

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Buserschließung der Bahnstadt
(Wird durch DS: 0345/2012/BV ersetzt)**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 27. August 2012

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.10.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	26.10.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Wieblingen	17.11.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Bergheim	23.11.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.01.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	25.01.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Wieblingen	29.03.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	19.04.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.06.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Haupt- und Finanzausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss in Anlehnung an das von der RNV GmbH vorgeschlagene Konzept:

1. Im Zuge der „Buserschließung Bahnstadt“ (siehe Variante B 2) wird die Linienführung der Buslinie 34 verändert und ab Bismarckplatz über die Bergheimer Straße – Karl-Metz-Straße zum Hauptbahnhof geführt. Anschließend verkehrt diese Linie über die Montpellierbrücke – Speyerer Straße – Rudolf-Diesel-Straße (Langer Anger) und die Max-Jarecki-Straße (Güteramtsstraße) bis zum Czernyring.
Dadurch wird der zentrale Bereich in Wieblingen (Mannheimer Straße) nur noch durch eine Buslinie (Linie 35) im 20-Min-Takt bedient.
Linienwegänderung der Linie 35 im Bereich Wieblingen Nord und West : Mannheimer Straße-Edinger Straße – Am Taubenfeld – Im Schuhmachergewann – Sandwingert – Kurpfalzring – S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen – Pfaffengrund und zurück.
2. Die Regionalbuslinie 721 soll über die Speyerer Straße in die Rudolf-Diesel-Straße (Langer Anger) geführt werden. Sie verkehrt anschließend über die Max-Jarecki-Straße (Güteramtsstraße) und bedient dort den Hauptbahnhof Süd (siehe Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg 2005-2010). Anschließend verläuft sie analog zum heutigen Linienweg in Richtung Technologiepark.
Die Verwaltung stimmt diese Linienwegänderung mit dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis und dem Betreiber, der Verkehrsgesellschaft Werner GmbH & Co. KG, ab.
3. Es entstehen zwei neue Bushaltestellen im Bereich Bahnstadt: Schwetzingen Terrasse (Rudolf-Diesel-Straße/Max-Jarecki-Straße) und Hauptbahnhof Süd (Max-Jarecki-Straße/Nähe Czernyring). Bei Realisierung der Variante B 2 mit der Option zur Linienwegänderung der Linie 33 entfallen die bestehenden Bushaltestellen Czernyring.
4. Im Bereich Wieblingen werden neue Bushaltestellen angeordnet: Taubenfeld/Edinger Straße (Verknüpfung Bus auf Straßenbahnlinie 5)
Im Schuhmachergewann/Grenzhöfer Weg
Maaßstraße/Sandwingert (Verlegung der Haltestelle Maaßstraße vor Finanzamt)
Die Bedienung der Haltestelle Wieblingen - Mitte durch eine Buslinie entfällt.
5. Bushaltestellen werden nach Möglichkeit zunächst provisorisch verlegt und angeordnet. Die Umsetzung der Maßnahme wird zum Sommer 2012 geplant und mit der Straßenbaumaßnahmen im Langer Anger abgestimmt (voraussichtlich: Schulbeginn September 2012).

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Buserschließung Bahnstadt 1. Stufe (siehe Drucksache: 478/2002/V, im Gremieninformationssystem verfügbar)
A 02	Varianten Linienführung Bahnstadt
A 03	Präsentation RNV „Buserschließung Bahnstadt“
A 04	1. Ergänzung mit Datum vom 03.01.2012
A 05	Präsentation RNV „Buserschließung der Bahnstadt“ vom Januar 2012 (Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.01.2012)
A 06	Inhaltlicher Antrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd vom 25.01.2012 (Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.01.2012)
A 07	Inhaltlicher Antrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd vom 25.01.2012 (Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.01.2012)
A08	2. Ergänzung mit Datum vom 19.03.2012
A8.1	Stellungnahme Carl-Bosch-Schule –vertraulich-
A8.2	Stellungnahme Thaddenschule –vertraulich-
A8.3	Stellungnahme Johannes-Gutenberg-Schule –vertraulich-
A8.4	Stellungnahme Waldorfschule –vertraulich-
A 9	3. Ergänzung mit Datum vom 08.05.2012
A 10	Inhaltlicher Antrag der FDP-Fraktion vom 01.06.2012 (Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.06.2012)
A 11	Präsentation RNV Buserschließung Bahnstadt vom 23.05.2012

A 12	Inhaltlicher Antrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd vom 13.06.2012 (Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.06.2012)
------	--

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.10.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.10.2011

2 Buserschließung der Bahnstadt Beschlussvorlage 0312/2011/BV

Herr Heidenreich, RNV, stellt mögliche Varianten zur Buserschließung der Bahnstadt vor. Er erläutert zunächst die Variante der Erschließung durch die Linie 33, die aufgrund der Störungsanfälligkeit und der umständlichen Führung im Bereich der Bahnstadt nicht praktikabel sei. Anschließend erläutert er die Möglichkeiten der Erschließung durch die Linien 34 (siehe Variante B2 der Anlage A 03 zur Drucksache) oder 35 (siehe Variante B1 der Anlage A 03 zur Drucksache). Die Gesamtlinienführung beider Varianten sei gleich, lediglich im „Westast“ würden die Linien jeweils gedreht. Empfohlen werde die Variante B2, da weniger Umsteiger negativ betroffen seien als bei B1 und zudem durchgehend Gelenkbusse nach Wieblingen führen. Man könnte zudem eine durchgehende Linie Neckargemünd–Wieblingen beibehalten.

Bei beiden Varianten würde Wieblingen nur noch im 20-Minuten-Takt bedient. Zu den Hauptverkehrszeiten seien Einsatzwagen vorgesehen, so dass dann weiterhin ein 10-Minuten-Takt gewährleistet sei. Die Waldorfschule werde nicht mehr direkt bedient, es seien aber Einsatzwagen zu allen Schulstunden vorgesehen.

Beide Varianten führten zu einer Verbesserung des Betriebsergebnisses um ca. 150.000 € pro Jahr.

Anschließend wird die mit den Varianten B1 und B2 verbundene mögliche Führung der Linie 33 sowie die mögliche zusätzliche Erschließung der Bahnstadt durch die Linie 721 dargestellt.

In der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadträtin Dr. Meißner, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß

Folgende Punkte werden im Wesentlichen angesprochen:

- Bei einem Verlauf der Linie 35 über den Bahnhof wäre die wichtige direkte Busverbindung von der Altstadt zum Bahnhof weiterhin gewährleistet.
- Die Akzeptanz der geplanten Linienführung wird bezweifelt.
- Die Umsteigebeziehung zur OEG in Wieblingen Mitte werde aufgelöst.
- Die Reduzierung der Fahrten zur Waldorfschule wird erfragt.
- Es wird erfragt, wie die prognostizierte Verbesserung des Betriebsergebnisses unter Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes für den Pfaffengrund zustande komme.
- Der Fahrgastbeirat solle einbezogen werden.
- Die Haltestelle Gottlieb-Daimler-Straße der Linie 33 sei für die Schule und das Wohngebiet „Alte Stadtgärtnerei“ sehr wichtig. Sie würde entfallen.
- Die Führung der Linie 717 über die Bahnstadt solle geprüft werden.
- Die Reduzierung für Wieblingen auf einen 20-Minuten-Takt sei akzeptabel. Die Beziehung Wieblingen-Bismarckplatz verlängere sich allerdings.

- Im Falle der Variante B2 würden Gelenkbusse in den Pfaffengrund fahren müssen. Es wird erfragt, ob dies überhaupt möglich sei.

Herr Heidenreich erläutert folgendes:

- Die Fahrgastzahlen an der Haltestelle Gottlieb-Daimler-Straße würden überprüft.
- Die Führung der Linie 717 müsse mit dem Rhein-Neckar-Kreis abgestimmt werden.
- Die angegebene Verbesserung des Betriebsergebnisses sei trotz Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes im Pfaffengrund möglich, da die lange Linienführung Standzeiten minimiere.
- Die aktuell circa 20 Fahrten täglich an die Waldorfschule würden etwa halbiert und gezielter eingesetzt. Heute würden die Fahrten zum Teil nicht nachgefragt.
- Die Beziehung Wieblingen–Bismarckplatz verlängere sich um ca. 2 bis 3 Minuten.
- Gelenkbusse seien im Pfaffengrund grundsätzlich möglich. Es müsse aber im Detail geprüft werden, wo Veränderungen, z.B. bei Stellplätzen, erforderlich seien.
- Die Umsteigebeziehung zur Linie 5 bleibe erhalten, verlängere sich allerdings.

Der Fahrgastbeirat sei bereits eingebunden. Der 20-Minuten-Takt für Wieblingen werde dort als nicht akzeptabel betrachtet. Man wünsche eine Verdichtung in der Hauptverkehrszeit.

Frau Stadträtin Dr. Meißner stellt folgenden **Antrag**:

Die Vorlage wird ohne Beschlussvorschlag in die Bezirksbeiräte Wieblingen und Bergheim zurückverwiesen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschlussempfehlung des Gremiums

Die Vorlage wird ohne Beschlussvorschlag in die Bezirksbeiräte Wieblingen und Bergheim zurückverwiesen.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: behandelt, aber zur weiteren Beratung verwiesen

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 26.10.2011

Ergebnis: durch Nachtrag bereits abgesetzt

Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 17.11.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen am 17.11.2011:

4 Buserschließung der Bahnstadt

Beschlussvorlage 0312/2011/BV

Frau Deligiannidou vom Stadtplanungsamt und Herr Schneider von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) stellen die möglichen Varianten der Buserschließung der Bahnstadt vor und die daraus resultierenden Veränderungen für den Stadtteil Wieblingen mit den beiden Linien 34 (Variante B2 der Anlage A 03) und 35 (Variante B1 der Anlage A 03). Empfohlen werde die Variante B2, da hiermit unter anderem eine durchgehende Linie von Neckargemünd bis Wieblingen beibehalten werden könne.

In der sich anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Meder, Bezirksbeiräten Fraass, Bezirksbeirätin Holl, Bezirksbeirätin Zimmermann, Bezirksbeirat Linhart, Bezirksbeirat Kurilenko, Kinderbeauftragter Pfeiffer, Kinderbeauftragte von Wolff

Im Wesentlichen wurden folgende Punkte angesprochen:

- Bahnstadt kontra Wieblingen: warum wird zulasten der guten ÖPNV-Erschließung von Wieblingen die Bahnstadt bedient. Beide haben nichts miteinander zu tun. Wieblingen hat rund 10 000 Einwohner. Die gute Erschließung dürfe nicht zu Gunsten der Bahnstadt geopfert werden. Warum wurden bei der Bahnstadterschließung keine Mittel für die ÖPNV-Anbindung miteingeplant?
- In Wieblingen sind Schulen und Firmen von überregionaler Bedeutung angesiedelt. Deshalb sei der Bedarf für den Öffentlichen Personennahverkehr sehr groß. Und Wieblingen vergrößere sich auch noch.
- Warum gibt es nicht eine Rundlinie Bahnstadt – Hauptbahnhof – Wieblingen – Pfaffengrund? Warum sollen die Wieblingen am Hauptbahnhof umsteigen und nicht die Bahnstädter?
- Beide Buslinien werden sehr lang werden und keine einzige wird pünktlich sein können. Die direkte Linie über die Bergheimer Straße und den Bismarckplatz zur Altstadt wird weiterhin gewünscht. Der Bahnhof werde weiter über die OEG angefahren.
- Warum wird das Gewerbegebiet bedient, wo keiner wohnt und dieses überwiegend mit dem Auto angefahren werde?
- Die Busandienung des S-Bahnhofs Wieblingen-Pfaffengrund abends und am Wochenende ist sehr schlecht. Dies sollte sich ändern. Die Zusage von Herrn Schneider, diese Anregung aufzugreifen, wird vom Bezirksbeirat sehr begrüßt.
- Warum gelingt der RNV keine klare Linienführung?
- Bereits jetzt könne es passieren, dass Rollstuhlfahrer nicht mitgenommen werden können, da der Bus zu voll sei. Das gleiche gelte auch für Kinderwagen. Deshalb sei es schwer vorstellbar, wie diese Zielgruppen zukünftig die Busse nutzen sollen.

Frau Apfel vom Fahrgastbeirat teilt mit, dass sie die vorgetragenen Kritikpunkte des Bezirksbeirates Wieblingen dem Fahrgastbeirat wiedergeben werde. Ihre Frage, ob gewünscht werde, dass der Fahrgastbeirat dem Gemeinderat eine besondere Stellungnahme zukommen lassen solle, wird vom Bezirksbeirat bejaht.

Die Sitzung wurde um 19.39 Uhr für einen Beitrag aus dem Publikum kurz unterbrochen.

Für die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.01.2012 wird Herr Bezirksbeirat Linhart entsendet.

Der Vorsitzende stellt die Beschlussempfehlung der Verwaltung zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig abgelehnt

gezeichnet
Hans-Joachim Schmidt

Ergebnis: einstimmig abgelehnt

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 23.11.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 23.11.2011

4 **Buserschließung Bahnstadt** Beschlussvorlage 0312/2011/BV

Frau Deligiannidu vom Amt für Verkehrsmanagement führt in das Thema ein und informiert, dass der Fahrgastbeirat ebenfalls mit diesem Thema befasst sei. In einer Stellungnahme unterstütze der Beirat die Meinung des Bezirksbeirates Wieblingen (10 Minuten-Bus-Takt müsse erhalten bleiben, die OEG biete keine Vollerschließung für den Stadtteil).

Herr Heidenreich von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) stellt die Planungen vor, erläutert die Auswirkungen für Wieblingen und beantwortet Fragen.

Der Vorsitzende Herr Schmidt weist darauf hin, dass die Entscheidung des Bezirksbeirates Bergheim bei dieser Beschlusslage Auswirkungen auf Wieblingen habe, der Bezirksbeirat Bergheim jedoch seine eigenen Interessen zu betrachten habe.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Bauer, Bezirksbeirat Hortdörfer, Bezirksbeirat Wagner, Bezirksbeirat Franz, Bezirksbeirat Roller-Aßfalg

In einer Diskussionsrunde werden folgende Punkte angesprochen:

- Anbindung an die Volkshochschule müsse erhalten werden.
- Die Linie 33 hätte die gleiche Führung wie die Linie 34. Der 35-er Bus bediene eine andere Klientel.
- Die Linie 35 müsse nicht über den Hauptbahnhof fahren, da für Fahrgäste aus Neckargemünd und Schlierbach mit diesem Ziel die S-Bahn attraktiver sei.
- Es werde Wert gelegt auf eine durchgehende Linie 35 aus dem Neckartal nach Wieblingen (viele ältere Fahrgäste, verlässlich, gut besetzt, wichtige Ziele wie Thaddenschule, Volkshochschule und andere Schulen).
- Ein Umstieg am Betriebshof würde lange Wege für Umsteiger (zum Beispiel Klinikbesucher) bedeuten und die Umsteigesituation werde durch die Verspätungsproblematik bei der Linie 34 noch verschärft.
- Es wird die Frage gestellt, warum der 35-er Bus bei der Variante B2 nicht über die Bergheimer Straße fahren könne.
- Der Schülerverkehr vom Hauptbahnhof nach Wieblingen sei wichtig, der Bahnsteigbereich solle besser angebunden werden.
- Bergheim wolle keine Verschlechterung.
- Es stelle sich die Frage, ob sich das Gremium aus Solidarität mit Wieblingen geschlossen enthalten solle.
- In der Vorlage stehe wenig zu Bergheim, doch die Linie 33 könnte Bergheim verbessern.

Herr Heidenreich erläutert im Wesentlichen folgende Punkte:

- Die Linien 22 und 35 fahren bereits jetzt die Volkshochschule an.
- Bei der Option für die veränderte Linie 33 wäre noch eine dritte Anlaufstelle vorhanden.
- Die neue Linie würde die gleichen Schulen wie der jetzige 35-er Bus anfahren.
- Unpünktlichkeit bei der Linie 34 sei den Baustellen geschuldet.
- Einsatzwagen fahren bisher schon zur Waldorfschule und würden zu Spitzenzeiten ausgeweitet.
- Der 35-er Bus werde weiterhin im 20-Minuten Takt fahren.
- Die erhobenen Auslastungswerte für Wieblingen/Bonhoefferstraße werden erklärt und Konsequenzen aufgezeigt.
- Die Option der veränderten Führung der Buslinie 33 (2.1.3.) wird nochmals dargestellt.

Aufgrund der Diskussion wird folgender Beschluss formuliert und vom Vorsitzenden zur Abstimmung gestellt:

Der Bezirksbeirat Bergheim nimmt die Vorlage lediglich zur Kenntnis. Da die Punkte des Beschlussvorschlages den Stadtteil Wieblingen sehr stark betreffen und Bergheim nur wenig tangieren, enthält sich hier der Bezirksbeirat Bergheim.

Der Bezirksbeirat legt jedoch Wert darauf, die Option der veränderten Linienführung der Buslinie 33 (2.1.3) zu berücksichtigen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 9:0:1 Stimmen.

Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Bergheim:

Der Bezirksbeirat Bergheim nimmt die Vorlage lediglich zur Kenntnis. Da die Punkte des Beschlussvorschlages den Stadtteil Wieblingen sehr stark betreffen und Bergheim nur wenig tangieren, enthält sich hier der Bezirksbeirat Bergheim.

Der Bezirksbeirat legt jedoch Wert darauf, die Option der veränderten Linienführung der Buslinie 33 (2.1.3) zu berücksichtigen.

gezeichnet

Hans Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung mit Ergänzung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.01.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.01.2012

4 Buserschließung der Bahnstadt

Beschlussvorlage 0312/2011/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft den TOP auf und weist darauf hin, dass Herr Dr. Friedrich Linhart vom Bezirksbeirat Wieblingen entsandt ist.

Herr Dr. Linhard erläutert die Sichtweise des Bezirksbeirates Wieblingen:

- Es gebe in Wieblingen aufgrund des großen Gewerbegebietes und der Schulen sehr viele Einpendler. Da der Stadtteil sehr langgestreckt ist, müssten die Bewohner große Strecken zurücklegen. Wieblingen sei daher auf einen gut funktionierenden ÖPNV angewiesen.
- Ein gut funktionierender ÖPNV steigere auch die Attraktivität der Wohngebiete und verhindere, dass die Menschen zum Einkaufen mit dem Auto beispielsweise nach Mannheim ausweichen.
- Die Ganztagschulen hätten sehr flexible Anfangs- und Endzeiten. Die Busse seien daher durchgehend überfüllt. Eine geringere Auslastung der Fahrzeuge trage auch zur Bequemlichkeit der Fahrgäste bei und erhöhe somit die Attraktivität des ÖPNV.
- Die Führung der sehr zuverlässigen Linie 35 durch Wieblingen und die Bergheimer Straße sei wichtig, um die Anbindung an die Einrichtungen in Bergheim, wie die Volkshochschule, die Akademie für Ältere oder das Ärztehaus aufrechtzuerhalten. Das Umsteigen am Betriebshof sei problematisch.
- Eine Einschränkung der Angebote in Wieblingen sei nicht mit den ökologischen Zielen Heidelbergs vereinbar. Im Gegenteil solle das Angebot der anderen Stadtteile verbessert werden.

Das bestehende Angebot der Linien 35 und 34 in Wieblingen müsse daher aufrecht erhalten werden.

In der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Holschuh, Herr Stadtrat Cofie-Nunoo, Frau Stadträtin Dr. Meißner, Herr Stadtrat Dr. Gradel, Herr Stadtrat Rothfuß, Frau Stadträtin Spinnler

Folgende Punkte werden im Wesentlichen angesprochen:

- Herr Stadtrat Holschuh bittet die RNV nochmals um klare Antwort, ob es sich aktuell um 20 und künftig um 10 Fahrten täglich an die Waldorfschule handele und ob die Reduzierung aufgrund der aktuellen Auslastung vertretbar sei.
- Die Sicherung der Versorgung der Schulen sei wichtig. Die Fahrzeiten der Einsatzbusse zu den Schulen müsse verbindlich geregelt werden, möglichst zu allen Schulstunden.

- Wieblingen sei ein wachsender Stadtteil, die Busse seien gut ausgelastet. Ein guter und komfortabler ÖPNV solle nicht für eine Einsparung von 150.000 € aufgegeben werden. Die SPD werde sich daher dem Votum des Bezirksbeirates anschließen.
- Aufgrund der Auslastung könne das Angebot in Wieblingen vertretbar reduziert werden.
- Der ÖPNV in Heidelberg sei insgesamt sehr teuer. Auf der Grundlage einer geringen Auslastung müssen daher auch Änderungen möglich sein.
- Die Führung der Linie 35 über den Hauptbahnhof sei nachteilig, da sich die Fahrzeit verlängere. Der Hauptbahnhof sollte stattdessen über Einsatzbusse bedient werden.
- Die geplante Änderung der Linie 33 sei nachteilig, da die Alte Stadtgärtnerei schlechter bedient würde und sich die Haltesituation am Hauptbahnhof nachteilig veränderte.
- Bei der Auslastung der Busse müsse die Lastrichtung beachtet werden.
- Die Buserschließung der Bahnstadt müsse durch eine eigene Linie oder die Verlegung einer Regionallinie erfolgen.

Herr Heidenreich, RNV, erläutert, Wieblingen sei außergewöhnlich gut an den ÖPNV angebunden, ohne die entsprechende Nachfrage zu haben. Alle Haltestellen würden auch künftig bedient, im Gewerbegebiet gebe es zusätzliche Haltestellen. Auf die Frage von Herrn Stadtrat Holschuh erklärt Herr Heidenreich, die Waldorfschule werde zurzeit mit der Linie 35 vor 8 Uhr sowie zwischen 12 und 17 Uhr im 20-Minuten-Takt bedient. Viele dieser Fahrten würden nicht nachgefragt, da sie nicht auf den Schulbeginn oder das Schulseende fallen. Künftig werde die Waldorfschule nur noch über Einsatzbusse bedient. Aktuell sei vor 8 Uhr weiterhin ein 20-Minuten-Takt vorgesehen. Zwischen 12 und 17 Uhr sei jeweils genau zu den Schulendzeiten ein Bus von der Waldorfschule in Richtung Hauptbahnhof vorgesehen. Hierbei werden jeweils alle Haltestellen angefahren. Ziel sei es, möglichst viele Schulen passgenau zu bedienen. Planungen für weitere Einsatzbusse und Näheres zu den Fahrzeiten werden dem Haupt- und Finanzausschuss am 25.01. vorgelegt. Die Erschließung der Bahnstadt mit der Linie 33 wäre sehr umständlich. Die geplante neue Führung der Linie 33 sei von Seiten des Bezirksbeirates Bergheim begrüßt worden. Sie sei aber nur im Zuge der Umsetzung der geplanten Veränderungen für Wieblingen möglich.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, es würden keine Linien gestrichen, die entsprechend ausgelastet sind. Das Streckennetz müsse aber immer wieder evaluiert werden. Der Nutzen von Änderungen müsse deutlich werden. Es gebe nun einen Zielkonflikt, da es nachvollziehbare Belange der Wieblingener Bürger gebe, für die Bahnstadt bis zum Sommer aber eine Lösung geschaffen werden müsse. Verhandlungen mit Drittanbietern über eine Versorgung der Bahnstadt wären rechtzeitig bis zum Sommer nicht mehr möglich. Er betont, der jetzige Vorschlag sei nicht abschließend sondern müsse nach Erschließung der Bahnstadt neu diskutiert werden.

Die Versorgung der Spitzenzeiten in Wieblingen durch Einsatzfahrzeuge sei ein Kernthema, daher solle die RNV bis zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 25.01.2012 einen schriftlichen detaillierten Nachweis hierüber erbringen. Zusätzlich müssten die aktuellen und künftigen Kapazitäten auf der Strecke nachvollziehbar dargestellt werden. Herr Heidenreich, RNV, sagt dies bis zur Sitzung am 25.01. zu.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner schlägt vor, die Vorlage ohne Beschluss in die Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses zu verweisen, da die fehlenden Informationen entscheidend für die Beschlussfassung seien. Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss ist damit einverstanden.

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses

Die Vorlage wird mit Arbeitsauftrag ohne Beschlussempfehlung in den Haupt- und Finanzausschuss gegeben.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung, mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.01.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.01.2012

16 Buserschließung der Bahnstadt Beschlussvorlage 0312/2011/BV

Als Tischvorlage liegen zu diesem Tagesordnungspunkt folgende Anlagen vor:

- A05 Präsentation der rnv (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) Buserschließung der Bahnstadt vom Januar 2012
- A06 Sachantrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd vom 25.01.2012: Die Verwaltung wird gebeten, Varianten vorzulegen, bei der die Buslinie 35 weiterhin durch die Bergheimer Straße läuft.
- A07 Sachantrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd vom 25.01.2012: Die Verwaltung möge prüfen, ob die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der rnv Linie 5 (OEG) auf Höhe der Waldorfschule möglich ist.

Stadtrat Lachenauer stellt den **Antrag** auf

Rückverweisung des Tagesordnungspunktes in den Bezirksbeirat Wieblingen.
--

Er begründet diesen Antrag damit, dass der neue Vorschlag der rnv, der in der Anlage 05 vorgestellt wird, den Bezirksbeiräten Wieblingen ebenfalls vorgestellt werden sollte. Außerdem seien noch einige Fragen von der rnv nicht beantwortet, wie zum Beispiel ein Vergleich mit anderen Linien und deren Auslastung.

Stadtrat Rothfuß erläutert die beiden Sachanträgen A06 und A07 und begründet diese.

Herr Heidenreich von der rnv geht kurz auf die wichtigsten Änderungen zur bisherigen Planung ein:

Man habe bei den Schulen die Schulendzeiten erfragt und passend dazu einen Fahrplan für Einsatzbusse (E-Linien) erstellt. In fast allen Fällen sei bei diesem Fahrplan die Wartezeit von Schulende bis zur Abfahrt des Busses nicht viel länger als heute mit der Linie 34.

Die E-Linien seien in beide Fahrtrichtungen nutzbar und für jedermann zugänglich, also nicht nur für Schüler und Schülerinnen.

Mit der neuen Planung habe man außerdem dem Wunsch nach Beibehaltung der Führung der Linie 35 über die Bergheimer Straße entsprochen.

Stadtrat Dr. Gradel unterstützt die Verweisung des Tagesordnungspunktes in den Bezirksbeirat, um für die Akzeptanz der Maßnahme im Stadtteil zu werben. Eine weitere Vorberatung in den Ausschüssen sei dann aber nicht mehr notwendig. Man könne das Thema danach direkt aus dem Bezirksbeirat in den Gemeinderat geben. Den Sachantrag A07 könne er unterstützen, jedoch sollte man diesen Antrag unabhängig von der heutigen Vorlage prüfen.

Stadtrat Cofie-Nunoo ist es wichtig, dass die Schulen eingebunden werden. Rechtzeitig für die Beratung im Bezirksbeirat und im Gemeinderat soll eine schriftliche Stellungnahme der betroffenen Schulen zum modifizierten rnv-Vorschlag vorliegen.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster erklärt für die SPD-Fraktion, dass man ebenfalls die Verweisung in den Bezirksbeirat unterstütze. Außerdem sei man für die Beibehaltung der Führung der Linie 35 über die Bergheimer Straße.

Oberbürgermeister Dr. Würzner fasst zusammen, dass der Tagesordnungspunkt ohne Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses in den Bezirksbeirat Wieblingen verwiesen wird, um die neuen Planungen der rnv hinsichtlich der E-Linien und des Verlaufs der Linie 35 über die Bergheimer Straße dort vorzustellen. Außerdem sollen schriftliche Stellungnahmen der betroffenen Schulen zu diesen Planungen eingeholt und mit der Einladung zur Beratung vorgelegt werden. Nach der Beratung im Bezirksbeirat soll der Tagesordnungspunkt ohne weitere Vorberatungen in den Ausschüssen im Gemeinderat entschieden werden.

Unabhängig von der Beratung dieser Vorlage stellt Oberbürgermeister Dr. Würzner den Antrag A07 „Sachantrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd vom 25.01.2012“ als **Prüfauftrag** zur Abstimmung:

Die Verwaltung möge prüfen, ob die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der rnv Linie 5 (OEG) auf Höhe der Waldorfschule möglich ist.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: verwiesen in den Bezirksbeirat

Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 29.03.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 29.03.2012

3.1 Buserschließung der Bahnstadt Beschlussvorlage 0312/2012/BV

Herr Heidenreich, Leiter des Bereichs Angebots- und Betriebsplanung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), erläutert anhand einer PowerPoint Präsentation den Inhalt der Vorlage. Er geht auf die Ausgangslage ein, berichtet über die Behandlung dieses Themas in den verschiedenen Gremien und stellt die Tendenzen für die Situation zur Buserschließung in Wieblingen dar.

Weiter informiert er über die geplanten Konzeptnachjustierungen (Linie 35 weiterhin über Bergheimer Straße, Linie 34 weiterhin über Kurfürstenanlage, Eigene Linie Hauptbahnhof – Wieblingen – Waldorfschule mit weiteren Fahrten in Anpassung auf Schulanfangs-/ende im Zeitraum 7 bis 8 und 12 bis 17 Uhr – Fahrplanveröffentlichung und Nutzung für jedermann).

Er zeigt einen Vergleich der Stadtteile Wieblingen, Kirchheim, Boxberg/Emmertgrund, Pfaffengrund und Ziegelhausen nach Einwohnerzahl und Fahrtenpaare je Stunde in/aus Richtung Zentrum (ohne Ersatzwagen) auf.

Er berichtet über Querschnittszählungen an der Bonhoefferstraße aus Richtung Hauptbahnhof (ausgewertet nach Besetzung bei Ankunft und bei Abfahrt) im Februar 2011 und März 2012. Er erklärt, die Fahrten der Linie 34 und 35 seien über lange Tageszeiträume nur ungenügend ausgelastet, Außerdem seien selbst am maximalen Besetzungsquerschnitt der Linie (zwischen Bonhoefferstraße und Neckarspitze) tagsüber bei circa 86 Prozent aller Fahrten die Sitzplätze nicht komplett belegt.

Abschließend berichtet er über die Gespräche mit den Schulen und deren geäußerte Anbindungswünsche und geht auf die gestellten Anträge aus dem Bezirksbeirat Wieblingen ein.

Herr Heidenreich, Herr Schneider, Mitarbeiter im Bereich Angebots- und Betriebsplanung und Frau Deligiannidu vom Amt für Verkehrsmanagement stehen für Fragen zur Verfügung.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Meder, Bezirksbeirat Kurilenko, Bezirksbeirat Maltry, Bezirksbeirätin Holl, Bezirksbeirätin Dr. Schenk, Bezirksbeirätin Zimmermann, Kinderbeauftragter Pfeiffer, stellvertretende Kinderbeauftragte von Wolff, Stadtrat Rothfuß

Folgende Fragen und Argumente werden in der Diskussion vorgetragen:

- Man könne andere Stadtteile (wie von Herr Heidenreich vorgetragen zum Beispiel Kirchheim, Pfaffengrund) nicht mit Wieblingen vergleichen. Die Anzahl der Arbeitsplätze und vor allem der Schulen sei in Wieblingen viel höher als in anderen Stadtteilen.
- Die Situation für Rollstuhlfahrer sei nicht gut. Im Bus seien zu wenige Stellplätze vorgesehen. Es sei außerdem unzumutbar, wenn Rollstuhlfahrer 20 Minuten warten müssen, weil im vorherigen Bus kein Platz mehr frei gewesen ist.

- Die Argumentation der RNV, die Waldorfschule nicht zu allen Zeiten berücksichtigen zu können, sei nicht in Ordnung.
- Wenn sich das Angebot verschlechtere, fahren wieder mehr Leute mit dem Auto.
- Die geplante veränderte Führung der Linie 35 schaffe eine „Megalinie“. Man wolle eher kürzere und direktere Fahrten. Andererseits erspare man sich mit dieser Variante teilweise die Ersatz-Busse (E-Busse).
- Gebe es Untersuchungen, wie pünktlich die Busse sind?
- Es sei ein Umbau der Kreuzung Edinger Straße/Mannheimer Straße/Käfertaler Straße geplant. Was soll da passieren, wie viel kostet die Maßnahme und wann werde diese umgesetzt?
- Wie könne es sein, dass deutlich mehr Leute von Wieblingen in Richtung Heidelberg fahren als andersherum?
- Wenn eine Linie in Wieblingen wegfallt, solle die Linie 5 mehr Kapazität erhalten (zum Beispiel zu Stoßzeiten 2 Waggon).
- Sei es denkbar, die Busse nur zwischen 9 und 11 Uhr im 20-Minuten-Takt fahren zu lassen? Davor und danach wäre ein 10-Minuten-Takt günstiger. Vielleicht könne man anstatt großer Busse auch kleinere einsetzen.
- Die geplante Linienführung sei insgesamt „unglücklich“. Warum könne man nicht die Linie 34 von Wieblingen in die Bahnstadt fahren lassen und die Linie 35 in der heutigen Linienführung erhalten?
- Es sei wichtig, dass es auch sonntags und in den Abendstunden einen Anschluss an die S-Bahn gebe.
- Die Barrierefreiheit sei an einigen Haltestellen der Linie 5 nicht gegeben.

Herr Heidenreich erklärt

zum Thema Waldorfschule:

Die eingesetzten Busse seien nicht genügend ausgelastet. Man rechne bei einer Fahrt nach 10:00 Uhr mit einer Auslastung von circa 0 bis 1 Person. Der Bus sei ein „Massenverkehrsmittel“ und an dieser Stelle nicht das geeignete Verkehrsmittel.

zum Thema Pünktlichkeit:

Je länger eine Linie sei, desto größer seien auch die Verspätungsanfälligkeiten. Allerdings sei die Linie 35 pünktlicher als die Linie 34. Eine Verlängerung der Linie 35 sei daher aus Sicht der RNV für die Pünktlichkeit nicht schädlich. Außerdem sei die Linie 34 immer etwas in Verzug, gerade im Winter, wenn in den höheren Lagen (Wilhelmsfeld) Schnee liege.

hinsichtlich der Kosten zum Umbau der Edinger Straße:

Herr Schneider erläutert kurz den geplanten Umbau der Edinger Straße/Mannheimer Straße/Käfertaler Straße. Die Kosten des Umbaus seien in den Betriebskosten nicht enthalten. Das eine seien Betriebskosten, die jährlich entstehen, das andere seien einmalige Umsetzungskosten. Man würde durch das Konzept 150.000 Euro einsparen, habe die Kosten aber noch nicht im Detail berechnet.

zum Thema Differenzen bei den Zahlen in verschiedene Fahrtrichtungen:

Um alle Fahrgäste zu erfassen, müsste man sich alle Möglichkeiten anschauen, zum Beispiel auch die Linie 5 oder die S-Bahn. Außerdem habe man immer nur den Zeitraum von 7 bis 18 Uhr betrachtet.

bezüglich der Kapazität der Linie 5:

Man setze morgens (circa 07:30, 07:40 Uhr) für die Berufsschule gezielt einen sogenannten „Zugverband“ (verlängertes Fahrzeug) ein. Zu dieser Zeit seien keine Verdünnungen der Linien 5 und 35 sowie der E-Busse vorgesehen.

hinsichtlich Taktänderungen/Einsatz größerer oder kleinerer Busse:

Es sei nicht einfach, zu bestimmten Zeiten einfach Busse auszutauschen. Man müsste das komplette Nebennetz „auf den Kopf stellen“ oder Linien „brechen“. Das wäre ein Nachteil.

zum Thema Linienführung Linie 34/35:

Es sei unerheblich, welche Linie in den Pfaffengrund fahre.

eine mögliche Busführung der Linie 34 durch/in die Bahnstadt:

Der Bus komme aus Richtung Heiligkreuzsteinach und würde zum Beispiel durch die Bahnstadt fahren, an der Speyerer Straße rauskommen und weiter über den Baumschulenweg in den Pfaffengrund fahren, um dann auf der alten Route der Linie 34 am OEG-Bahnhof zu enden. Nachteil: im Pfaffengrund gebe es Parkplätze, die man entfernen müsste, da die Durchfahrt der Busse in beide Richtungen gewährleistet werden müsse. Generell sei die Durchfahung des Pfaffengrundes noch ungelöst.

bezüglich S-Bahn-Anbindung sonntags:

Es wäre gut, wenn die neue Linie auf dem gesamten Abschnitt auch sonntags durchfahren würde. Das könnte man als Zusatzmaßnahme einrichten. Derzeit fahre nur ein Ruftaxi.

Frau Deligiannidu erläutert, Ziel sei es, die neuen Haltestellen zum Schulbeginn im September 2012 anzubinden.

In einer kurzen **Sitzungsunterbrechung von 20:15 bis 20:17 Uhr** erläutert ein Mitglied des Fahrgastbeirates der RNV, es sei wichtig, dass der Nahverkehr gute Anbindungen biete. Zum Beispiel, wenn man einen Bus verpasse, sollte man keine 20 Minuten warten müssen, bis der nächste kommt.

Herr Heidenreich betont abschließend, es sei nicht maßgebend, wie viele Einwohner aus welchem Stadtteil mitfahren, sondern wie viele Leute generell die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und wie diese ausgelastet seien. Zum Thema Barrierefreiheit der Linie 5 berichtet er, es seien nochmal 11 neue Fahrzeuge bestellt worden. Es sei geplant, ab Mitte 2013 nur noch Niederflurfahrzeuge auf der Strecke der Linie 5 einzusetzen.

Nach Abschluss der Diskussionsrunde gibt der Vorsitzende Herr Schmidt den Bezirksbeiräten in einer zweiten **Sitzungsunterbrechung von 20:29 bis 20:42 Uhr** die Möglichkeit, ihre Wünsche und Anregungen auszuformulieren und als Ergänzung in die Beschlussvorlage einzubringen.

Nach der Sitzungsunterbrechung werden aus der Mitte des Bezirksbeirates folgende **Anträge** gestellt:

Der Bezirksbeirat Wieblingen stimmt der Beschlussvorlage 0312/2012/BV unter der Bedingung zu, dass folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Die Linie 35 soll in ihrer bisherigen Streckenführung und Taktung erhalten bleiben.
2. Einrichtung einer neuen Linie auch an Sonntagen und in den Abendstunden: Wieblingen Mannheimer Straße – S-Bahnhof Wieblingen – Pfaffengrund und zurück; in Anlehnung an die Liniennetzoptimierung des RNV – Winter 2010/2011 (möglichst mit kleinen Bussen, wie zum Beispiel im Neuenheimer Feld). Dadurch Anbindung der Wieblingener Supermärkte im Industriegebiet im 20-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit und im 30-Minuten-Takt beziehungsweise 60-Minuten-Takt zur Nebenverkehrszeit. (Streckenführung als unverbindlicher Vorschlag im Anhang beigefügt)

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschlussvorschlag des Bezirksbeirates Wieblingen (Änderungen fett dargestellt):

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Wieblingen empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss in Anlehnung an das von der RNV GmbH vorgeschlagene Konzept:

- 1. *Im Zuge der „Buserschließung Bahnstadt“ (siehe Variante B 2) wird die Linienführung der Buslinie 34 verändert und ab Bismarckplatz über die Bergheimer Straße – Karl-Metz-Straße- zum Hauptbahnhof geführt. Anschließend verkehrt diese Linie über die Montpellierbrücke – Speyerer Straße – Rudolf-Diesel-Straße (Langer Anger) und die Max-Jarecki-Straße (Güteramtsstraße) bis zum Czernyring. **Die Linie 35 soll in ihrer bisherigen Streckenführung und Taktung erhalten bleiben.***
- 2. *Die Regionalbuslinie 721 soll über die Speyerer Straße in die Rudolf-Diesel-Straße (Langer Anger) geführt werden. Sie verkehrt anschließend über die Max-Jarecki-Straße (Güteramtsstraße) und bedient dort den Hauptbahnhof Süd (siehe Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg 2005-2010). Anschließend verläuft sie analog zum heutigen Linienweg in Richtung Technologiepark. Die Verwaltung stimmt diese Linienwegänderung mit dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis und dem Betreiber, der Verkehrsgesellschaft Werner GmbH & Co. KG, ab.*
- 3. *Es entstehen zwei neue Bushaltestellen im Bereich Bahnstadt: Schwetzingen Terrasse (Rudolf-Diesel-Straße/Max-Jarecki-Straße) und Hauptbahnhof Süd (Max-Jarecki-Straße/Nähe Czernyring). Bei Realisierung der Variante B 2 mit der Option zur Linienwegänderung der Linie 33 entfallen die bestehenden Bushaltestellen Czernyring.*

- 4. **Einrichtung einer neuen Linie auch an Sonntagen und in den Abendstunden: Wieblingen Mannheimer Straße – S-Bahnhof Wieblingen – Pfaffengrund und zurück; in Anlehnung an die Liniennetzoptimierung des RNV – Winter 2010/2011 (möglichst mit kleinen Bussen, wie zum Beispiel im Neuenheimer Feld). Dadurch Anbindung der Wieblinger Supermärkte im Industriegebiet im 20-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit und im 30-Minuten-Takt beziehungsweise 60-Minuten-Takt zur Nebenverkehrszeit. (Streckenführung als unverbindlicher Vorschlag im Anhang beigefügt)**
- 5. *Bushaltestellen werden nach Möglichkeit zunächst provisorisch verlegt und angeordnet. Die Umsetzung der Maßnahme wird zum Sommer 2012 geplant und mit der Straßenbaumaßnahmen im Langen Anger abgestimmt (voraussichtlich: Schulbeginn September 2012).*

gezeichnet
Hans-Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderungen

Sitzung des Gemeinderates vom 19.04.2012

Ergebnis: vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.05.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.05.2012

7 Buserschließung der Bahnstadt

Beschlussvorlage 0312/2011/

Herr Heidenreich, RNV, stellt die Ergebnisse aus der Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vor und bewertet sie. Die RNV empfiehlt abschließend, die aktuelle ÖPNV-Anbindung Wieblingens beizubehalten und die Bahnstadt mit der Regionallinie 721 anzubinden.

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Frau Stadträtin Dr. Meißner, Herr Stadtrat Michalski, Herr Stadtrat Rothfuß, Herr Stadtrat Holschuh,

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Es wird erfragt, inwieweit die nun vorgeschlagene Linienführung in die Bahnstadt und nach Wieblingen Bestand habe.
- Die Anbindung der Bahnstadt durch eine Buslinie sei längerfristig voraussichtlich nicht ausreichend und müsse zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden. Eine Direktverbindung von der Bahnstadt in die Innenstadt fehle.
- Die Anbindung Wieblingens an den ÖPNV sei überdimensioniert. Mit dem aktuellen Vorschlag gehe man hinter die Ergebnisse des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.01.2012 zurück. Lediglich die Anbindung der Waldorfschule sei noch strittig gewesen.
- Über Einzelheiten der Verbindungen innerhalb Wieblingens wird diskutiert.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner verdeutlicht, dass es bei der jetzigen Anbindung Wieblingens an den ÖPNV bleibe und die Bahnstadt bis zur Erschließung durch eine Straßenbahn mit der Buslinie 721 angebunden werde. Diese Linie sei bis Ende 2015 durch die bestehende Konzession gesichert.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt die **Ziffern 2 und 5 des Beschlussvorschlages der Verwaltung zur Abstimmung:**

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Die Ziffern 1, 3 und 4 des Beschlussvorschlages werden aufgrund der vorangegangenen Diskussion gestrichen.

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Die Regionalbuslinie 721 soll über die Speyerer Straße in die Rudolf-Diesel-Straße (Langer Anger) geführt werden. Sie verkehrt anschließend über die Max-Jarecki-Straße (Güteramtsstraße) und bedient dort den Hauptbahnhof Süd (siehe Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg 2005-2010). Anschließend verläuft sie analog zum heutigen Linienweg in Richtung Technologiepark. Die Verwaltung stimmt diese Linienwegänderung mit dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis und dem Betreiber, der Verkehrsgesellschaft Werner GmbH & Co. KG, ab.*
- 2. Bushaltestellen werden nach Möglichkeit zunächst provisorisch verlegt und angeordnet. Die Umsetzung der Maßnahme wird zum Sommer 2012 geplant und mit der Straßenbaumaßnahmen im Langer Anger abgestimmt (voraussichtlich: Schulbeginn September 2012).*

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.06.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 16.03.2012

7 **Buserschließung der Bahnstadt** Beschlussvorlage 0312/2011/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das als Tischvorlage verteilte Ergebnis des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.05.2012 und die dort geänderte Beschlussempfehlung hin.

Stadträtin Dr. Trabold berichtet, aufgrund der Reaktionen von Bürgerinnen und Bürgern habe man feststellen müssen, dass der Beschluss des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zu kurz gedacht sei. Die FDP-Fraktion habe daher am 01.06.2012 einen **Antrag** formuliert, welcher ebenfalls als Tischvorlage verteilt sei (Anlage 10 zur Drucksache 0312/2011/BV):

Prüfung einer zeitnahen weiteren Busverbindung, die zusätzlich zur jetzt vorgesehenen Linie 721 die Bahnstadt mit der Altstadt verbindet.

Oberbürgermeister Dr. Würzner befürwortet diesen Antrag und schlägt vor, den Arbeitsauftrag unabhängig von der heutigen Beschlussfassung zu prüfen und einen entsprechenden Vorschlag den Gremien zur Beratung vorzulegen.

Stadtrat Holschuh verweist auf den als Tischvorlage vorliegenden gemeinsamen Antrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/generation.hd vom 13.06.2012 (Anlage 12 zur Drucksache 0312/2011/BV) und stellt den **Antrag**:

Der Tagesordnungspunkt wird in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zurückverwiesen.

Die Verwaltung wird beauftragt für die übernächste Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses eine Vorlage zu einer ÖPNV-Direktverbindung (ÖPNV=öffentlicher Personennahverkehr) Bahnstadt – Bismarckplatz vorzulegen. Die Vorlage soll eine Anbindung zum nächsten Fahrplanwechsel am 01.07.2013 vorsehen und Varianten für eine Anbindung mit mindestens 20-Minuten-Takt und mindestens 30-Minuten-Takt enthalten. In der Vorlage sollen auch die finanziellen Auswirkungen enthalten sein.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadträtin Marggraf, Stadtrat Lachenauer, Stadträtin Dr. Werner-Jensen, Stadträtin Dr. Trabold

In der Diskussion werden folgende Argumente vorgetragen:

- Den neuen Mitbürgerinnen und Mitbürgern in der Bahnstadt sei eine gute ÖPNV-Anbindung versprochen worden. Dies müsse man nun auch realisieren.
- Um weitere Verbindungen in die Bahnstadt zu prüfen, müsse man die heutige Vorlage nicht in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zurückverweisen. Man könne heute das beschließen, was schon klar sei und im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss weiter beraten, was zusätzlich möglich sei.

- Die Option, die Bahnstadt mit der Linie 33 zusätzlich zu erschließen, sollte geprüft werden.

Oberbürgermeister Dr. Würzner erläutert, bezüglich der Linie 33 sei es möglich im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss weitere Modelle zu diskutieren, welche allerdings Fahrtzeitverlängerungen und finanzielle Folgen nach sich ziehen. Heute sei es ihm wichtig, ein deutliches Signal an den Stadtteil Wieblingen zu senden, dass sich dort an der Anbindung nichts ändere.

Auf Nachfrage von Oberbürgermeister Dr. Würzner wird der **Antrag** auf

Rückverweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss

mehrheitlich von den Mitgliedern des Haupt- und Finanzausschusses **unterstützt**, das erforderliche Quorum für die Rückverweisung ist gegeben. Damit ist der Tagesordnungspunkt in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zurückverwiesen.

Die Stadträtinnen und Stadträte und der Oberbürgermeister legen zusätzlich Wert auf folgende erklärende Aussagen:

- Für die Bahnstadt sei ein gutes Konzept zur Anbindung an den ÖPNV mit der Straßenbahn geplant. Jetzt gehe es um eine Interimslösung bis zur endgültigen Erschließung.
- Für die Interimszeit muss es eine verbesserte Anbindung der Bahnstadt geben. Diese soll mit allen finanziellen Auswirkungen im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beraten und diskutiert werden.
- Es wird keine Änderung/Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Wieblingen geben.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: verwiesen in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 1	+	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Die Vorschläge tragen zur Reduktion des Defizits aus dem ÖPNV in Heidelberg bei.
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Vorschläge tragen zur Zielerreichung bei.
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Die Vorschläge tragen zur Zielerreichung bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Rahmenplanung Bahnstadt (siehe Grafik in Anlage 1) – Nahverkehrsplan Heidelberg

In Anlehnung an die ÖPNV-Erschließung zur Bahnstadt (siehe erste Stufe Rahmenplanung, DS-Nr. 478/2002 und Grafik in Anlage 1) hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) die bereits in 2002 angedachte Planung aufgegriffen und überprüft.

So sollte zunächst in der 1. Ausbaustufe zur ÖPNV-Erschließung der Bahnstadt die heutige Buslinie 33 im Zweirichtungsbetrieb über die Rudolf-Diesel-Straße und Güteramtsstraße geführt werden und somit die Verknüpfung der zwei Straßenbahnlinien (Linie 22 und Linie 26) über die Haltestellen Czernybrücke und Hebelstraße herstellen.

Im Rahmen der Prüfung des in 2002 vorgeschlagenen Linienweges durch die Bahnstadt gab es zunächst zwei Buslinien, die diese Erschließung herstellen sollten (Linie 33 und 721):

➤ **Variante A:**

Buslinie 33 (siehe Anlagen 1, 2 und 3): Buslinie im Stadtbündel Heidelberg, verkehrt im 20-Min-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und verbindet die Stadtteile Emmertsgrund-Rohrbach-Kirchheim-Weststadt/Bahnstadt-Bergheim-Altstadt-Schlierbach-Ziegelhausen.

Kritisch:

1. Varianten der Linienführung in den Bereichen Betriebshof und Hebelstraße (siehe Anlage 2, Varianten 1-4).

2. Führung über Kirchheimer Weg und Rudolf-Diesel-Straße ist aus ÖPNV-technischen Gründen nur in einer Richtung möglich. In Richtung Kirchheim muss eine „Umwegfahrt“ über beispielsweise die Carl-Benz-Straße erfolgen.

3. Angedachte Verknüpfung Bus/Straßenbahn im Bereich der Haltestelle Hebelstraße vor allem aus Richtung Süden sehr schwer umsetzbar. Fußwege zu lang, Umstieg von Straßenbahn auf Bus und umgekehrt nicht attraktiv. In Richtung Kirchheim wäre dies im Falle der oben genannten „Umwegfahrt“ durch ein Halten am Fahrbahnrand und voraussichtlich nicht durch Einfahren in die Straßenbahnhaltestelle Hebelstraße zu gewährleisten.

- **Buslinie 721:** Diese Buslinie aus dem regionalen Linienbündel Sandhausen-St. Leon-Rot verkehrt vorwiegend in der HVZ im 30- Min-Takt. Der derzeitige Linienweg (Konzession läuft bis Dezember 2015): Walldorf-Sandhausen-Kirchheim-Speyerer Straße-Czernyring-Betriebshof-Technologiepark und zurück. Hier ist eine Verlegung der Buslinie über die Speyerer Straße – Rudolf-Diesel-Straße/Güteramtsstraße geplant. Da diese Linie in der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Neckar-Kreises steht, ist eine Änderung des Linienweges nur mit Zustimmung des Rhein-Neckar-Kreises und des Betreibers, der Verkehrsgesellschaft Werner GmbH und Co. KG, möglich.

In dieser Planung sind zwei neue Haltestellen vorgesehen und in die Bahnstadtplanung integriert (siehe Grafiken in Anlage 2):

- Haltestelle Schwetzingen Terrasse (Rudolf-Diesel-Straße/Max-Jarecki-Straße), Fertigstellung voraussichtlich Ende 2012.
- Haltestelle Hauptbahnhof Süd (Max-Jarecki-Straße Nähe Czernyring), provisorisch bereits in 2012, Fertigstellung erst nach Umbau und Verlegung der Max-Jarecki-Straße

2. Buskonzept zur ÖPNV-Erschließung in der Bahnstadt – Empfehlung RNV/Stadt und finanzielle Auswirkungen (siehe Anlage 3)

Im Rahmen der Untersuchungen zur Liniennetzoptimierung Heidelberg (siehe DS-Nr. 0377/2010/BV und 0211/2011/BV) wurde die Buserschließung in der Bahnstadt seitens des Gutachters Herrn Dr. Ing. Udo Sparmann von der Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) ebenfalls aufgegriffen. Demnach wurde im Gutachten zur Vermeidung von Busparallelverkehren in Kombination mit einer bestehenden Straßenbahnerschließung (Wieblingen: Linie 5, Buslinie 34 und 35) der Vorschlag unterbreitet, die Buslinie 34 zu verkürzen und ab Hauptbahnhof in die Bahnstadt zu führen. In der Zwischenzeit hat die RNV GmbH diesen Vorschlag des Gutachters geprüft und stellt folgende Varianten der Bahnstadterschließung und die Auswirkungen auf die Linienführungen im Bereich Wieblingen vor (siehe Grafiken Anlage 2 und 3):

2.1. Variante B: Buslinie 34 oder 35 übernimmt Buserschließung Bahnstadt

2.1.1. B 1: Buserschließung Bahnstadt mit der Buslinie 35

Die Linie 35 verkehrt ab Bergheimer Straße/Betriebshof über die Karl-Metz-Straße/Hauptbahnhof, die Montpellierbrücke-Speyerer Straße-Rudolf-Diesel-Straße(Langer Anger) – Max-Jarecki-Straße – Czernyring und wieder zurück.

Derzeit ist es nicht möglich, den Bus direkt an den Südausgang des Querbahnsteigs zu führen, um dort zu wenden und gegebenenfalls warten zu lassen. Durch die bisher angedachte Buslinienführung war es nicht vorgesehen im Provisorium an den Querbahnsteig zu gelangen.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, kurzfristig die vorgesehene Haltestelle an der Kreuzung Czernyring/Max-Jarecki-Straße in „Hauptbahnhof Süd“ um zu benennen. Damit wäre die Anbindung an den Querbahnsteig fußläufig im Rahmen der im Nahverkehrsplan definierten Einzugsradien von Haltestellen möglich.

Langfristig wird die Möglichkeit der Integration einer Bushaltestelle zur direkten Verknüpfung des Querbahnsteigs in die weiteren Überlegungen zur Entwicklung des Vorplatzes Hauptbahnhof Süd einfließen.

Im Bereich Wieblingen folgt die Linie 34 dem heutigen Linienweg mit einer Änderung: Ab der Haltestelle „Evangelische Kirche“ bedient sie den nördlichen Ast der Mannheimer Straße bis „Käfertaler Straße“ und wird dann über die Eninger Straße Richtung Taubenfeld geführt. Anschließend folgt sie der Straße Am Taubenfeld und verkehrt über die Straße Im Schuhmachergewann zum Sandwingert. Dadurch wird der Umstieg von der Buslinie auf die Linie 5 und zurück (Verknüpfung des „S-Bahnhofes Pfaffengrund/Wieblingen“ und Verbindung Wieblingen/Pfaffengrund) auf die Haltestelle „Taubenfeld“ verlegt, sodass der Umstieg an „Wieblingen-Mitte“ nicht mehr möglich wird. Darüber hinaus ermöglicht diese Führung die Erschließung des Gewerbegebietes Wieblingen. Dadurch werden die Haltestellen „Grenzhöfer Weg“ und „Wieblingen Mitte“ nicht mehr durch eine Buslinie bedient. Es entstehen neue Haltestellen: „Taubenfeld“, „Schumachergewann/Grenzhöfer Weg“. Die heutige Haltestelle „Maaßstraße“ muss in Richtung Sandwingert verlegt werden.

2.1.2. B 2: Buserschließung Bahnstadt mit der Buslinie 34

Die Variante B 2 greift den Vorschlag des Gutachters von TTK auf. Hier wird die Buslinie 34 ab Bismarckplatz über die Bergheimer Straße geführt. Anschließend verkehrt sie analog zur Variante B 1.

Im Bereich Wieblingen siehe Variante B 1 (siehe Anlage 3).

Empfehlung: Umsetzung der Variante B 2, da weniger Umsteiger negativ betroffen wären als bei B 1. Darüber hinaus werden durchgehend Gelenkbusse nach Wieblingen (auf der Linie 35) eingesetzt. Die Waldorfschule wird durch zusätzliche E-Wagen zu Schulbeginn und -ende bedient.

2.1.3. Option: veränderte Führung der Buslinie 33

Aufgrund des Vorschlags zur Buserschließung Bahnstadt mit den oben genannten Linien stellt sich die Frage nach der verbleibenden Linie 33 in diesem Bereich.

Sowohl bei Umsetzung der Variante B 1 als auch B 2 wird die heutige Haltestelle „Czernyring“ weder durch die Regionallinie 721 noch die Bahnstadtlinie bedient. Es verbliebe eine Bedienung durch die Linie 33, die eine Umwegfahrt in Richtung Innenstadt macht, um die Haltestelle „Hauptbahnhof“ Nord anzufahren. Verkehrlich besser und für Fahrgäste transparenter wäre eine symmetrische Bedienung der Haltestellen entlang des Linienweges der Buslinie 33.

Die RNV schlägt daher vor, diese Linie im Bereich der Hebelstraße in beiden Richtungen auf die Gleistrasse zu bringen. Dadurch wäre an der Haltestelle „Montpellierbrücke“ der Umstieg zwischen der Straßenbahnlinie 26 und der Buslinie 33 und umgekehrt verbessert. Des Weiteren müsste deshalb der Linienweg in Richtung Innenstadt angepasst werden: Montpellierbrücke – Hauptbahnhof – Betriebshof – Bergheimer Straße – Bismarckplatz bis Ziegelhausen und zurück.

2.2. Auswirkungen auf Haltestellen und den Straßenraum im Bereich Wieblingen

Es ist erforderlich, zwei Bushaltestellen neu einzurichten:

An der Haltestelle Taubenfeld– Verknüpfung mit Linie 5 und Gewerbegebiet Wieblingen (Schumachergewann/Grenzhöfer Weg)

Verlegung der Haltestelle Maaßstraße in die Straße im Sandwingert – Verknüpfung Finanzamt.

Es sind bauliche Maßnahmen erforderlich, die das Abbiegen von der Edinger Straße in die Mannheimer Straße ermöglichen. Hierfür sind im Doppelhaushalt 2011/2012 keine Finanzmittel im städtischen Haushalt vorgesehen. In der derzeitigen Planungsphase liegt keine Kostenschätzung dafür vor.

Darüber hinaus werden im Bereich Edinger Straße/Käfertaler Straße Stellplätze entfallen, damit ein Begegnungsverkehr Bus/Bus reibungslos möglich wird. Nach Möglichkeit werden an den nicht mehr von der Linie 34 befahrenen Streckenabschnitten und Haltestellen neue Stellplätze entstehen können (Maaßstraße, Adlerstraße West).

2.3. Zusammenfassung und Finanzielle Auswirkungen auf der Betriebsergebnis der RNV/HSB GmbH

Aus den oben genannten Maßnahmen errechnet die RNV eine Verbesserung des Betriebsergebnisses um circa 150.000 €/Jahr.

3. Umsetzung der Maßnahme und Ausblick

Die Umsetzung der Maßnahme wird in Abstimmung mit der Straßenbaumaßnahme „Endausbau Langer Anger“ zum Schulbeginn im September 2012 vorgeschlagen. Begleitende Maßnahmen die bis zum Umsetzungszeitpunkt erfolgen sollten:

- Bedienung der bereits fertig gestellten Haltestelle „Schwetzinger Terrasse“ (Rudolf-Diesel-Straße/Max-Jarecki-Straße)
- Errichtung einer provisorischen Haltestelle „Hauptbahnhof Süd“ (Lage Max-Jarecki-Straße, Nähe Czernyring).
- Abstimmung mit dem Rhein-Neckar-Kreis und dem Betreiber zur Verlegung der Linie 721 durch die Bahnstadt.
- Abstimmung der Abwicklung der Schülerverkehre in Wieblingen (E-Wagen).

gezeichnet

Bernd Stadel