünschenswert und wird vom Fahrgastbeirat ausdrücklich empfohlen.]

IV. Stellungnahme der Stadtteile Boxberg-Emmertsgrund

[...]

Linie 24

Das Fahrtende der Linie 24 an der Ortenauer Straße bedeutet, dass alle Fahrgäste, die zum Schulzentrum Helmholtz-Gymnasium und zu den Gewerbeschulen wollen, in die Linie 23 umsteigen müssen, wenn sie vom Emmertsgrund/Boxberg kommen.

Die Linie 23 dürfte diesen Fahrgastzuwachs nicht problemlos aufnehmen können, da bereits eine Vielzahl von Fahrgästen aus Leimen im Zug ist.

Ab 2012 fällt die Hauptschule Boxberg weg. Diese Schülerinnen und Schüler werden ebenfalls die Linie 23 oder die Linie 33 – eingesetzt sind hier kurze Busse – benutzen müssen.

Der Anschluss zum Hauptbahnhof sowie Neuenheimer Feld bzw. die Stadtteile nördlich des Neckars wird weiter eingeschränkt. Auch hier heißt es von den

“Bergstadtteilen” aus, dass man in Rohrbach-Süd und an der Ortenauer Straße umsteigen muss.

Linie 29

Diese ist derzeit noch ganztägige Direktverbindung in die Stadtmitte und Anschluss zum Schulzentrum Römerstraße/Rohrbacher Straße.

Eine Änderung in neue Linie 27 würde zu den Hauptverkehrszeiten eine Beschleunigung in die Stadtmitte bedeuten, aber das Schulzentrum wird nicht direkt bedient, da die Haltstelle “Alois-Link-Platz” für die Planer als ausreichend bewertet wird zum Erreichen des Schulzentrums (Gehstrecke ca. 0,5 km) mit S-Bahnhof “Südstadt/Weststadt”.

Linie 27 – alt -

Diese ist meines Wissens nach als Puffer für Verspätungen der Linie 33 eingesetzt und soll ganz weg fallen. Fahrgäste sollen nach den neuen Plänen die Linie 33 benutzen.

Fazit:

- Fahrgäste der Bergstadtteile müssen mehr umsteigen.
- Die Direktanbindung an S-Bahnhof “Südstadt/Weststadt” fällt weg.
- Menschen mit Behinderungen, ältere Fahrgäste oder Eltern mit Kindern sind in der Mobilität stark eingeschränkt. Vielfaches Umsteigen bedeutet gerade für diese Gruppen mit Einschränkungen einen erheblichen Zeitaufwand, der sich auch auf die Einhaltung der Fahrzeiten negativ niederschlägt. Die Einhaltung von Fahrzeiten und Anschlüsse an andere Fahrzeuge im ÖPNV werden hierbei stark beeinträchtigt.

[...]

V. Stellungnahme der Stadtteile Handschuhsheim-Neuenheim

[...]

Linie 23

Laut Optimierungskonzept soll die Linie 23 von Rohrbach kommend nur noch bis

zum Bismarckplatz fahren. Damit würde nur die Linie 5 die Strecke Bismarckplatz – Brückenstraße – Handschuhsheim Nord bedienen. Diese Verkürzung ist aus Sicht des Fahrgastbeirates nicht akzeptabel. Die Linie 5 ist regelmäßig überfüllt und hat häufig Verspätungen. Zudem werden dort oft noch alte Wagen eingesetzt (oft auch hintereinander), sodass mobilitätseingeschränkte Menschen die Linie 5 laut Fahrplanangabe maximal 2 mal pro Stunde nutzen können.

Schon jetzt fährt die Linie 23 abends nur noch von Rohrbach bis zum Bismarckplatz. Wer von der Innenstadt oder Neuenheim nach Handschuhsheim möchte, muss ab 20 Uhr bis zu 30 Minuten auf die (meist überfüllte) Linie 5 warten. Das ist gerade im Winter und bei Dunkelheit kein kundenorientiertes Angebot.

Ein Wegfall der Linie 23 ist indiskutabel, solange die Linie 5 im Norden von Heidelberg nur einspurig verkehrt und damit äußerst anfällig für Verspätungen ist.

Ohne die Linie 23 würde das ÖPNV-Angebot auf dieser Strecke noch unattraktiver und zudem drastisch unzuverlässiger werden. Hier wurden bereits in der Vergangenheit durch die Verkürzung der Linie 23 [...] nach 20.30 Uhr und am Sonntagvormittag erhebliche Verschlechterungen für den Handschuhsheimer Norden erzielt. Durch die Vorschläge des Optimierungskonzeptes werden weitere Kundenverluste vorprogrammiert.

Linie 24

An der Linie 24 selbst sind mit dem Optimierungskonzept in Handschuhsheim /Neuenheim keine Änderungen geplant. Allerdings wurde das Angebot der Linie 24 in der Vergangenheit bereits deutlich verschlechtert. Sie fährt jetzt schon nach 20 Uhr und am Sonntagvormittag vom Hauptbahnhof über die Berliner Straße kommend nur bis zum Hans-Thoma-Platz (keine Bedienung der Haltestellen Biethstraße und Burgstraße). Wer vom Handschuhsheimer Norden zum Hauptbahnhof möchte, muss zu diesen Zeiten entweder auf die Linie 5 ausweichen (30-Minuten-Takt) und am Hans-Thoma-Platz in die Linie 24 umsteigen oder einen Umweg von 10 Minuten mit der Linie 5 über den Bismarckplatz zum Hauptbahnhof machen.

Dies bedeutet, dass die Anwohner im Handschuhsheimer Norden abends und am Sonntagvormittag durch den Wegfall der Linie 23 (Anbindung an die Innenstadt) doppelt betroffen wären.

In Richtung Rohrbach schlägt das Optimierungskonzept vor, dass die Linie 24 nur noch bis zur Ortenauer Straße fährt. Der dafür notwendige Umbau an der Ortenauer Straße erfordert jedoch eine Investition von 500.000 €, denen eine Einsparung von 200.000 € / Jahr gegenüber steht.

Dazu ist zu bemerken, dass der Endpunkt Ortenauer Straße so gewählt wurde, dass ein Fahrzeugumlauf eingespart werden kann. Diese Optimierung ist jedoch fest mit der derzeitigen Fahrzeit verknüpft.

Durch die geplante Linienbeschleunigung (Gutachten Teil II) könnte sich allerdings eine Änderung der Fahrzeiten ergeben, so dass sich entweder ein anderer Endpunkt für die Optimierung ergäbe oder dass die Bahn sogar bis Rohrbach Süd fahren könnte (und trotzdem ein Fahrzeugumlauf eingespart würde). Daher wäre eine solche hohe Einmalinvestition frühestens nach der Linienbeschleunigung sinnvoll.

Linie 21

Mit dem Optimierungskonzept soll die Linie 21 lastrichtungsabhängig und nur an Wochentagen fahren. Dabei soll sie vormittags vom Hans-Thoma-Platz über den Bismarckplatz – Berliner Straße – Hauptbahnhof wieder zum Hans-Thoma-Platz fahren und am Nachmittag andersherum.

Dies würde zu großen Verwirrungen bei den Fahrgästen führen, wenn eine Straßenbahn am Vormittag in die eine Richtung fährt und am Nachmittag in die andere Richtung (Stichwort "Fahren ohne Nachzudenken"). Zudem würde die Anbindung von Handschuhshaus über die Berliner Straße (Campus!) an den Hauptbahnhof zu einer Tageshälfte ausgedünnt werden. Das vorgeschlagene lastrichtungsabhängige Angebot kann weder den Wegfall der Linie 23 ausreichend kompensieren (Ersatz erfolgt nur halbtags), noch ist es für Fahrgäste verständlich.

Linie 5

Im Moment fahren die Linien 5 und 23 laut Fahrplan in einem Abstand von 3 Minuten, real oftmals direkt hintereinander. Statt die Linie 23 zu verkürzen, wäre es eine Optimierung, die Linien 5 und 23 wie früher in einem Abstand von 5 Minuten fahren zu lassen. Dies würde zu einer Entlastung der Linie 5 und einer besseren Auslastung

der Linie 23 führen. Zudem sollen bei der Linie 5 mehr Niederflurbahnen eingesetzt werden, damit auch mobilitätseingeschränkte Menschen den ÖPNV besser nutzen können.

Straßenbahn ins Neuenheimer Feld

Bedauerlicherweise fehlen in der vorliegenden Version des Optimierungskonzepts Aussagen zur Straßenbahnanbindung Neuenheimer Feld / Campus, obwohl die Auswirkungen des Konzepts bis 2015 prognostiziert werden.

Scheinbar gibt es Planspiele (vgl. RNZ vom 8.10.2010), die neue Campusstrecke von der Linie 24 zu bedienen und die Linie 21 ganz aufzugeben (bzw. nur wochentags als einseitige Ringlinie fahren zu lassen). Im derzeit vorliegenden Konzept wird zwar darauf nicht eingegangen, allerdings wird angegeben, dass durch die Optimierung auf 5 Variobahnen verzichtet werden kann, die dann (zwecks Kosteneinsparung) an andere Liniennetze abzugeben wären. Diese vorgeschlagene Reduktion des Straßenbahnparks scheint aber nur bei Umsetzung obiger Planspiele sinnvoll zu sein.

Dazu ist anzumerken:

1. Eine Bedienung des Campus durch die Linie 24 (ohne eine vollwertige Ersatzleistung auf der Berliner Straße) ist absolut inakzeptabel. Dadurch würde sich zum einen die Fahrzeit von Handschuhsheim zum Hauptbahnhof deutlich verlängern, und zum anderen ist auch nicht vorstellbar, dass die Linie 24 nicht nur die Fahrgäste der jetzt geplanten Einschränkung der Linie 21, sondern dann auch noch der Linien 31/32 aufnehmen kann.
2. Es dürfen keine Straßenbahnen abgegeben (verkauft / verschrottet) werden, die später für eine vollwertige Anbindung von Campus und Berliner Straße benötigt werden!
3. Darüber hinaus sollte man hinterfragen, wie sinnvoll es ist, jetzt die Linie 21 abzuschaffen (bzw. durch eine einseitige Ringlinie zu ersetzen), um sie dann in wenigen Jahren wieder einzuführen.

Linie 31

Hier ändert sich nichts.

Zusammenfassung

Zusammenfassend sind wir mit der vorgeschlagenen Liniennetzoptimierung nicht einverstanden (s. erste Stellungnahme des Fahrgastbeirates). Das Optimierungskonzept würde zu einer weiteren Verschlechterung für die Bewohner im Handschuhsheimer Norden (Einzugsgebiet Burgstraße und Biethsstraße) führen und das Angebot unübersichtlicher machen.

[...]

Ziel eines Optimierungskonzeptes wäre aus Kundensicht für den Bereich Neuenheim und Handschuhsheim vielmehr ein übersichtlicher und gut funktionierender 5-Minuten-Takt tagsüber und mindestens ein 20-Minuten-Takt in Schwachlastzeiten abends von 20–24 Uhr und auch am Sonntagvormittag. Dieser sollte regelmäßig behindertengerecht und pünktlich (Anschlussicherung) sein.

Im Optimierungskonzept wird auf hohe Störzeiten von 16% hingewiesen. Die Straßenbahnen sollten an der Ampel immer Vorrang vor dem Individualverkehr haben. So kann es auch zu weniger Verspätungen kommen. Deshalb sollte auch zuerst die Ausbaustufe Teil II (also die Linienbeschleunigung) umgesetzt werden und erst danach weitere Optimierungen geplant werden.

Zudem sollte man versuchen, über aktive Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazitätsausnutzung beizutragen, d.h. intensive Marketingmaßnahmen durchführen, um zusätzliche Fahrgäste zu werben.

[...]

VI. Stellungnahme der Stadtteile Pfaffengrund-Wieblingen

[...]

Meinung zum Plan der Neugestaltung Linie 34 (Auftrennung in zwei Streckenabschnitte: Neuer Linienverlauf vom Pfaffengrund nach Wieblingen und zurück):

- Die Verkürzung der Linie 34 auf einen Abschnitt zwischen Pfaffengrund und Wieblingen halten wir für wünschenswert, um die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Linie stark zu verbessern.
- Dabei ist eine Anpassung an die Fahrpläne der S-Bahn und der Linie 22 dringend

notwendig, um die Linie attraktiv zu gestalten und die Nutzung zu erhöhen.

- Ein 30-Minuten-Takt erscheint angemessen, falls diese Anbindung gut funktioniert.

Zusätzlich sind Fahrten am Abend und am Sonntag dringend notwendig, um einen Anschluss der Fahrgäste aus dem Pfaffengrund und Wieblingen - insbesondere dem Schollengewann¹ – auch nach 19 Uhr noch reibungslos zu gewährleisten und am Wochenende Alternativen zum Auto zu bieten.

- Wir empfehlen dringend die Endstelle der neuen 34er-Linie von Stotz nach Wieblingen zu legen, um unnötige Fahrtunterbrechungen auf derselben Linie zu vermeiden. Bislang konnte es vorkommen, dass Fahrgäste, die am S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen in Richtung Buschgewann/Dornbusch/Steinhofweg etc. aufbrachen, am Stotz in die selbe Linie umsteigen mussten oder sogar einen Anschlussbus verpassten. Das sollte vermieden werden.
- Wir empfehlen, außerhalb der Stoßzeiten (Schulbeginn) nur noch kleine Busse auf der Strecke einzusetzen, um umweltfreundlicher und agiler (speziell in den engen Teilen Wieblingens) fahren zu können.

Meinung zum Plan der Neugestaltung Linie 34 (Abschnitt Wieblingen/Bismarckplatz):

- Wir empfehlen, den zweiten Teil der Linie 34, der in der Planung vom Bismarckplatz zur Bahnstadt fahren soll, weiterhin über Hauptbahnhof bis Wieblingen Nord fahren zu lassen. Diese Linie sollte weiterhin einen 20 Minuten-Takt aufrecht erhalten. Eine Anbindung der Bahnstadt ist im Moment noch nicht notwendig.

Zur Begründung:

Der Streckenverlauf der Buslinien 34 und 35 zwischen Betriebshof und Wieblingen ist

¹ Da bei der Datenerhebung im Jahr 2007 das Schollengewann noch nicht bewohnt war, sind die Bus-Nutzer/innen aus diesem Wohngebiet nicht erfasst. Da weiter gebaut wird, steigt die Zahl der Einwohner/innen und damit der Bus-Nutzer/innen fortlaufend.

nicht – wie in der Untersuchung festgestellt - parallel zum Schienenverkehr der Linie 5. Die Entfernung zwischen großen Teilen des Wohngebietes von Wieblingen zu einer Haltestelle der Linie 5 ist sehr groß. Die Buslinien 34 und 35 haben außerdem mehr Haltestellen als die Linie 5, so dass eine Bus-Haltestelle leichter erreicht werden kann. Das ist auch deshalb wichtig, weil an der Busstrecke in Wieblingen das Seniorenzentrum und die Seniorenwohnanlage liegen. Gerade für ältere Menschen mit z.T. Mobilitätseinschränkungen ist es wichtig, dass eine Haltestelle leicht zu erreichen ist. Da Wieblingen sehr langgestreckt ist, nutzen vor allem ältere Menschen den Bus innerhalb von Wieblingen, um im Lebensmittelmarkt "Netto" am Ortsanfang einzukaufen, da dieser Lebensmittelmarkt der einzige in Wieblingen ist, der mit öffentlichen Personennahverkehrsmitteln gut zu erreichen ist. An der Strecke der Linien 34 und 35 liegen Schulen (Thadden-Gymnasium, Waldorf-Schule, Berufsschule und berufliche Gymnasien), die SRH-Fachhochschule und die Kurpfalz-Klinik. Da die Anfangs- und Endzeiten dieser Schulen stark variieren, sind jetzt schon die Busse häufig überfüllt. Das kann nicht mit Verstärkerfahrten z.B. zwischen 7 und 8 Uhr und 13 und 14 Uhr abgefangen werden, da auch im übrigen Zeitraum zwischen 8 und 17 Uhr SchülerInnen zur Schule und von den Schulen wegfahren, auch um Pausen und Freistunden außerhalb Wieblingens zu verbringen oder um zum Sportunterricht zu fahren. Deshalb ist eine Kürzung des Bustaktes durch den Wegfall der Linie 34 auf dieser Strecke von 10 auf 20 Minuten eine massive Verschlechterung und deshalb abzulehnen.

Meinung zum Plan der Umleitung der Linie 35 über den Hauptbahnhof:

- Eine Umleitung der Linie 35 über den Hauptbahnhof halten wir nicht für sinnvoll. Sie soll weiterhin über die Bergheimer Straße führen.

Zur Begründung:

- a. Gutes Erreichen von VHS und Akademie für ältere Menschen aus Wieblingen.
- b. Schnelleres Erreichen des Bismarckplatzes (so braucht die Linie 34 derzeit vom Elisabeth-von-Thadden-Platz über Hauptbahnhof zum Bismarckplatz 16 Minuten, die Linie 35 für dieselbe Strecke 13 Minuten, das entspricht ca. 20 % weniger). Die kürzeren Fahrzeiten erhöhen die Attraktivität des Nahverkehrs.
- c. Es sollten nicht alle Linien zwischen Wieblingen und Bismarckplatz über

Hauptbahnhof fahren.

- d. Wollen Fahrgäste, die von Wieblingen kommen, am Betriebshof nach Handschuhsheim und ins Neuenheimer Feld umsteigen, ist die Haltestelle in der Bergheimer Straße besser geeignet als die derzeitige Haltestelle der Buslinie 34 vor dem Pförtnerhäuschen des Betriebshofes. Von der Haltestelle vor dem Pförtnerhäuschen müssen zum Einsteigen in die Linien ins Neuenheimer Feld und nach Handschuhsheim zwei Straßen überquert werden. Diese Erschwerung trifft vor allem Menschen mit Behinderungen. Würde kein Bus von Wieblingen durch die Bergheimer Straße fahren, müsste zusätzlich auch auf diese umständliche, gefährliche Weise in die Linie 22 umgestiegen werden, um z.B. die VHS zu erreichen.

Bei 3 Fahrten pro Stunde der Buslinie 35 mit dem geplanten Streckenverlauf zwischen Hauptbahnhof und Bismarckplatz könnte sie kein Ersatz sein für die im Plan wegfallenden 12 Fahrten der Linien 21 und 32. [...]

VII. Stellungnahme der Stadtteile Kirchheim-Rohrbach

Linie 26

Zur Optimierung der Linie innerhalb Kirchheims wäre ein Kurzstreckenticket erforderlich.

Beispiel: Albert-Fritz-Straße bis Friedhof

Linie 28

Positiv wird bewertet, dass die Linienführung über S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach bis Kirchheim Rathaus erweitert wird. Eine Verlängerung des Taktes auf 30 Minuten scheint nicht sinnvoll, da die S-Bahn in Nord- und Südrichtung fährt und diese unterschiedliche Abfahrtszeiten haben. Um die Attraktivität der Linie zu erhalten, empfehlen wir einen Takt von 20 Minuten. Wer wartet schon gerne 30 Minuten auf den nächsten Bus während der Hauptverkehrszeit unter der Woche? Eine Verlängerung der Fahrzeit bis 20 Uhr wäre sinnvoll.

Linie 33

Durch den Wegfall der Linie 29 besteht die Gefahr, dass der Bus Linie 33 und die

Straßenbahnlinien 23 und 24 (jetzt schon zu den Hauptverkehrszeiten überfüllt) noch voller werden.

Abhilfe: Erhöhung der Taktfrequenz auf 15 Minuten

C. Informationsdefizit

Abschließend rügt der Fahrgastbeirat, dass ihm das aktuellere Gutachten betreffs der ÖPNV-Situation zur internen Beschlussfassung nicht rechtzeitig zugänglich gemacht wurde. Ebenso ist es aus unserer Sicht nicht vertretbar, dass die längerfristigen Optimierungsmaßnahmen sich derzeit noch in Planung befinden, obwohl sie eine maßgebliche Grundlage für einen diesbezüglichen Beschluss eines jeden städtischen Gremiums darstellen.

**Für den Fahrgastbeirat
Das Sprechergremium**

Andreas Herth

Sophie Kittelmann

Emilito Mayer