

Anlage zum Protokoll, § 53 ö - Stellungnahme der Stadt Kirchheim unter Teck zum Nahverkehrsplan des Landkreises Esslingen

1. Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit (4.1.4)

Die Stadt Kirchheim unter Teck begrüßt es, dass dem Umweltschutz und der Nachhaltigkeit im Nahverkehrsplan mehr Bedeutung und ein höherer Stellenwert beigemessen werden. Die stärkere Berücksichtigung von nachhaltigen Antriebsarten trägt auch ein großes Potential zur Lärminderung in sich. An dieser Stelle möchten wir daher den Landkreis bitten, auch auf die Synergieeffekte der Lärminderung zu achten. Das Ziel, den ÖPNV sowohl qualitativ als auch quantitativ zu stärken, um damit stetig den Anteil am MIV zu verringern, unterstützen wir ausdrücklich. Ebenso richtig ist es, das Gesamtsystem zu betrachten und damit auch die Wege vom und zum ÖPNV mit einzubeziehen. Dass in diesem Sinne auch die umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr und adäquate Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern mit betrachtet und gefördert werden, unterstützen wir ebenfalls ausdrücklich.

2. Anforderungen an Fahrzeuge / Barrierefreiheit (4.1.7/6.3.2)

Fenster ohne Werbung / Beklebung

Immer wieder wird aus der Bevölkerung der Wunsch bzw. die Kritik an die Stadtverwaltung Kirchheim unter Teck heran getragen, dass die Scheiben der Busse zu viel Werbung / Werbefläche enthalten, womit die Fahrgäste nicht mehr nach außen schauen könnten. Für Nutzerinnen und Nutzer mit einer Sehbeeinträchtigung kann dies zu einem noch viel größeren Problem werden als für normalsichtige Menschen. Die Stadt Kirchheim unter Teck fordert daher eine 100%ige Werbe- bzw. Beklebungsfreiheit der Scheibenflächen und eine entsprechende Kontrolle. Aus den genannten Gründen beantragen wir, dass neben den bestehenden Vorgaben im Nahverkehrsplan die maximal beklebbare Fläche von 10 Prozent gestrichen wird.

Ankündigung von Haltestellen / Akustische Ansagen im Bus

Im Sinne der Barrierefreiheit müssen Informationen sowohl optisch als auch akustisch transportiert werden. Immer wieder bekommen wir Hinweise aus der Bevölkerung, dass akustische Ansagen im Bus (nächste Haltestelle) gar nicht oder viel zu leise erfolgen.

Wir bitten daher den Landkreis, ein Augenmerk darauf zu haben und vor allem akustische Informationen auch immer wieder zu kontrollieren.

Barrierefreiheit / Bezeichnung der Linien

Im Sinne der Barrierefreiheit werden derzeit im Gesamtsystem üblicher Weise nur in der Mobilität eingeschränkte Menschen und Menschen mit Sehbeeinträchtigungen bzw. Blindheit betrachtet. Um die Barrierefreiheit auch für Menschen mit kognitiven Problemen zu verbessern, regen wir an, dass zusätzlich zu den Liniennummern passende Symbole an/in den Bussen verwendet werden und sukzessive auch an den Haltestelleninformationen. Als positive Beispiele möchten wir auf Tübingen und Reutlingen verweisen. Eine Verwendung von Symbolen führt unserer Ansicht nach zudem auch zu einer insgesamt besseren Lesbarkeit, Identifizierung und insgesamt positiven Ausstrahlung.

3. B+R Angebote / Car-Sharing (2.2.4/2.2.5/4.1.7)

Wie bei der Berücksichtigung des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit erwähnt, ist es richtig und zielführend den Fuß- und Radverkehr als Zubringer zum ÖPNV besonders zu beachten. Deshalb sieht die Stadt Kirchheim unter Teck gute und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder als wesentliches Element eines attraktiven ÖPNV und ebenso als wesentlichen Beitrag für das Gelingen einer Verkehrswende an. Mit der Radstation am Bahnhof leistet die Stadt schon einen großen Beitrag dafür. Insgesamt muss das Angebot aber noch erweitert werden, auch in der Fläche, um an potentiellen Verknüpfungsstellen gute und ausreichende Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Wir begrüßen daher, dass eine Konzeption und ein Förderprogramm dafür auf den Weg gebracht werden. Zusätzlich bitten wir um Prüfung, ob die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus noch weiter ausgedehnt werden kann. Das Car-Sharing wird unserer Ansicht nach zu wenig thematisiert. Hier wünschen wir uns eine stärkere Betrachtung und ein Gesamtkonzept mit entsprechenden Kriterien bezüglich Erreichbarkeit und Verfügbarkeit.

4. Anrufverkehre / On-Demand-Verkehre (2.2.3 /4.1.7/4.2.2/4.2.3/7.2.7)

Wir verstehen die Notwendigkeiten und Zwänge von Anruf-Verkehren aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht. Daher begrüßen wir diese vom Grundsatz her.

Aus der Bevölkerung und dem Gemeinderat wird die Stadtverwaltung immer wieder auf das reduzierte Ruftaxi-Angebot des RT17 (Im Münzen) angesprochen. Vor allem für ältere Menschen stellt der Fußweg von der Bushaltestelle Saarstraße in das Gebiet Im Münzen durch die Topografie und relativ weite Wege eine nur schwer zu überwindende Barriere dar. Da das ganztägige Ruftaxi-Angebot außerordentlich vermisst wird, möchten wir darauf reagieren und das ganztägige Angebot wieder einführen.

Im Abschnitt 7.2.7 wird das Angebot von „SSB Flex“ erwähnt. Auf der Webseite der SSB ist zu lesen, dass dies ein Pilotprojekt ist und bisher nur auf Stuttgarter Gemarkung angeboten wird. Unser Wunsch wäre es, zeitnah über dieses Pilotprojekt informiert zu werden, vor allem inwiefern und wann eine Ausdehnung auf andere VVS-Gebiete geplant ist. Wir können uns vorstellen, dass auch die Anbindung defizitärer Gebiete wie z.B. Nabern durch so ein Angebot verbessert werden kann.

5. Zielsetzung für das Verkehrsangebot / Einzugsbereiche von Haltestellen / Beförderungszeit / Umsteigezeit (4.2/4.2.1/4.2.2)

Die Attraktivität des ÖPNV setzt sich aus mehreren Aspekten zusammen. Unserer Ansicht nach sind ein leichter Zugang zum System sowie eine im Vergleich zum MIV nicht wesentlich längere Gesamtreisezeit mit die wichtigsten Kriterien. Aus Nutzersicht gesehen sollte daher der Weg zur nächsten Haltestelle möglichst nah sein. Die im Abschnitt 4.2.1 in Tabelle 4-3 empfohlenen Maximalwerte für die Einzugsbereiche von Bushaltestellen sollten daher viel deutlicher als Maximalwerte gekennzeichnet werden. Aus Sicht einer notwendigen Verkehrswende sollte, vor allem auch für Gebiete mit geringer Bebauungsdichte, eine Unterschreitung möglichst angestrebt werden. Aus Sicht einer notwendigen Verkehrswende (Erwägung, auf ein privates Auto komplett zu verzichten) und noch mehr aus Sicherheitsaspekten sollte auch von einer Erhöhung um den Faktor 1,5 der dort genannten Einzugsradien zu Nachtzeiten abgesehen werden, vor allem in ländlich geprägten Bereichen. In diesem Zusammenhang regen wir an, möglichst alle Haltestellen mit dynamischen Fahrgastanzeigen (DFI) auszustatten. Vor allem am Bahnhof / ZOB wäre es wünschenswert, wenn Busse und S-Bahnen noch besser aufeinander abgestimmt werden und bei geringen Verspätungen gegebenenfalls auch aufeinander warten. Dazu wäre eine für die Busfahrerinnen und Busfahrer einsehbare Anzeige der S-Bahn wünschenswert.

6. Angebotsdefizite im derzeitigen Bestand (5.2)

Im Abschnitt 5.2 bzw. in Tabelle 5-1 werden für Kirchheim unter Teck folgende Defizite benannt:

- Kirchheim Nord / Alte Plochinger Steige / (Im Münzen)
Es wird erwähnt: *„... Darüber hinaus wird das Gebiet weiterhin durch ein Ruftaxi angedient. Zudem ist die Umstellung auf einen On-Demand-Verkehr in Planung. Es besteht somit kein Handlungsbedarf.“* Wie im Abschnitt „Anrufverkehre“ bereits erläutert möchten wir auf die Rückmeldungen aus der Bevölkerung reagieren und den ganztägigen Ruftaxi-Verkehr wieder einrichten. Ebenso einverstanden wären wir mit einem neuartigen On-Demand-Angebot, das dann wieder zu einem ganztägigen ÖPNV-Angebot führt.
- Kirchheim / Südöstliches Jesingen
Es wird erwähnt: *„Das geringe Nachfragepotenzial in diesem Bereich rechtfertigt eine Angebotsänderung nicht. Die nächstgelegene Haltestelle ist ca. 600 m entfernt.“*
- Kirchheim / Nördliches Nabern / Östliches Nabern
Es wird erwähnt: *„Zur Beseitigung dieses Defizits wäre eine Änderung des Fahrwegs der Linie 176 und/oder der Linien 173 bzw. 175 erforderlich. Aufgrund der schmalen und verkehrsberuhigten Straßen in Nabern sowie zur Vermeidung von Fahrzeitverlängerungen für die übrigen Fahrgäste sollte jedoch auf diese Maßnahme verzichtet werden.“* Sowie: *„Dieser sehr kleine, nicht erschlossene Bereich (östliches Nabern) kann als tolerierbar eingestuft werden.“* Wie im Abschnitt Anrufverkehre erwähnt, bitten wir um eine Prüfung, ob für Nabern ein neuartiges On-Demand-Angebot geschaffen werden kann.

Bisher nicht benannte aber vorhandene Defizite:

- Kirchheim / Lindorf / Ötlingen / Krankenhaus Auf dem Säer Nürtingen
Der westliche Teil von Lindorf ist schlecht erschlossen. Zudem gibt es aus der Bevölkerung immer wieder den Wunsch, ÖPNV-Beziehungen innerörtlich (Linien 161/163, Ötlingen und Lindorf) zu ermöglichen, unter anderem von und zur Eduard-Mörke-Schule bzw. der Mehrzweckhalle dort. Unsere Bitte wäre, dass hierzu Möglichkeiten geprüft werden, die auch mit einer zeitlichen Verknüpfung zur S-Bahn in Ötlingen verbunden werden, sowie eine bessere innerörtliche Erschließung der Ötlinger Wohngebiete. Unseres Erachtens könnten deutliche Verbesserungen erreicht werden, wenn eine Linie Ötlingen - Lindorf - Reudern - Oberboihingen verkehren würde. So könnten sowohl die Anschlüsse an die S-Bahn in Ötlingen, als auch zusätzlich an den Regionalexpress (Tübingen - Stuttgart) in Oberboihingen realisiert werden. Diese Verbindung hätte dann auch für Reuderner Bürger einen deutlichen Mehrwert. Insgesamt bitten wir um eine bessere Abstimmung der Busverkehre mit den Ankunftszeiten der S-Bahn. Im Zuge dieser Verbesserungen könnte dann auch die Anbindung an das Krankenhaus Auf dem Säer in Nürtingen verbessert werden.
- Takt und Angebotszeiten Jesingen
Bisher wird der Halbstundentakt von bzw. nach Jesingen nur bis kurz vor 21 Uhr angeboten. Dieser sollte unbedingt bis 22 Uhr angeboten werden.
- Qualität und Verlässlichkeit der S-Bahn
Aus unserer Sicht muss dringend die Qualität und Verlässlichkeit der S1 verbessert werden. Die S-Bahn fällt deutlich zu oft aus, verspätet sich deutlich oder endet früher. Bei Ausfällen müssen deutlich mehr Informationen fließen.

7. Vorausschauende Planungen

- Linie 161 / Umgestaltung Bulkesweg (Seite 212, 1. Hinweis)
Bei der Umgestaltung des Bulkesweges wurden die Rückmeldungen des Landkreises und des VVS berücksichtigt. Es bleiben alle Haltestellen erhalten und die Alternative Einbahnstraße wurde verworfen. Allerdings wird der Bulkesweg zur Fahrradstraße (ÖPNV und Anlieger frei), was jedoch unserer Ansicht nach keine maßgeblichen Auswirkungen hat.
- Benennung von Haltestellen / Seite 212, 2. Hinweis
Grundsätzlich stimmen wir dem Hinweis des Landkreis bzw. des VVS zu. Im Zusammenhang mit dem konkreten Hinweis in Ötlingen haben wir noch weitere Haltestellennamen, die unglücklich gewählt sind oder die bei langen Straßen für Ortsunkundige eine räumliche Einordnung schwierig machen (z.B. Bushaltestellename Hahnweidstraße oder Henriettenstraße). Vor allem bei den Ötlinger Haltestellen möchten wir die lokale Bevölkerung mit einbeziehen. Wir werden uns hierzu insgesamt Gedanken machen und auf den Landkreis und den VVS zugehen, so dass die Namen zu einem Fahrplanwechsel geändert werden können.

- Neue Gewerbegebiete Bohnau Süd / Hungerberg
Die Stadt Kirchheim unter Teck wird zwischen der Tannenbergsstraße und der Autobahn eventuell ein neues Gewerbegebiet erschließen, die Gemeinde Dettingen unter Teck das Gewerbegebiet Hungerberg südlich der Autobahn und östlich der B465. Sollten die Gewerbegebiete beschlossen werden, möchten wir bereits heute eine Einbeziehung in den ÖPNV anregen. Denkbar wäre eine neue Buslinie von Dettingen über die neuen Gewerbegebiete, die Bohnau weiter zum Bahnhof. Ggf. könnte die neue Linie mit der Linie 166 als Durchmesserlinie angeboten werden. Im Gegenzug könnte die Linie 165 wieder über die Jesinger Straße fahren, was Fahrgästen in Richtung Ohmden und dem Schloßgymnasium zu Gute kommt. Eventuell wäre auch ein Halt der Teckbahn südlich der Autobahnstraßenmeisterei denkbar.

- Verknüpfung Mittelbereich Kirchheim unter Teck und Landkreis Göppingen
Auf Seite 37 wird das noch nicht ausgeschöpfte Fahrgastpotential zwischen Kirchheim unter Teck und dem Landkreis Göppingen erwähnt. Dies spricht unserer Ansicht nach ggf. langfristig für die Reaktivierung der Voralbbahn, wenn eine entsprechende Untersuchung positiv ausfällt. Bis zu einer eventuellen Reaktivierung sollte auf jeden Fall die Verbesserung der Linie 914 mit verbesserten Umsteigebeziehungen in Faurndau und Uhingen angeboten werden und damit die Relation und Verknüpfung der Landkreise gestärkt werden

- Planungslinie 147
Die auf Seite 209 vorgeschlagene veränderte Linienführung der Linie 144 bzw. der Planungslinie 147 begrüßen wir, da damit ohne Nachteile Roßwälden neu und umsteigefrei an Kirchheim unter Teck angebunden wird. Die im Plan dazu eingezeichnete Linienführung der Linie 144/168 über die Plochinger Steige müsste unserer Ansicht nach ein Fehler sein. In diesem Zusammenhang sehen wir auch ein großes Potential den Schülerverkehr zwischen Hochdorf und dem Schloßgymnasium deutlich aufzuwerten. Der ÖPNV sollte unserer Ansicht nach auf die Bedürfnisse der Menschen reagieren und dazu gehört für uns eindeutig eine Verbesserung. Wir bitten den Landkreis daher im Zuge dieser Planungen auch eine gute (Schüler-)Anbindung an das Schloßgymnasium zu prüfen.

- Kreisüberschreitendes ÖPNV-Angebot im Sinn der AlbCard
Im Sinne der AlbCard regen wir ein Kreisübergreifendes ÖPNV-Angebot an. Immer wieder stellt sich heraus, dass die der ÖPNV noch zu sehr in den Landkreisgrenzen und dem reinen Pendler-/Schülerverkehr gedacht wird und Verknüpfungen unzureichend sind.