



Lampertheim braucht ein nachhaltiges Stadtbuskonzept!

PRO BAHN begrüßt die Absicht der Stadt, das Angebot auszuweiten, bemängelt jedoch Kurzsichtigkeit im Konzept.

Lampertheim, 8.8.2014

Eine Neukonzeption des Stadtbusse sollte für möglichst viele Bürger von Nutzen sein. Man darf nicht wie der Obrigkeitsstaat aus dem vorigen Jahrhundert vorgehen, sondern muss über den Tellerrand hinaus blicken und die Bürgerinnen und Bürger einer Stadt mit ins Boot holen.

Die Verdichtung des Taktes erscheint auf den ersten Blick gut. Sie ist allerdings nur sinnvoll, wenn sie **auf allen Linien konsequent** durchgeführt wird. Ein 20-Minuten-Takt ist hier nur bedingt empfehlenswert: Zwar verbessern sich dadurch einerseits die Anschlüsse am Bahnhof zur Riedbahn, welche derzeit in einem 20/ 40-Minuten „Wackeltakt“ zwischen Biblis und Mannheim fährt. Auf der anderen Seite passt ein 20-Minuten-Takt nicht zu einem 30-Minuten-Takt, wie er etwa auf der künftigen S-Bahn oder - mit Inkrafttreten des aktuellen Nahverkehrsplanes - auf der Linie 644 zwischen Lampertheim und Worms gefahren wird. Insgesamt würde diese Variante einem einheitlichen integralen Taktfahrplan für den gesamten Kreis Bergstraße entgegenwirken.

Statt einzelne Takte zu verdichten, sollte Lampertheim auf allen innerstädtischen Linien einen **Halbstundentakt mit zentraler Umsteigehaltestelle** in der Stadt (z.B. am Bahnhof) anbieten. Beispielsweise würde es Bewohnern der Ost- und Nordstadt (Linie 604) mehr nützen, wenn man auch dort häufiger als einmal stündlich einen attraktiven Stadtbus als Alternative zum Pkw nutzen könnte. Ohne vernünftiges Angebot ist keine hohe Nachfrage und damit kein nennenswerter Kostendeckungsgrad durch Fahrgeldeinnahmen zu erwarten.

Auch die Verbindung nach Mannheim-Sandhofen mit der Linie 603 sollte nicht nur stündlich fahren, sondern halbstündlich Anschlüsse an die Straßenbahnlinie 3 ermöglichen und die Erreichbarkeit des IKEA in Sandhofen verbessern. Hier sollte unter keinen Umständen an Kürzungen gedacht werden, da diese Relation für viele Lampertheimer von großer Bedeutung ist!

Eine Ausweitung der Kooperation zwischen der Stadt Mannheim und Lampertheim sollte auch östlich der Riedbahn erfolgen; die Linie 603 könnte über Sandtorf und Blumenau nach Schönau die Straßenbahnlinie 1 erreichen. Bisher endet die Lampertheimer Linie 603 an der Europabrücke und die Mannheimer Linie 51 in Blumenau, mit einigen Fahrten zur Eugen-Neter-Schule, welche durch das eben beschriebene Konzept regelmäßige Verbindungen nach Lampertheim erhalten würde.

Die Wohnbebauung am südlichen Sandtorfer Weg würde dadurch erstmals auch über eine anständige ÖPNV-Verbindung verfügen, ebenso das ländliche Sandtorf, welches heute gar nicht mit dem ÖPNV erreichbar ist.

Eine Stärkung des Einzelhandels ist durch eine solche Maßnahme ebenfalls zu erwarten, wenn man bedenkt, dass durch eine neue Busanbindung Bewohnern der nördlichen Mannheimer Stadtteile die Möglichkeit geschaffen würde nach Lampertheim flanieren zu gehen. Eine andere Möglichkeit für Kurzstreckenfahrten in Nord-Süd-Richtung wären zusätzliche S-Bahn-Haltestellen an der Europabrücke, sowie auch in Blumenau und Schönau.

Enttäuschend aus Sicht von PRO BAHN ist auch die Bürgerbeteiligung im Zusammenhang mit der Stadtbusplanung. **Eine gute Kommunikation** zwischen potenziellen Fahrgästen, Planern und Verkehrsunternehmen **ist unerlässlich für den Erfolg** eines modernen Stadtbusystems. Hier hätte die Stadt ein regionales Bürgerforum einrichten können, wie es beispielsweise im Rahmen des Nahverkehrsplanes des Kreises Bergstraße erfolgte:

Den Bedarf der Kunden zur Grundlage für ergebnisoffene Planung nehmen und die Bürger über Details in Kenntnis setzen. Stattdessen erwartet uns nun ein Konzept, welches ohne Beteiligung und Transparenz beim nächsten Fahrplanwechsel präsentiert und auf Jahre hin wie in Beton gegossen ist.

Die Stadt sollte sich an vergleichbaren Städten orientieren! Viele betreiben hervorragende Stadtverkehre und durften nach Modernisierung ein Vielfaches an Fahrgastzuwächsen erleben. Als Beispiele seien genannt: Frauenfeld (23 000 Einwohner; 8 Fahrzeuge; 2 Mio. Fahrgäste/Jahr), Lemgo (41 000 Einwohner; 14 Fahrzeuge; 2 Mio. Fahrgäste/Jahr) und Lindau (24 000 Einwohner; 8 Fahrzeuge; 2,5 Mio. Fahrgäste/Jahr).

Die veralteten Planungsmethoden führen außerdem dazu, derzeit schwach nachgefragte Linien ganz kaputt zu sparen: So sollen Fahrzeuge zwischen Hüttenfeld und Heppenheim eingespart werden, obwohl dort nur zweimal täglich ein Ruftaxi angeboten wird. Dieses wird unter den jetzigen Bedingungen natürlich nicht angenommen. Man sollte vielmehr diese Verbindung mit Blick auf eine Direktverbindung zum Zentrum und Bahnhof der Kreisstadt einerseits und einen Taktknoten in Hüttenfeld andererseits weiterentwickeln: An der Haltestelle „Rebstock“ könnten abgestimmte Busverbindungen in alle Richtungen (Hemsbach, Viernheim, Heppenheim und Lorsch) ermöglicht werden. So könnte der ÖPNV in ländlichen Bereichen seine volle Netzwirkung entfalten und neue Kunden mit attraktiven Fahrzeiten ansprechen.

Von „*großstädtischen Verhältnissen*“, wie Bürgermeister Störmer vorschwärmt, kann also nicht gesprochen werden. Es reicht bei weitem nicht aus, einen „neuen Samstagsbetrieb“ einzuführen - den gibt es zumindest auf der Linie 603 heute schon. Vielmehr sollte man im Rahmen eines neuen Konzeptes einen **täglichen Betrieb auf allen Linien mit festen Taktzeiten** anstreben.

Auch mit der Stadt Bürstadt sollte man zusammenarbeiten: Derzeit klaffen Lücken im Liniennetz zwischen beiden Gemeinden. So gibt es beispielsweise keine regelmäßige Busverbindung zwischen Hofheim und Bobstadt. Hier könnte man die Linie 601 mit dem Bürstädter Stadtbus verbinden, um mit Hilfe eines Taktknotens in Hofheim unkomplizierte Verbindungen nach Worms oder Nordheim herzustellen.

Mit Inkrafttreten des neuen Nahverkehrsplanes wird zwischen Einhausen und Lampertheim die Linie 643 wegfallen und stattdessen nach Groß Rohrheim umgelenkt. Hier sollte auch unbedingt gehandelt werden, da die Riedbahn allein keine attraktive Lösung für Kurzstrecken wie Lampertheim - Bürstadt ist. Auch die Anbindung eines interkommunalen Gewerbegebietes zwischen beiden Städten, wie es im letzten Jahr im Gespräch war, sollte schon jetzt durchdacht werden.

Aus Sicht von PRO BAHN ist die Absicht der Stadt Lampertheim, Optimierungen im Stadtverkehr durchzuführen, durchaus zu begrüßen. Diese müssen aber in einem größeren überregionalen Zusammenhang betrachtet werden. Man darf nicht an den Bürgern vorbei planen! Den Verkehrsplanern ist kein Vorwurf zu machen, sie müssen sich an den Rahmenbedingungen der Stadt orientieren. **Ein breites Angebot für die Kunden und eine höhere Wirtschaftlichkeit für Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen durch steigende Fahrgastzahlen sind zwei Seiten derselben Medaille – ganz zu schweigen von der ökologischen Wirkung eines attraktiven ÖPNV.** In diesem Zusammenhang könnte man auch die eine oder andere Umgehungsstraße einsparen.