



## **Linie 30 Bismarckplatz – Peterskirche – Rathaus/Bergbahn – Karlsplatz und zurück**

Die Linie 30 wird von ca. 500 Fahrgästen/Tag genutzt. Dieser Wert entspricht einer durchschnittlichen Belegung von 8 Fahrgästen/Fahrt und damit einer Auslastung von etwa 10%. Die Linie ist daher weit unterdurchschnittlich ausgelastet und wurde vom Gutachter zur Einstellung vorgeschlagen.

Im Abschnitt Bismarckplatz – Peterskirche – Rathaus/Bergbahn sowie in Gegenrichtung von Rathaus/Bergbahn bis Peterskirche entsteht bei Wegfall der Linie tagsüber ein 20-Min-Takt mit der Linie 33.

Die abschnittsweise parallel fahrenden Linien 31 und 32 (Peterskirche – Bismarckplatz) 33 (Rathaus/Bergbahn – Bismarckplatz und zurück) sind in der Lage, die Fahrgäste der Linie 30 mit aufzunehmen.

Bei Wegfall der Linie 30 können die Betriebskosten um ca. 130TEuro/Jahr reduziert werden.

## **Linie 34 Heiligkreuzsteinach – Ziegelhausen – Bismarckplatz - Hbf – Wieblingen – Pfaffengrund**

Nach dem Vorschlag des Gutachters soll die Linie 34 in 2 Teile gesplittet werden mit neuer Anbindung der Bahnstadt:

- Heiligkreuzsteinach – Ziegelhausen – Bismarckplatz - Hbf – Montpellierbrücke Bahnstadt – Hbf Süd und
- Wieblingen Mitte (OEG-Bf.) - S-Bf Wieblingen/Pfaffengrund – Stotz – Pfaffengrund

Der Abschnitt Ziegelhausen – Hbf soll dann wie bisher incl. der neuen Verlängerung zur Bahnstadt tagsüber alle 20 Min bedient werden, der Abschnitt Wieblingen Mitte – Pfaffengrund zur Herstellung der Kompatibilität mit den S-Bahn-Abfahrtszeiten und zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes alle 30 Min.

Damit verbundene Vorteile sind:

- Anbindung der Bahnstadt
- Bessere Pünktlichkeit durch Teilung der langen Linie 34
- Systematisierung der Anschlüsse Linie 34 ↔ S-Bahn
- Aufwandsreduzierung

Nachteile:

- Reduzierung des Fahrtenangebotes Wieblingen – Innenstadt auf 20-Min-Bustakt und 10-Min-Takt Linie 5
- Reduzierung des Fahrtenangebotes Pfaffengrund – Wieblingen von 20- auf 30-Min-Takt

Wie aus den Anlagen (aktuelle Zählungen am max. Besetzungsquerschnitt Bonhoeffer Straße) im Februar 2011 erkennbar ist, sind bei der überwiegenden Zahl der Fahrten selbst die Sitzplätze nicht durchgehend belegt. Die Lastspitzen sind zeitlich eng eingegrenzt und überschaubar:

Stadtauswärts müssen Stehplätze nur morgens zwischen 7 und 8 Uhr in Anspruch genommen werden.

Stadteinwärts ist eine höhere Auslastung mit Belegung von Stehplätzen morgens von 7 bis 8 Uhr, gegen 13 Uhr und zwischen 14.30 und 15.30 Uhr erkennbar. Am Morgen und gegen 13 Uhr werden bereits heute zusätzliche Verstärkungsfahrten angeboten.

Bei Wegfall der Linie 34 zwischen Hbf und Wieblingen werden folgende weitere Maßnahmen vorgeschlagen:

- Alle Fahrten der Linie 35 verkehren zwischen Haltestelle Römerstraße und Betriebshof zusätzlich über Hbf. Die Haltestelle Volkshochschule wird von der Linie 35 nicht mehr bedient
- Es werden weitere E-Wagen eingesetzt ab Hbf Richtung Wieblingen als Ersatz für die wegfallende Fahrt der Linie 34 um 07.38 Uhr sowie 3 weitere E-Wagen für die Rückfahrten ab Wieblingen bis Hbf zwischen 14.30 Uhr und 15.30 Uhr.

Mithilfe dieser Maßnahmen besteht weiterhin ganztags eine Busanbindung zwischen Wieblingen und Hbf mit der Linie 35. In den Verkehrsspitzenzeiten zwischen 7 und 8 Uhr, 12.30 bis 13.30 Uhr und 14.30 bis 15.30 Uhr verdichten die E-Wagen das planmäßige Angebot an Schultagen zu einem 10-Min-Takt. Weiterhin bestehen Fahrtmöglichkeiten mit der Linie 5 tagsüber alle 10 Min.

Die auf diese Weise umgeschichteten Platzkapazitäten sind ausreichend, auch in den Verkehrsspitzenzeiten alle Fahrgäste zu befördern.

Das geänderte Einsatzkonzept führt zu einer Reduzierung der Betriebskosten um ca. 170TEuro/Jahr.