

Gremium	Termin	Status
Ortsbeirat Maudach	13.02.2019	öffentlich

**Anfrage der SPD-Ortsbeiratsfraktion
Buslinie Maudach, Anbindung an Bahnhof Rheingönheim**

Vorlage Nr.: 20196877

Stellungnahme der Verwaltung

Der derzeitige Linienvverlauf der Linie 73 gewährleistet eine tangentielle Verbindung (zwei Fahrten pro Stunde) zwischen Maudach und Oggersheim sowie die Anbindung des Otto-Thiele-Platzes in der Gartenstadt. Zudem spielt diese Busverbindung eine wesentliche Rolle zur Erschließung der an der Linie liegenden beiden integrierten Gesamtschulen in Oggersheim und der Gartenstadt für Schüler aus vielen anderen städtischen Bereichen. Die Verbindungsfunktion zwischen Maudach und Marienkrankenhaus ist eher weniger ausgeprägt, da hier mit der Linie 76 ein besseres Angebot besteht.

Der Antrag sieht vor, dass der Bus ab Maudach über den S-Bahnhof-Rheingönheim (Haltestelle Am Sandloch) und die Ernst-Reuter-Siedlung (Von-Kieffer-Straße) zur Haltestelle Marienkrankenhaus und weiter Richtung Otto-Thiele-Platz geführt werden solle. Die Gegenrichtung wird entsprechend genauso geführt.

Grundsätzlich ist das Anliegen aus dem Ortsbeirat Maudach zu verstehen, da hierdurch eine weitere Anbindung an den Regional-/S-Bahn-Verkehr hergestellt werden kann. Um über den Antrag entscheiden zu können, sind aber die folgenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Die Fahrt über den S-Bahnhof Rheingönheim verlängert die Umlaufzeit des Busses deutlich, sodass ein zusätzlicher Bus auf der Linie 73 eingesetzt werden muss. Da hierdurch zusätzliche Kosten (geschätzt ca. 250.000 Eurp pro Jahr) entstehen, muss die Entscheidung über eine Änderung der Linienführung in den stadträtlichen Gremien getroffen werden.
- Die Fahrzeiten für Fahrgäste zwischen Oggersheim und Gartenstadt, welche insbesondere Schüler sind, verlängert sich um ca. 10 Minuten. Dies bedeutet für diese

Fahrgäste eine entsprechende Verschlechterung.

- Der Fahrplan der Linie 73 wird heute vor allem durch die Zeiten des Schulbeginns bzw. Schulendes der zu erschließenden Schulen bestimmt, was auch weiterhin zu gewährleisten ist. Dazu kommt, dass auch der Umstieg am Bahnhof Oggersheim zum Regionalverkehr zu beachten ist. Um eine Akzeptanz der vorgeschlagenen Linienführung über den S-Bahnhof Rheingönheim zu erzielen, müssten nun im Fahrplan auch noch hier die Anschlüsse an die S-Bahn beachtet werden. Auch aufgrund der sehr unregelmäßigen S-Bahn-Halte in Rheingönheim dürfte die Fahrplangestaltung insgesamt problematisch werden.
- Das durch diese Linienänderung zu erwartende zusätzliche Fahrgastpotential und damit eine Kostendeckung sind eher gering einzuschätzen. Denn die Bewohner der Gartenstadt haben über die bereits vorhandenen Linien 74 und 75 einen guten Anschluss an die S-Bahn in Rheingönheim oder Mundenheim und benötigen keine weitere Verbindung. Durch die eher randliche Linienführung der Linie 73 über die Breite Straße wird nur ein Teil der Maudacher Wohnbevölkerung erschlossen, sodass die grundsätzliche ÖPNV-Nachfrage für diese Linienänderung nicht sehr hoch sein dürfte.
- Neben der Anbindung an den Oggersheimer Bahnhof bestehen für Maudach bereits heute weitere Anbindungen an den Regionalverkehr bzw. die S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten mit der Linie 78 zum Hauptbahnhof sowie ganztags über die Regionalbuslinien (Palatina-Bus) zum Bahnhof Mundenheim. Darüber hinaus bestehen mit den vorhandenen guten Umsteigebeziehungen an der Haltestelle Marienkrankenhaus weitere Anschlussmöglichkeiten an Buslinien, die die S-Bahnhöfe Mundenheim und Rheingönheim bedienen.

Seitens der Verwaltung kann daher die vorgeschlagene Linienänderung nicht empfohlen werden.

Im Hinblick auf die anstehende Baustellenzeit City-West ist es aus Sicht der Verwaltung wichtiger, die Linie 76 im innerstädtischen Bereich soweit zu bevorzugen, dass der Fahrplan dort stabil gehalten werden kann und sich somit die Fahrzeit von Maudach in die Innenstadt gegenüber dem heutigen Zustand nicht wesentlich verändert.

Stellungnahme der Verwaltung

- Von und nach Maudach bestehen derzeit bereits folgende regelmäßige umsteigefreie Busverbindungen zu bzw. von Schienenstrecken:
 - LU Berliner Platz/Bahnhof LU Mitte (zentraler ÖPNV-Knotenpunkt von Ludwigshafen, Bedienung durch alle Ludwigshafen bedienenden S-Bahn- und Stadtbahnlinien) mit Linie 76 (sowie zusätzlich den Regionalbuslinien 571, 580 und 581)
 - S-Bhf. Oggersheim (S-Bahn-Linie 6) mit Linie 73
 - Oggersheim Hans-Warsch-Platz (Stadtbahnlinien 4/4A und 9) mit Linie 73
 - S-Bhf. Mundenheim (S-Bahn-Linien 2 und 4) mit den Regionalbuslinien 571, 580 und 581
 - S-Bhf. Limburgerhof (S-Bahn-Linien 1-4) mit Regionalbuslinie 581
 - S-Bhf. Haßloch (S-Bahn-Linien 1 und 2) mit Regionalbuslinie 571
- Die Anbindung an den Berliner Platz mit der Linie 76 erfolgt dabei in den Hauptverkehrszeiten im 10-Min.-Takt (ansonsten im 20-Min.-Takt) und ist damit sehr attraktiv.
- Die Linie 76 ist uneingeschränkt Bestandteil der ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen.
- Die planmäßige Fahrzeit der Linie 76 von der Haltestelle Maudach Ortsmitte bis zum Berliner Platz beträgt nur 17 Minuten. Für eine kombinierte Bus- und S-Bahn-Fahrt ist selbst bei einer knapp kalkulierten Umsteigezeit am S-Bhf. Rheingönheim mind. der gleiche Zeitbedarf anzusetzen.
- Für die Innenstadt von Ludwigshafen ist bis spätestens zum Beginn der aus der Baumaßnahme Hochstr. Nord resultierenden Verkehrsbeeinträchtigungen die Umsetzung weiterer Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV (konkret eine Busspur in Wredestr. in Fahrtrichtung Rheinuferstr.) vorgesehen.
- Durch die in diesem Zusammenhang vorgesehene zukünftige Führung der Linie 76 von der Bruchwiesenstr. über Hochstraße Süd/Pylon zur Dammstr./Wredestr. wird sich der Fahrweg und damit auch die Fahrzeit dieser Linie zum Berliner Platz sogar noch verkürzen.
- In der Maudacher Str. besteht an der Haltestelle Marienkrankenhaus zwischen den Maudach bedienenden Linien 73 und 76 und der den S-Bhf. Rheingönheim anfahrenden Linie 75 Umsteigemöglichkeit.
- Der S-Bhf. Rheingönheim wird nicht von allen die Strecke Ludwigshafen – Schif ferstadt befahrenden S-Bahnen bedient: Außerhalb des Berufsverkehrs halten dort nur 2 S-Bahnen pro Stunde und Richtung, die allerdings in beiden Richtungen im Abstand von weniger als 10 Minuten aufeinander folgen, so dass bei einer Busbedienung öfter als im 60-Min.-Takt dort viele Fahrten keinen Anschluss haben. Lediglich im Berufsverkehr hält eine dritte S-Bahn pro Stunde und Richtung, so dass nur dann dort annähernd von einem 30-Min.-Takt der S-Bahn-Bedienung gesprochen werden kann.
- Die Linie 75 verkehrt ebenso wie die Linie 76 in den Hauptverkehrszeiten im attraktiven 10-Min.-Takt (ansonsten im 20-Min.-Takt). Diese Taktung spiegelt den Bedarf für die Gesamtfunktion der Linie 75 wider, steht somit also in keinem Zusammenhang mit der Häufigkeit der S-Bahn-Bedienung am S-Bhf. Rheingönheim.

- Beim geringen und zeitweise unregelmäßigen S-Bahn-Angebot in Rheingönheim würde eine Fahrwegverlängerung der in deutlich dichterem Takt verkehrenden Linie 75 über Maudach abgesehen von Mehraufwand und /-kosten massive und u.E. nicht akzeptable Nachteile für die derzeitigen Nutzer der Linie 75 auf geradlinigen Fahrweg zwischen Gartenstadt und Rheingönheim bedeuten. Vorteile für Maudach wäre dem gegenübergestellt minimal – und da ja längst nicht alle Fahrten der Linie 75 einen S-Bahn-Anschluss hätten bei einer Vielzahl von Fahrten gar nicht gegeben.
- Zur Linie 73 hat sich gegenüber der Situation von 2016 nichts geändert, so dass wir die damaligen und weiterhin geltenden Argumente hier nur nochmal kurz wiedergeben:
 - Zwei Fahrten pro Stunde und Richtung – ohne Berücksichtigung weiterer Randbedingungen isoliert betrachtet also für eine Verbindung Maudach ↔ S-Bhf. Rheingönheim grundsätzlich geeignet.
 - Funktionen
 1. Tangentiale Verbindung Marienkrankenhaus – Maudach – Oggersheim
 2. Anbindung Otto-Thiele-Platz in der Gartenstadt
 3. Schülerverkehre der beiden IGS in Oggersheim und Gartenstadt von/zu im Einzugsgebiet der Linie wohnenden Schülern
 - Fahrzeitverlängerung für eine Stichfahrt nach Rheingönheim ca. 10 Minuten je Richtung → Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs wäre erforderlich → Mehrkosten von mind. EUR 250.000 p.a. → Beschluss über eine Änderung durch die Stadt erforderlich
 - Entsprechend Verlängerung/Verschlechterung der Fahrzeit für Fahrgäste – insbesondere Schüler – zwischen Oggersheim und Gartenstadt um ca. 10 Minuten.
 - Der Fahrplan integriert schon heute vielfältige Anforderungen (z.B. Schulbeginn bzw. Schulschluss der anliegenden Schulen, Anschlüsse am S-Bhf. Oggersheim)
 - Eine darüber hinausgehende zusätzliche attraktive Integration von Anschlüssen von und zu den wenigen S-Bahn-Halten in Rheingönheim würde vsl. zu unschönen Kompromissen an anderen Stellen im Linienverlauf führen müssen.
 - Durch die bereits sehr attraktive Linie 76 (s.o.) ist das durch eine Anbindung der Linie 73 an den S-Bhf. Rheingönheim zu erwartende zusätzliche Fahrgastpotential als gering und in keinem vertretbaren Maß zu den Kosten anzusehen.
 - Die bestehende Linienführung erschließt nur die nördlichen und östlichen Teile von Maudach.
 - Nachrichtlich: Lt. aktuellem Nahverkehrsplan ist für diese Linie eine Anpassung von einer derzeit abwechselnden Fahrtenfolge alle 20/40-Minuten auf einen einheitlichen 30-Minuten-Takt beabsichtigt.

Unter umfassender Würdigung des gesamten ÖPNV-Angebots in Maudach und den von den vorgeschlagenen Änderungen mitbetroffenen Bereichen stehen Aufwand, Nutzen und Auswirkungen einer Anbindung von Maudach an den S-Bhf. Rheingönheim in keinem angemessenen Verhältnis – sowohl aus Sicht des Nutzerpotenzials für die neue Verbindung, der derzeitigen Nutzer als auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Wir verweisen hierzu auch auf eine entsprechende Aussage im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Ludwigshafen.