ORTSKERNLINIE 41 +

Feinerschließung mit Kleinbussen

Ralf Kittel, Dirk Eiermann
(ABÖ Seckenheim)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis **2**

1 Einleitung **3**

1.1 Motivation 3

2 Ziele **4**

3 Fahrweg **5**

3.1 Überlappende Linienführung 6

3.2 Pausenplätze / Linienbeginn und -Ende 8

3.2.1 Badener Platz 8

3.2.2 Schloss (Bürgerdienste) 9

3.2.3 OEG Seckenheim (Alternative) 12

4 Weitere Haltestellen / Fahrwegsabschnitte **15**

4.1 Anbindung Nahversorger Badenweiler/Ihringer Str. 15

4.2 Haltestelle kath. Kirche/Schloss (Endhaltestelle) 16

4.3 Ärztehaus 17

5 Taktung **19**

6 Einführung **20**

7 Fazit **21**

1 Einleitung

1.1 Motivation

Mitte 2018 hat die RNV größere Umstellungen im Busnetz von Seckenheim durchgeführt. Im Kern wurde die Ortskernline 41 eingestellt und die dadurch nicht mehr abgedeckten Bereiche dann durch Fahrwegeverlegung der Linie 43 und Fahrtverlängerungen der Linie 42 und 46 wieder bedient.

Die daraus resultierenden Fahrten großer Linienbusse mit hoher Frequenz und langen Bedienzeiten durch die Wohngebiete als auch die Streckenverlegungen sorgten für Unmut, der bei zwei Bürgerinformationsveranstaltungen deutlich zum Ausdruck kam.

Die teils engen Straßen sind Schulwege und stark von Fahrradfahrern, v.a. auch von jungen Verkehrsteilnehmer genutzt. Durch Frequenz und Größe der Busse sind täglich schwierige Ausweichsituationen und Verunsicherung sowie gefährliche Überfahrungen von Gehwegen durch KFZ oder den Bussen selbst zu beobachten.

Neben der Belastung durch den Busverkehr ist auch der weitere Ausbau durch Taktverdichtung auf den Hauptlinien oder durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen bei der derzeitigen Lösung schwierig.

Eine Bürgerinitiative hat sich gebildet (Aktionsbündnis bürgerorientierter ÖPNV Seckenheim, kurz ABÖ) mit dem Ziel, die Verkehrssituation im Ort so zu gestalten, dass die entstandenen Defizite behoben werden und ein weiterer ÖPNV-Ausbau möglich ist.

Das ABÖ hat ein Konzept mit dem Titel „41+“ erarbeitet, das die Einführung einer Ortskernlinie auf der Basis von Kleinbussen beschreibt. Dieses Konzept wurde von der RNV weitgehend übernommen und soll im Folgenden erläutert und diskutiert werden.

2 Ziele

Folgende Kernziele sollen durch die Ortskernlinie 41+ im Minibusbetrieb erreicht werden:

- Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs durch neue Haltestellen und kürzere Gehdistanzen, insbesondere für ältere Fahrgäste
- Minimierung von schwerem Busverkehr in den Wohngebieten
- Lösung der bestehenden Gefährdungssituationen
- Umsteigefreie Verbindung der meisten Orte öffentlichen Interesses, z.B. Einzelhandel, Ärzte, Kirchen, Betreuungseinrichtungen
- Bedienung der ortsinternen Fahrgastnachfrage erlaubt dauerhaft Kleinbusse
- Entlastung der Haltestelle Rathaus
- Kleinbusse als Teil des geplanten On-Demand-Angeboten der RNV
- Ökologisch, da Fahrzeuggröße dem Fahrgastaufkommen entspricht

3 Fahrweg

Der Vorschlag der BI versuchte möglichst viele Orte öffentlichen Interesses anzufahren, die Pausenproblematik der Busse zu lösen und den Einzelhandel in der Hauptstraße zu stärken.

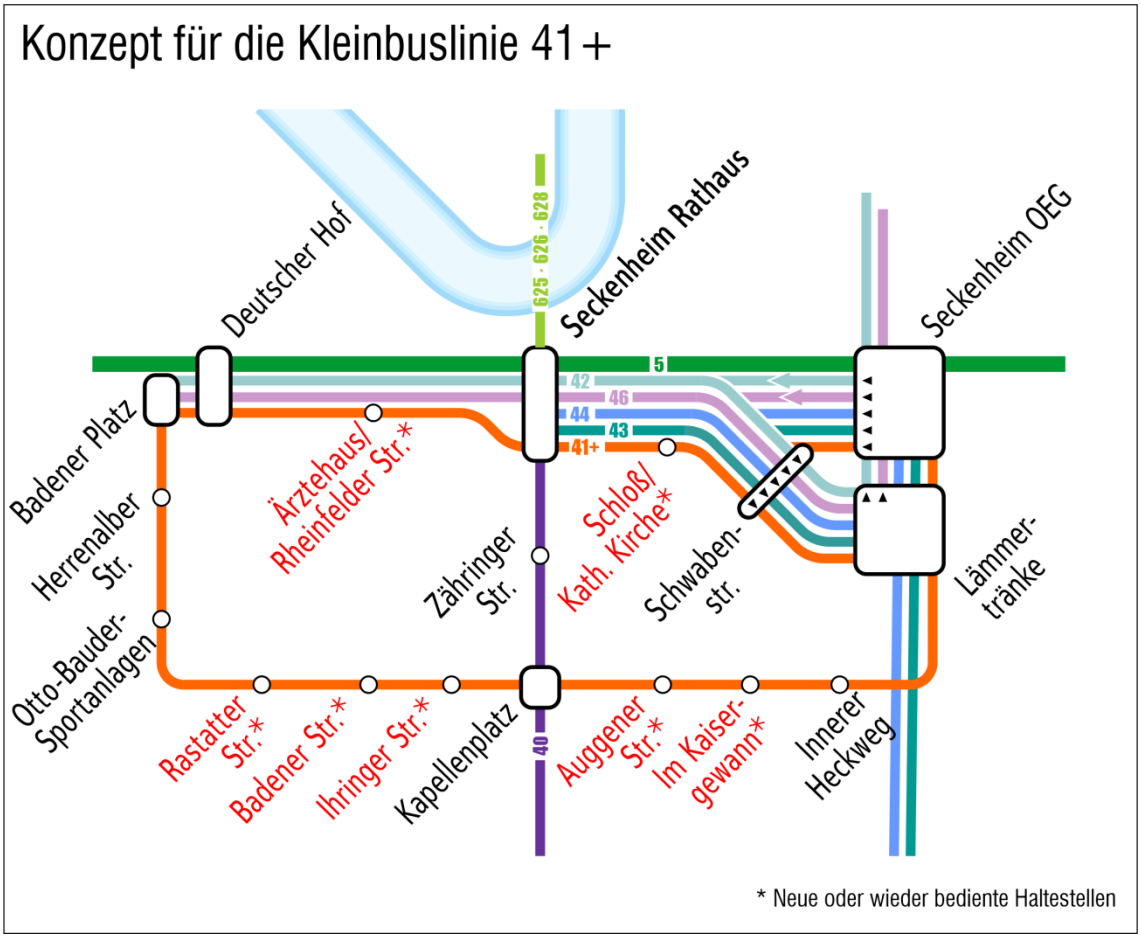
Die RNV ist im Wesentlichen in Ihrem Entwurf der Linienführung des ABÖ gefolgt, hat allerdings im Süden die Fahrt über die Schwabenstraße / OEG Seckenheim gewählt anstatt durch die Meßkircher/Offenburger Str. wie folgt abgebildet:

Leicht veränderter Linienverlauf im Vorschlag der RNV

Der Verzicht auf die Rückfahrt durch die engen und teils durch Busverkehr bereits erheblich belastete Offenburger/Meßkircher Str. entschärft das Konfliktpotential in diesem Bereich erheblich. Dabei verschlechtert sich die Anbindung nur wenig durch Entfall der Haltestelle „Meßkircher Str“ und neue Haltestelle „Im Kaisergewann“. Zudem wird durch die Haltestelle Auggener Straße die Anbindung des Wohngebietes zwischen Kaisergewann und Offenburger Str. verbessert.

Grundlegend wäre eine Durchfahrung dieses Wohngebietes im Sinne der Anbindung sinnvoll, es gibt aber aufgrund von Einbahnstraßen keinen geeigneten Fahrweg.

Des Weiteren ist der Fahrweg über die Suebenheimer Allee und Schwabenstraße zwar deutlich länger, aber weniger durch Verkehr belastet. Zudem ergibt sich hierdurch eine direkte Anbindung der Haltestelle „OEG Seckenheim“ und somit Entlastung des Busbahnhofes und ggf. einen Zeitvorteil.

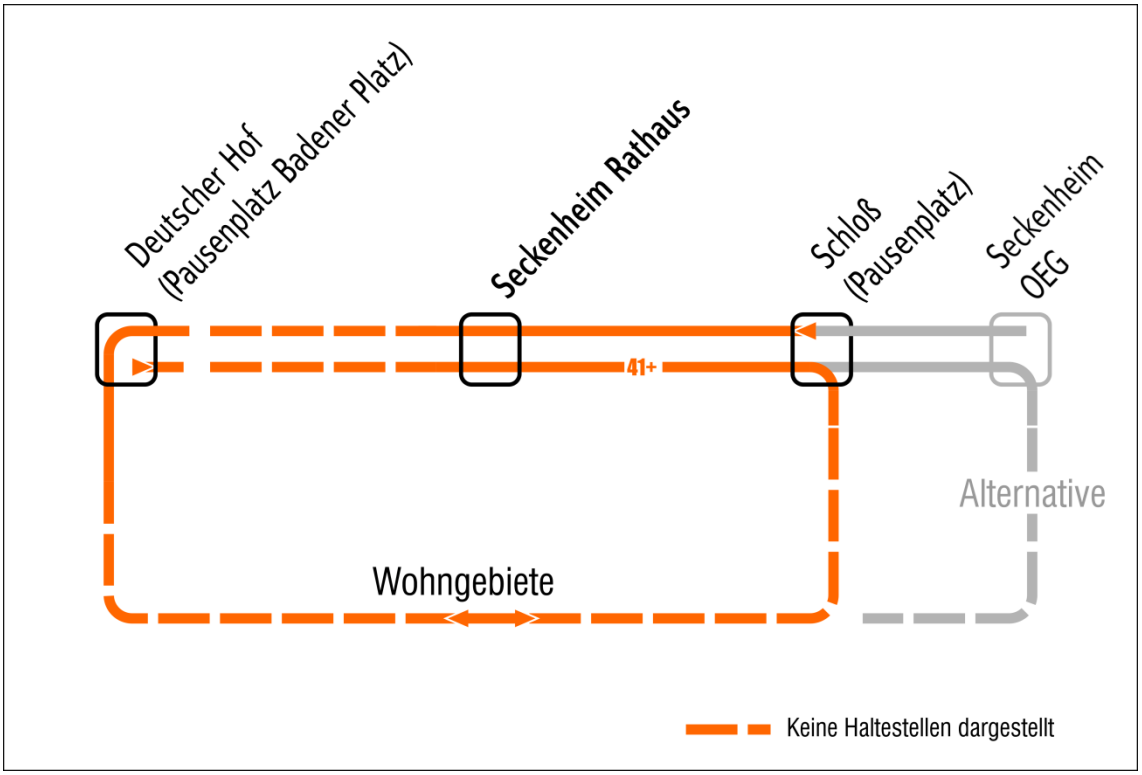


3.1 Überlappende Linienführung

Ein Knackpunkt bei der Findung einer geeigneten Linienführung samt Pausenplätzen stellt die Tatsache dar, dass der zentrale Busbahnhof auf den Planken keine Linie mehr in den Busbuchten aufnehmen kann und somit als Pausenplatz wegfällt. Weite unwirtschaftliche Fahrtstrecken zu Pausenplätzen wären nötig

Daher die Idee zwei Pausenplätze einzurichten und auf der Hauptstraße überlappend zu fahren. Besonders interessant ist an dieser Lösung, dass egal in welcher Richtung die 41+ genutzt wird, immer alle Ziele vom Badener Platz bis zu den Bürgerdiensten/ erreicht werden können.

Am westlichen Ortsende (Richtung Mannheim) bietet sich der Badener Platz in der Nähe der Haltestelle „Deutscher Hof“. Am östlichen Ortsende (Richtung Edingen) der Bereich Schloss/Bürgerdienste oder die Haltestelle „OEG Seckenheim“ (Alternative) an.



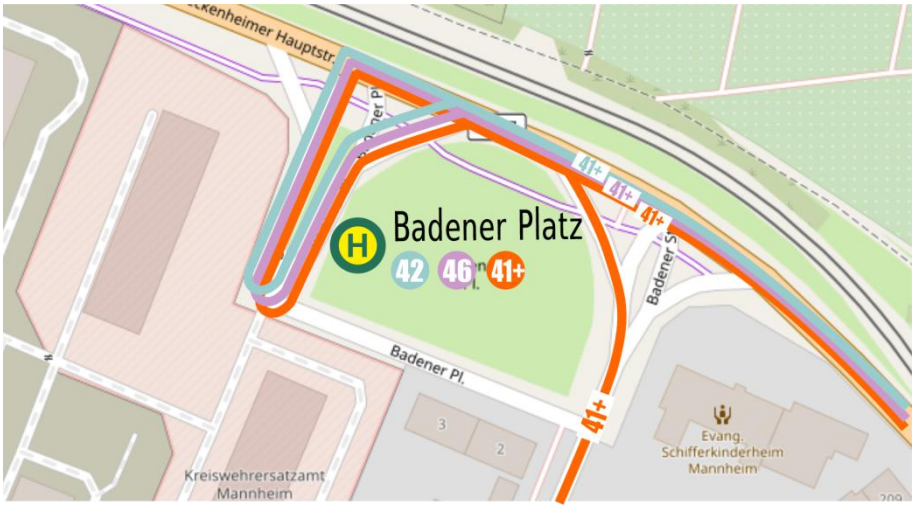
Überlappende Linienführung

Somit wird aus dem Mangel einer Endhaltestelle an der Haltestelle „Seckenheim Rathaus“ eine Tugend. Aus den Wohngebieten wird unabhängig von der Fahrtrichtung der Ortskernlinie die gesamte Hauptstraße erreicht.

3.2 Pausenplätze / Linienbeginn und -Ende

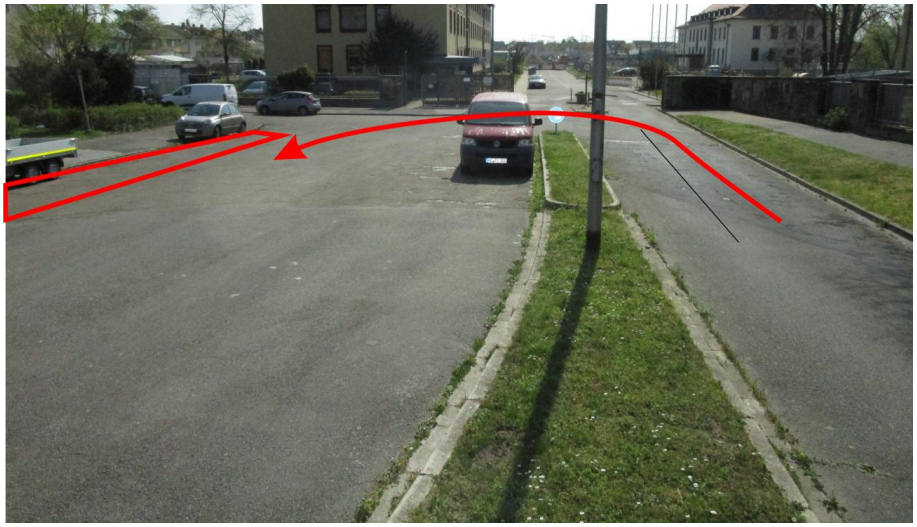
3.2.1 Badener Platz

Der Badener Platz wird sowohl für die Ortskernlinie „41+“ als auch die Linien 42 und 46 benötigt. Denn wenn die OKL die von der 42 und 46 abgedeckte Bereiche im Wohngebiet bis zur Otto-Bauder-Anlage abdeckt, können diese bereits am Badener Platz enden.



Badener Platz als Endhaltestelle für die Linien 42, 46, 41+

Die aktuelle Anlage eignet sich bereits jetzt zum wenden der Busse, die Einfahrt von der Hauptstraße aus ist großzügig. Bei einem perspektivischen Umbau des Bereiches mit Parkplätzen und Anschluss an die Konversionsfläche Hammonds mit Einzelhandel kann eine Halte-/Pausenstelle zeitgemäß ausgebaut werden.



Wendemöglichkeit und Stellplätze für Busse

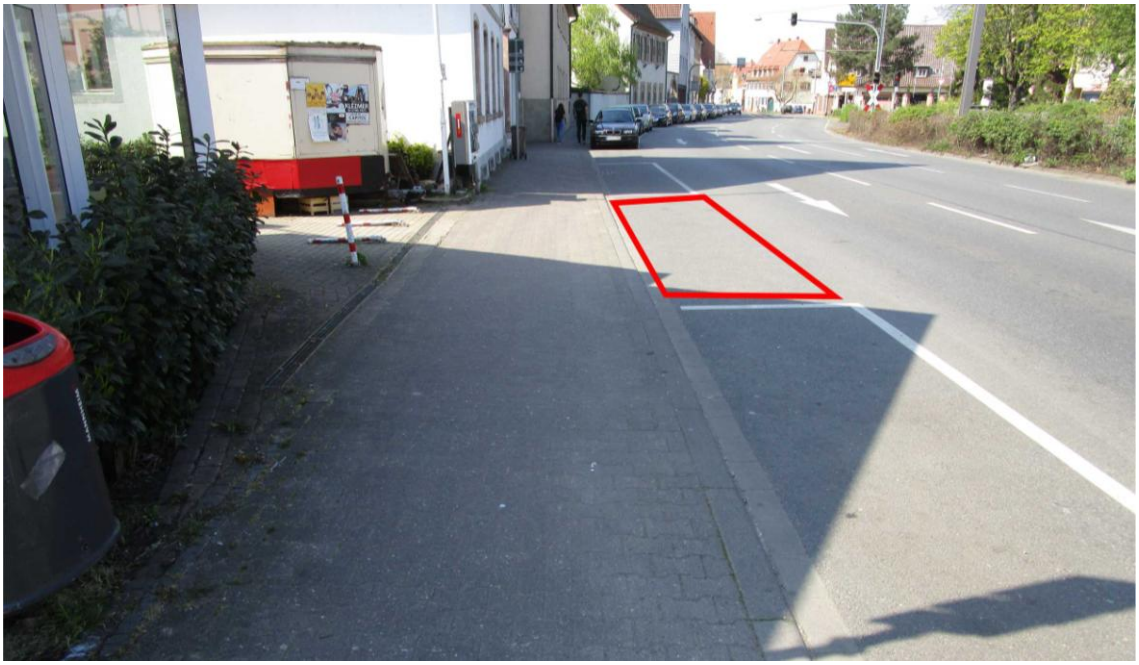
3.2.2 Schloss (Bürgerdienste)

Der Bereich vor den Bürderdiensten/Schloss bietet am OEG Übergang die nächste Möglichkeit zur Errichtung einer Endhaltestelle.

Haltestelle Schloß mit Wendemöglichkeit

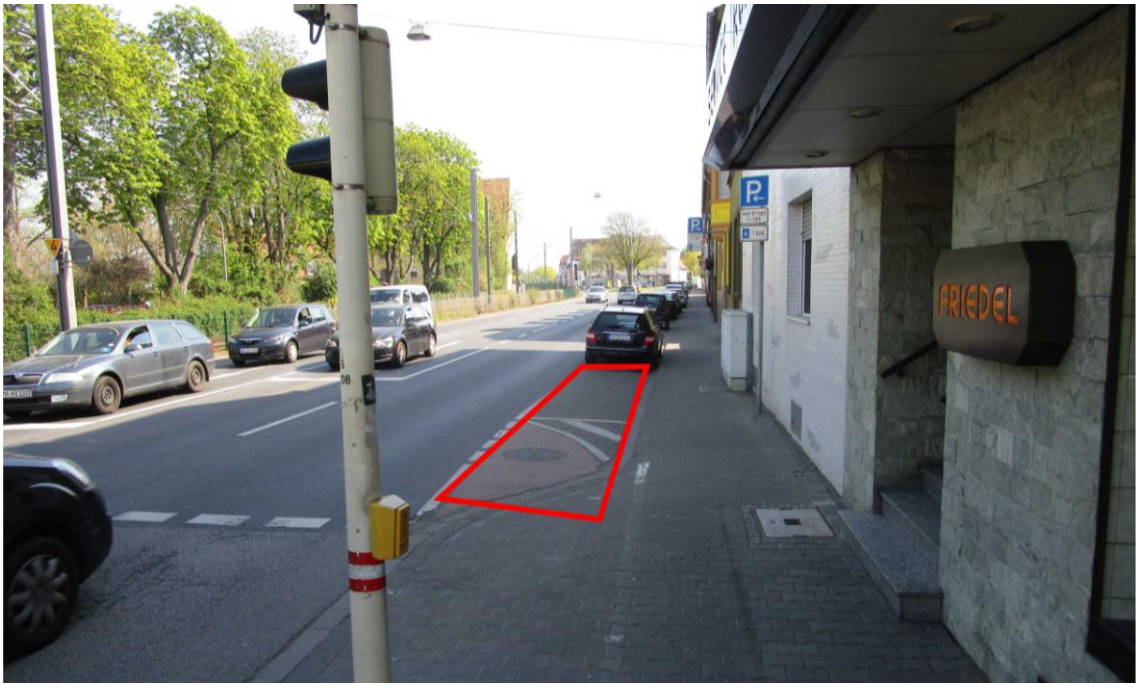
Bei der Haltestelle „Schloss“ als Linienbegin/-ende der OKL werden drei Haltepunkte benötigt. Wird der Linienbegin/-ende am OEG-Bahnhof realisiert, so entfällt der Haltepunkt direkt vor dem Schloss (3).

Für den Haltepunkt Ortsausgang (1) könnten folgende beide Vorschläge realisierbar sein: Zum einen im Einfahrtsbereich vor der Bäckerei Grimminger, dabei sollte kein Parkplatz entfallen oder lediglich leicht gekürzt werden müssen. Aktuell wird diese Einfahrt dauerhaft von einem Gemüsestand genutzt.



Haltepunkt (1) vor einer Einfahrt

Eine weitere Möglichkeit wäre in Richtung Ortsausgang vor der Metzgerei Friedel, allerdings unter Wegfall eines Parkplatzes:

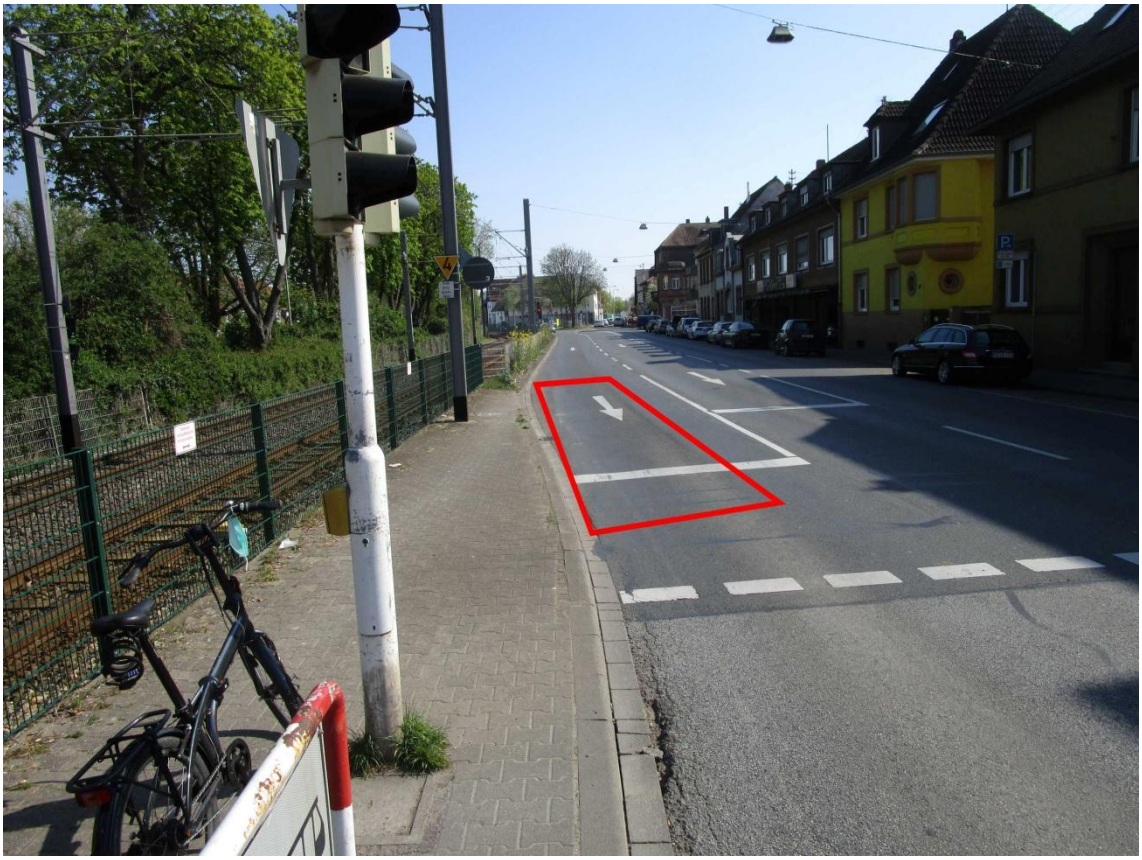


Haltepunkt (1) nach Metzgerei Friedel

Der Haltepunkt Richtung Rathaus (2) müsste wie an der Haltestelle Rathaus auf der Straße liegen. Diese Lage wurde von der Verwaltung aktuell als nicht genehmigungsfähig eingestuft.

Der Haltepunkt ist von essenzieller Bedeutung um Fahrgäste bei Fahrten Richtung Badener Platz aussteigen zu lassen. Hier gilt es unter Berücksichtigung von Geschwindigkeitsreduzierung und ggf. leichter baulicher Änderung eine Lösung zu finden.

In Anbetracht der zweispurigen Ausführung der Hauptstraße an dieser Stelle sollte der Halt im Sinne des Verkehrsflusses unkritisch sein und nicht erheblich beeinträchtigen.



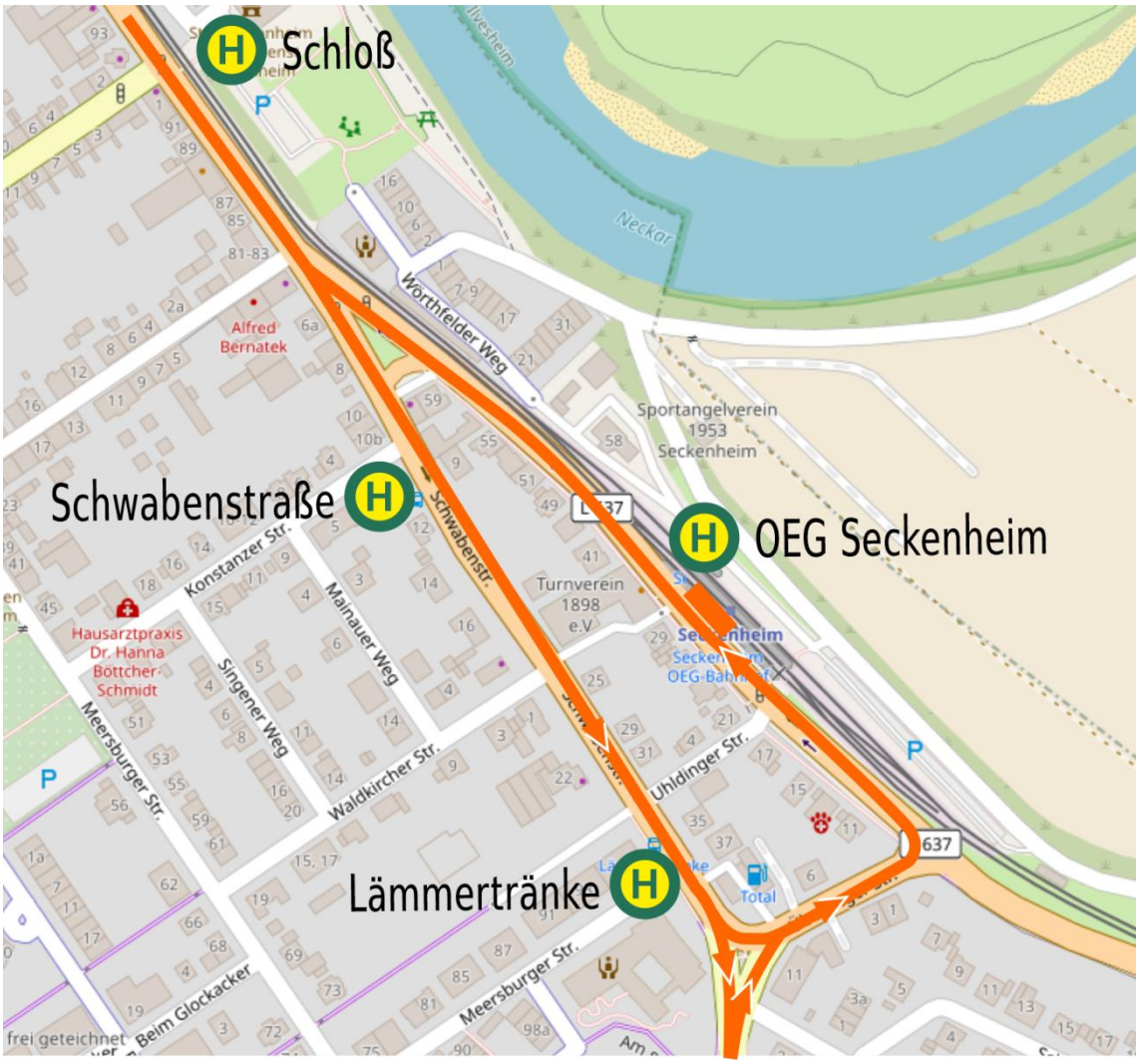
Haltepunkt 2 auf der Hauptstraße

Die dritte, evtl. durch einen anderen Pausenplatz entfallende Haltepunkt am Schloss ließe sich am Übergang realisieren.

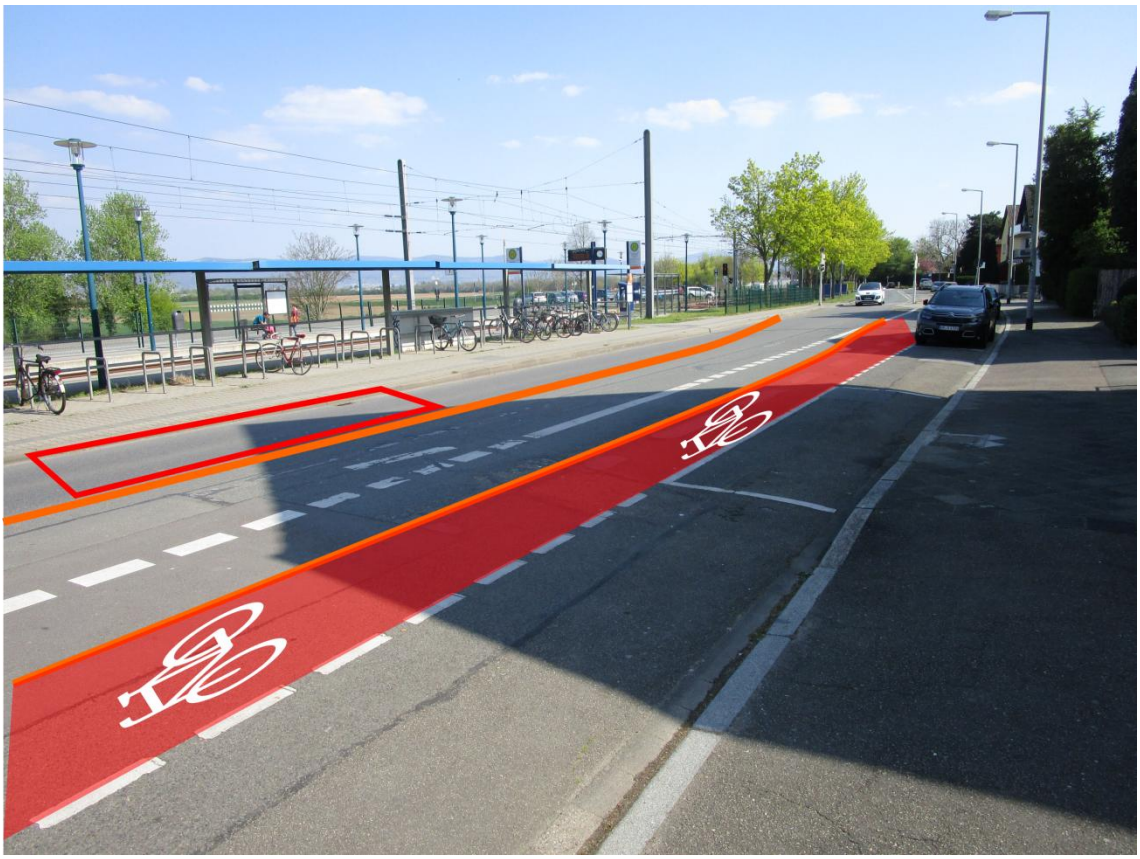
Haltepunkt 3 vor den Bürgerdiensten am Übergang

3.2.3 OEG Seckenheim (Alternative)

Die Einfahrt zu den Bürgerdiensten wurde Kontrovers diskutiert und ein durchaus plausibler Vorschlag ist ein Pausenplatz an der Vorderseite der OEG. Dies würde die überlappende Linienführung mit den Haltestellen Schwabenstraße, Lammertränke und OEG-Seckenheim verlängern. Ein Halt müsste durch Einrichtung einer dauerhaften Haltebucht wie zum Umbau der Hauptstraße stattfinden.



Der Pausenplatz würde analog zur Verkehrsführung zu Zeiten der Hauptstraßensanierung aussehen. Dazu müsste der Fahrradweg in seine Breite halbiert werden. Der Radweg ist in seiner Dimension im Vergleich zur Anbindung und zur Weiterführung ungewöhnlich breit.



Die Fahrstrecke wird durch die Anfahrt der Haltestelle OEG Seckenheim ca. 800m länger und dauert in der reinen Fahrtzeit unter einer Minute.

Mit entsprechendem Aufwänd wäre längerfristig auch eine Busbucht zwischen Fahrradständern und Signalanlage Uhldinger Str./Seckenheimer Hauptstraße durch denkbar – ausreichen Platz stünde an dieser Stelle zur Verfügung.

4 Weitere Haltestellen / Fahrwegsabschnitte

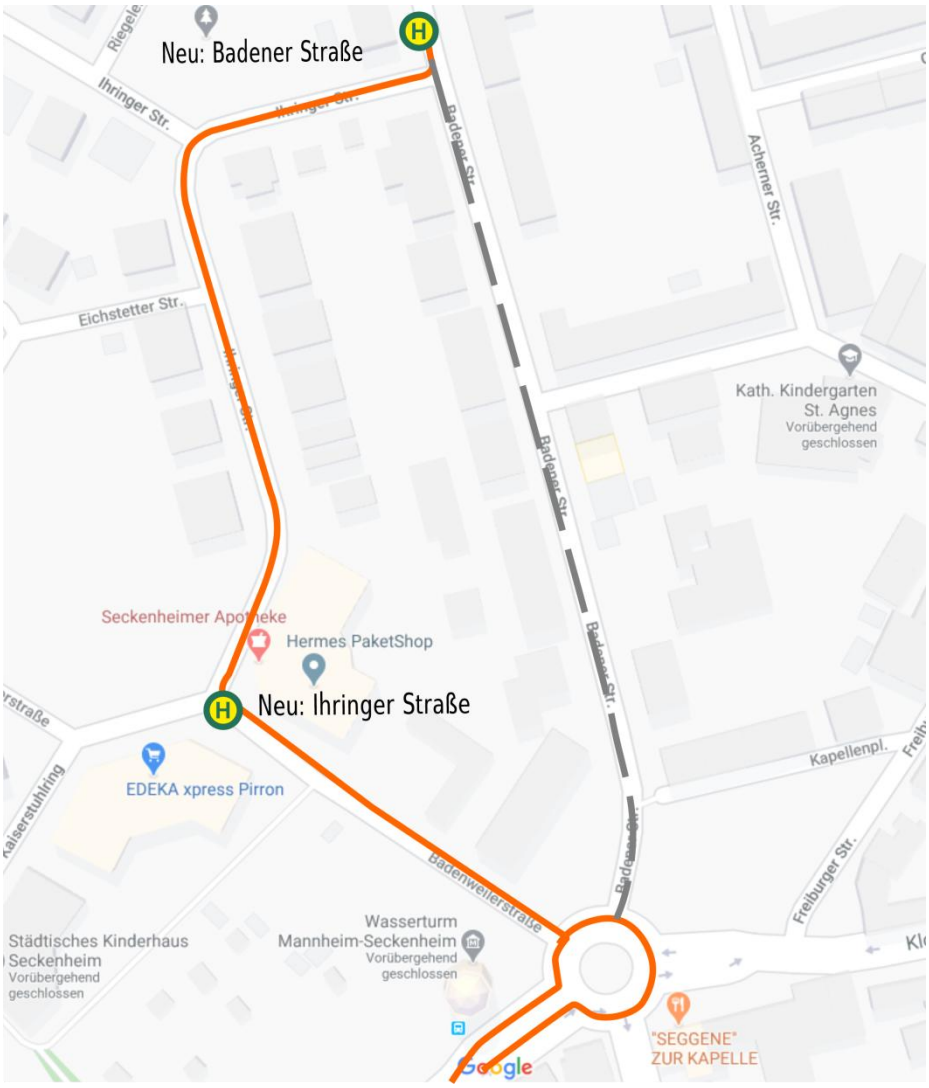
4.1 Anbindung Nahversorger Badenweiler/Ihringer Str.

Als wesentlicher Aspekt der OKL sollen möglichst viele Punkte insbesondere auch für Senioren gut angebunden sein. Daher entstand die Idee, die Ihringer Straße zu Durchfahren um den dort ansässigen Einzelhandel und städtische Einrichtungen (Kita) anzubinden.

Diese Durchfahrung führte zu Diskussionen auch innerhalb der BI. Doch es gibt gute Gründe für diesen Fahrweg:

- Nächste Halteselle (Kapellenplatz) ist 150 m entfernt und aktuell nur durch 4 Straßenquerungen zu erreichen
- Die Ihringer Str. ist mit Parkplatzbuchten ausgestattet und nicht ein oder beidseitig durch parkende PKW verengt und somit in voller Breite nutzbar und eine Vorbeifahrt immer möglich.
- Abdeckung (300m) bis an den Ortsrand möglich
- Stärkung des OKL Fahrgaststammes durch attraktive Haltestellen für Senioren und vollständige Abdeckung des Wohngebietes
- Der beständige Einsatz von Kleinbussen dürfte die bestehende Verkehrscharakteristik kaum verändern.

Definitiv ausgeschlossen sollte unter Rücksichtnahme auf die Anwohner die Fahrt mit Stadtbussen (Midi/Standard) sein.



Zur Lösungsfindung sind folgende Szenarien denkbar

- Probebetrieb des Streckenabschnittes Ihringer Str. und Auswertung nach ca. 6 Monaten
- Keine Durchfahrung der Ihringer Str., Durchfahrt auf der Badener Straße mit extra Haltestelle „Badener Straße“
- Anbindung vom Kapellenplatz und Wendung mit Bedarfshalt (Machbarkeit ist zu klären).

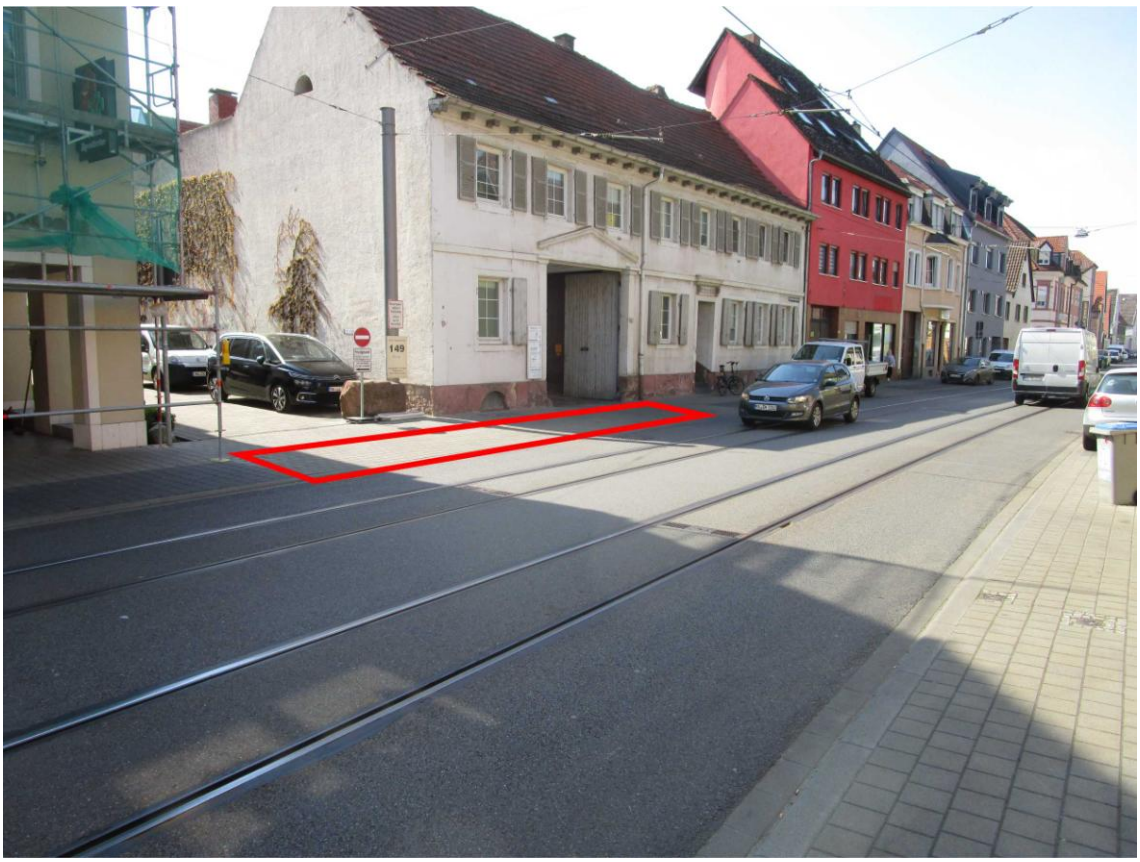
4.2 Haltestelle kath. Kirche/Schloss (Endhaltestelle)

Die Haltestelle Schloss ist ebenfalls kontrovers diskutiert worden. Grundlegend wichtig ist die Haltestelle im Bezug auf den Abstand der Haltestelen „Seckenheimer Rathaus“ und „Schwabenstraße/Seckenheim OEG“. Zudem bindet sie eine Vielzahl interessanter Orte an, wie Metzgerei, Bäcker, Bürgerdienste, Schloss, Kila, Kinderarzt etc. die bisher nur durch entsprechende Gehstrecken erreichbar waren. Ausgestaltung siehe [Pausenplätze].

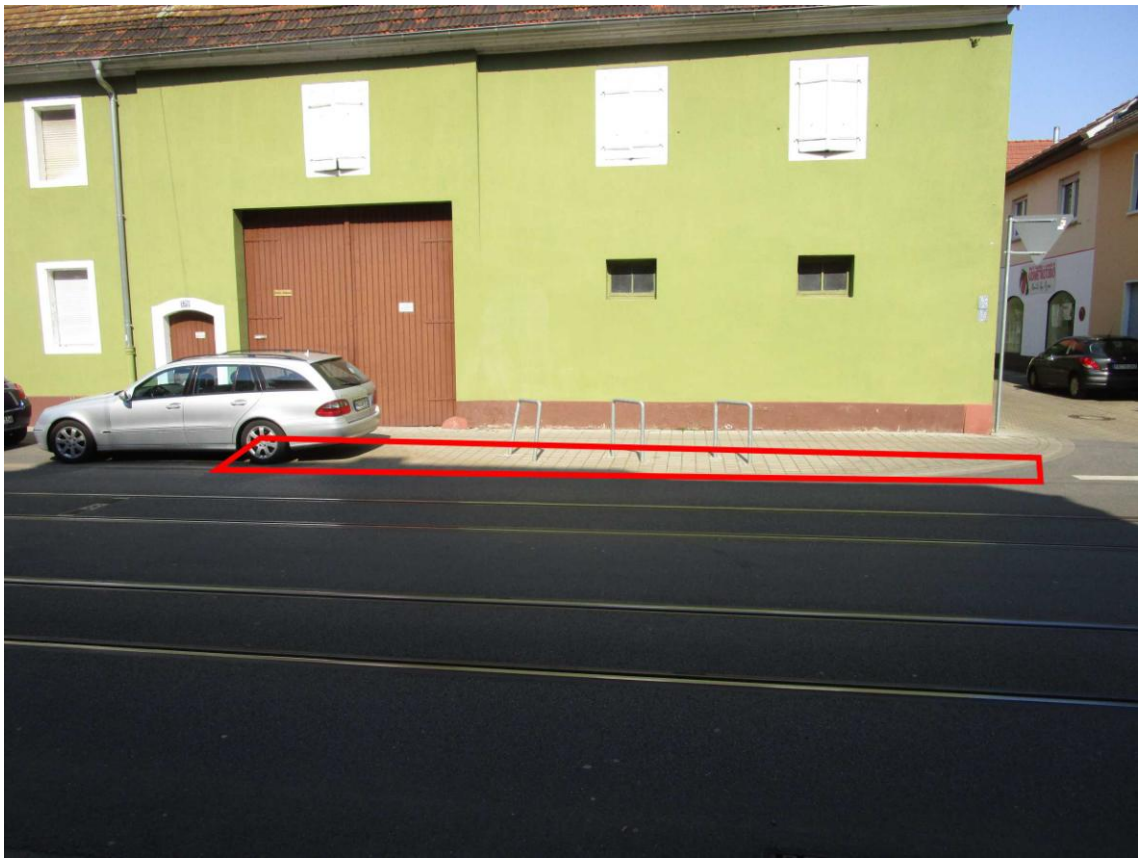
4.3 Ärztehaus

Ein wichtiger Teil der Hauptstraße ist nur schlecht per ÖPNV erreichbar. Besonders ältere und mobilitätseingeschränkte Bürger haben zum Ärztehaus, ev. Kirche, Post etc. einen langen Fußweg. Ein Halt mit dem Kleinbus sollte sogar problemlos abseits der Straße möglich sein, sofern dies rechtlich möglich ist.

Seite Ortseingang: Nutzung der Ein-Ausfahrten, ca. 14m, kein Parkplatzentfall



Richtung Ortsausgang: Verwaiste Fahrradbügel als Haltestelle umfunktionieren. In diesem Bereich gibt es keinen erhöhten Bedarf Fahrräder abzustellen. Inklusive Einfahrt 12 m ohne Parkplatzentfall.



5 Taktung

Die von der RNV vorgeschlagene halbstündliche Taktung in beide Richtungen erfordert einen entsprechend hohen Fahrzeug- und Personalaufwand.

Ein 30 Minuten Takt in beide Richtungen würde ein Anschluss der Wohngebiete an die Hauptstraße im 15min- Takt bedeuten. Dies ist verglichen mit der aktuellen Situation eine Verdoppelung des Taktes. Je nach Fahrtrichtung und Einstieg wird die Hauptstraße über einen längeren oder kürzeren Weg erreicht.

Für viele Fahrgäste dürften sich aber eine unterschiedliche Fahrtrichtung je nach Fahrplan nicht allzu negativ auswirken, da nicht zwingend die Haltestelle „Seckenheim Rathaus“ angefahren werden muss.

- Anschluss an die Linie 5 bereits an der OEG-Seckenheim oder Deutscher Hof
- Anschluss an die Linie 42, 43 ,44 und 46 bereits an der Lämmertränke
- Anschluss an die 40 am Kapellenplatz

Das ABÖ spricht sich daher auch im Hinblick auf die Kosten des Betriebs und den zu erwartenden Fahrgastzahlen eher für einen 60min Takt aus, der bei einem Betrieb mit einem Kleinbus mit Fahrten in abwechselnde Richtungen quasi einem 30 min-Takt entspricht.

Diese Taktung könnte unter der Woche zu Zeiten mit hohem Fahrgastaufkommen durch einen zweiten Kleinbus verdoppelt werden, analog zum Vorschlag der RNV zur Linie 44.

Aktuelle Fahrgäste in den Wohngebieten

Innerer Heckweg	87
Meßkircher Straße	59
Otto-Bauder-Sportanl.	63
Herrenalber Straße	24
Gesamt:	233

Anzahl Fahrten bei 60 min pro Richtung (30min beide Richtungen zusammen) bei einer Bedienung von 07-20 Uhr: 24 Fahrten.

Dies ergäbe eine Auslastung von ca. 10 Fahrgästen pro Fahrt.

Bei einem 30 min Takt (15min beide Richtungen zusammen)

Dies Ergäbe eine Auslastung von ca. 5 Fahrgästen pro Fahrt.

6 Einführung

Die Einführung der Ortskernlinie sollte von Werbemaßnahmen flankiert sein, die zum einen bestehende Fahrgäste anspricht als auch neue generiert. Dabei könnte die BI ABÖ Seckenheim auch unterstützen:

- Kostenloser Fahrten zur Einführung (z.B. 2 Wochen).
- Plakate im Einzelhandel/Praxen mit Fahrplan die darauf hinweisen, dass der aktuelle Ort gut mit der Ortskernlinie erreichbar ist.
- Einzelhandel der in der Einführungsphase eine Fahrt mit der Ortskernlinie beim Einkauf gutschreibt (z.B. Edeka Pirron) und im Gegenzug werbend als Teilnehmer dieser Aktion im Kleinbus aufgeführt wird.

7 Fazit

Der deutliche Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Steigerung der Versorgungsqualität ist neben weiteren Maßnahmen essenziell zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Die Ortskernlinie schafft die Anbindung von Wohngebieten ohne diese überproportional zu belasten und schafft die Verbindung wichtiger Punkte im Ort. Die Fahrzeuggröße entspricht dem Fahrgastaufkommen und lässt mehr Freiheiten bei der Einrichtung von Haltepunkte.

Bei einer guten Annahme des Konzeptes kann Seckenheim ein Vorbild für ähnliche ÖPNV-Erweiterungen im Stadtgebiet und einen Versuch wert sein!