

## **Stellungnahme zu Krisensituationen**

Der Fahrgastbeirat Heidelberg fordert die zuständigen Behörden und sonstigen Beteiligten auf, durch Überarbeitung allgemeiner Konzepte dafür Sorge zu treffen, dass auch in konkreten Einsatzlagen eine **Verlässlichkeit des ÖPNV** garantiert ist, soweit dies irgend möglich ist. Auch bei Entscheidungen in der Lage sollte die Verlässlichkeit des ÖPNV, inklusive der korrekten und unverzüglichen **Information der Fahrgäste**, berücksichtigt werden. Die Verlässlichkeit des ÖPNV auch in alle Beteiligten belastenden Einsatzsituationen ist essentiell, um Menschen nachhaltig dazu zu bewegen, zu Gunsten des ÖPNV auf individuelle Motorisierung zu verzichten.

**Der Fahrgastbeirat ist gerne bereit, im Rahmen seiner Zuständigkeit bei der Überarbeitung beratend tätig zu werden.**

### **Begründung**

Anlass für diese Stellungnahme ist die Situation rund um die Bombenentschärfung im Bereich der Bahnstadt am 09.12.2022. Am 08.12.2022 wurde in der Nähe der Haltestelle „Hauptbahnhof Süd“ eine Weltkriegsbombe aufgefunden. Spontane Umleitungen des ÖPNV liefen reibungslos und stellten dennoch eine Erschließung der Bahnstadt sicher, soweit dies möglich war. Am späten Abend des 08.12.2022 wurden Anwohner innerhalb des geplanten Evakuierungsbereichs durch Polizeibeamte informiert, dass die Zufahrt zur Bahnstadt ab 7 Uhr nicht mehr erlaubt sei und die Häuser bis 12 Uhr geräumt sein müssten. Eine ÖPNV-Erschließung sei ebenfalls **bereits ab 7 Uhr** nicht mehr gegeben. Anwohner außerhalb des Evakuierungsbereichs, aber innerhalb des Erschließungsbereichs der betroffenen ÖPNV-Angebote wurden nicht aktiv informiert. Etwas später wurde auf der Internetseite der Stadt Heidelberg veröffentlicht, dass ein Busshuttle zum Ausweichquartier in der (außerhalb liegenden) Großsporthalle angeboten wurde. Dieser hatte lediglich eine Haltestelle in der Bahnstadt, sodass der in der ÖPNV-Planung der Stadt Heidelberg festgesetzte maximale Erschließungsradius von 300m weit überschritten wurde.

Tatsächlich verkehrten die Straßenbahnen, welche den einzigen städtischen ÖPNV in der Bahnstadt darstellen, bereits ab 7 Uhr zwar noch durch die Bahnstadt, fuhren jedoch ohne Möglichkeit zum Einstieg durch die Haltestellen durch. Dadurch wurde bereits weit vor Ende des Berufsverkehrs der ÖPNV aus der Bahnstadt verhindert. Betroffene in und außerhalb des Evakuierungsbereichs, welche planten diesen wie polizeilich geboten in Richtung ihres Arbeitsplatzes oder sonstigen Ortes zu verlassen, mussten – soweit vorhanden – auf eigene Kraftfahrzeuge ausweichen oder sich sonstigen Ersatz beschaffen. Viele dürften auch erst am Morgen mitbekommen haben, dass der ÖPNV sie nicht wie geplant zu ihrem Zielort bringen wird. Dies war insbesondere für Personen ohne eigenes Kraftfahrzeug mit zwingenden Terminen wie dem Arbeitsbeginn sehr belastend. Derartige Situationen schädigen nach Auffassung des Fahrgastbeirats die Bereitschaft zur Abschaffung eigener Kraftfahrzeuge massiv, indem das dafür **erforderliche Vertrauen in den ÖPNV** untergraben wird.

Dass der ÖPNV während der – sehr kurzen – eigentlichen Entschärfung massiv gestört war, ist selbstverständlich und wird vom Fahrgastbeirat auch nicht kritisiert.

Aus Sicht des Fahrgastbeirats wären in der konkreten Situation folgende Maßnahmen ohne großen Aufwand möglich gewesen, welche bereits jede für sich die Verlässlichkeit des ÖPNV in der Evakuierungsphase zumindest deutlich verbessert hätten:

- **Genehmigung des Halts der Straßenbahnen zum Einsteigen.** Die RNV hätte in den Fahrzeugen durch Ansagen darauf hinweisen können, dass der Zug nur zum Einsteigen hält und ein Ausstieg polizeilich untersagt ist. Da die Haltestellen morgens ohnehin

hauptsächlich für die Wegfahrt genutzt werden, hätte ein Aufhalten an den Haltestellen – soweit dies überhaupt nötig geworden wäre – bereits durch eine geringe Zahl an Einsatzkräften verhindert werden können. Seitens der RNV könnte ein derartiges Vorgehen durch Vorhalten einer entsprechenden Standardansage im Fahrgastinformationssystem unterstützt werden.

- **Sperrung der Haltestellen erst zu einem späteren Zeitpunkt** der Evakuierungsphase nach Ende des Berufsverkehrs. Zum Beginn des Evakuierungszeitraums waren auch andere Zufahrten noch nicht besonders stark gesichert.
- **Verbesserung des Busshuttleverkehrs** durch Anbieten mehrerer Haltestellen im Bahnstadtbereich (auch außerhalb des Evakuierungsbereichs, aber innerhalb des Erschließungsbereich der gesperrten Haltestellen des Regelverkehrs) und Verlängerung zum nächsten innerstädtischen Umsteigeknotenpunkt außerhalb des Evakuierungsbereichs (z. B. Bismarckplatz). Die leere Rückfahrt hätte einfach sichergestellt werden können (Kennzeichnung als „Betriebsfahrt“, Kontrolle der Leere des Fahrzeugs durch den Busfahrer).
- **Einrichtung eines zusätzlichen Schienenersatzverkehrs** aus der Bahnstadt statt Verlängerung der Busshuttlelinie wie oben vorgeschlagen. Auch hier hätte durch die RNV sichergestellt werden können, dass der Verkehr nur aus der Bahnstadt heraus von Fahrgästen genutzt wird.

**Aus Sicht des Fahrgastbeirats hätten diese Maßnahmen auch das Ziel der Evakuierung unterstützt, da es den Betroffenen eine bessere Möglichkeit dazu gegeben hätte.**

Eine allgemeine Vorsorgemaßnahme stellt aus Sicht des Fahrgastbeirats die **bessere Planung von möglichen Ersatzhaltestellen** auch außerhalb des bestehenden Liniennetzes dar. Es sollten bereits vorab für das Stadtgebiet Stellen geprüft werden, an denen verkehrlich sichere Ersatzhaltestellen für Notverkehre denkbar sind, sodass ein Haltestellennetz entsteht, dass auch bei Ausfall der Verkehrsmöglichkeit im bekannten Liniennetz eine bestmögliche Erschließung im 300m-Radius ermöglicht.

#### **4. Heidelberger Fahrgastbeirat**