

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0189/2018/BV

Datum:
15.06.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

**Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel
Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn
Bahnstadt**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	24.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen über „Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt“ zur Kenntnis.
2. Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:
 - 2.1. Die unter den Punkten 1-5 und 7-9 benannten Maßnahmen werden umgesetzt.
 - 2.2. Die Erhöhung der jährlichen Planverluste der rnv um rund 530.000 € werden im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und dem Stadtwerkekonzern – vorbehaltlich der anstehenden Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 – durch die Stadt Heidelberg ab 2019 dem Stadtwerkekonzern bereitgestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Zusätzliche Betriebskosten für Punkt 3+4	circa 450.000€ pro Jahr
• (Punkt 1 / 2 / 5 und 6 kostenneutral)	-
• Punkt 7	circa 100.000 € pro Jahr
• Punkt 8	circa 10.000 € pro Jahr
• Punkt 9	circa 300.000 € pro Jahr
Einnahmen:	
• Einnahmen sind bei der Gesamtkosten- beziehungsweise Defizitbetrachtung bereits berücksichtigt und werden hier zur Information beigefügt:	circa 330.000 € pro Jahr
Finanzierung:	
Das Defizit der rnv wird sich anteilig für das Jahr 2018 um rund 30.000 € erhöhen. Für das Jahr 2019 wird sich das Defizit bisher um den nebenstehenden Betrag erhöhen. Der Ausgleich des Defizits erfolgt im Rahmen der Entgeltabsenkung für die Infrastruktur und Personalbereitstellung durch die HSB. Die dazu parallel bestehende Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und des SWH-Konzerns besagt, dass die <u>jährlichen Planverluste</u> der rnv durch die Stadt Heidelberg an den SWH-Konzern ausgeglichen werden. Somit ist – vorbehaltlich der anstehenden Haushaltsplanberatungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 – ein erhöhter Ausgleichsbetrag <u>erstmalig im Rahmen der Wirtschaftsplanung 2019 im städtischen Haushalt</u> zu berücksichtigen. Es entstehen an anderer Stelle Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von rund 10-20.000 € durch Entfall von	circa 530.000 € pro Jahr

<p>Ruftaxileistung, welche nicht in die Defizitberechnung einfließen. Darüber hinaus gehende Angebotsanpassungen 2020 fortfolgende sollen im 1. Quartal 2019 im politischen Gremium behandelt werden. Sofern diese zu Erhöhungen des Defizits ab 2020 führen, ist dies im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsplan der rnv und den bestehenden Ausgleichsverpflichtungen der Stadt aus der Finanzierungsvereinbarung mit dem SWH-Konzern für das Jahr 2020 zu bewerten.</p>	<p>Noch keine genauen Angaben möglich.</p>
---	--

Zusammenfassung der Begründung:

Im Zuge der Fertigstellung der Maßnahmen aus der ersten Stufe des Mobilitätsnetzes in den Jahren 2018 und 2019 wird die Umsetzung ergänzender Maßnahmen vor allem im Busliniennetz erforderlich. Dies sind zum einen direkte Folgemaßnahmen aus dem Mobilitätsnetz, zum anderen Maßnahmen, die unabhängig vom Mobilitätsnetz kurzfristig notwendig werden, um die erforderliche Angebotsqualität zu halten und wo erforderlich zu verbessern.

Begründung:

Die rnv plant im Zuge der Fertigstellung der Maßnahmen aus der ersten Stufe des Mobilitätsnetzes in den Jahren 2018 und 2019 die Umsetzung ergänzender Maßnahmen vor allem im Busliniennetz. Dies sind zum einen direkte Folgemaßnahmen aus dem Mobilitätsnetz, zum anderen Maßnahmen, die unabhängig vom Mobilitätsnetz kurzfristig notwendig werden, um die erforderliche Angebotsqualität zu halten und wo erforderlich zu verbessern.

Aufgrund der Notwendigkeit durch die Inbetriebnahme der Maßnahme aus dem Mobilitätsnetz „Straßenbahn Bahnstadt“ und den betrieblichen Notwendigkeiten, die durch die Baumaßnahme Hauptbahnhof Nord (Fertigstellung voraussichtlich September 2019) entstehen, ist die Umsetzung von größeren darüber hinaus gehenden Liniennetzänderungen nur stufenweise sinnvoll. Nachfolgend werden diejenigen Maßnahmen beschrieben, die in einer ersten Stufe zum 09. Dezember 2018 umgesetzt werden sollen. Im weiteren Vorgehen (siehe Punkt 11) wird kurz auf eine zweite Stufe von Maßnahmen eingegangen, die zum September 2019 beziehungsweise zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geplant werden. Die hier beschriebenen Angebotsänderungen betreffen über die bereits im Rahmen des Mobilitätsnetzes beschlossenen Maßnahmen hinaus (siehe Drucksache 0082/2013/BV und 0047/2015/BV) die Straßenbahnlinie 21 sowie die Buslinien 27, 29, 31, 32, 33 und 39.

1. Direkte Führung der Linie 33 zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Hauptbahnhof

Mit der Einführung der Straßenbahn in der Bahnstadt (Änderung der Linienwege der Straßenbahnlinien 22 und 26) wird die Bahnstadt vorwiegend durch die Straßenbahn bedient. Im Verkehrskonzept des Mobilitätsnetz Heidelberg ist in der Folge eine entsprechend veränderte Linienführung der Buslinie 33 vorgesehen. Diese wird dann nicht mehr durch die Bahnstadt verkehren, sondern stattdessen auf verkürztem Weg von der Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße kommend über die Carl-Benz-Straße direkt über die Montpellierbrücke (mit Bedienung der gleichnamigen Haltestelle) und weiter zum Hauptbahnhof geführt. Am Hauptbahnhof wird stadteinwärts der östlich gelegene, heutige Regionalbussteig in der Kurfürsten-Anlage bedient. Dieser wird im Zuge der Maßnahme Hauptbahnhof Nord ebenfalls barrierefrei ausgebaut und steht ab voraussichtlich Mai 2019 zur Verfügung. Zuvor wird am Hauptbahnhof eine Ersatzhaltestelle angefahren.

Vom Hauptbahnhof aus verkehrt die Buslinie 33 weiter in Richtung Bismarckplatz – Altstadt – Schlierbach und Ziegelhausen auf dem gewohnten Linienweg mit den Anpassungen, die während der Baumaßnahme Kanalsanierung Hauptstraße Ost erforderlich sind.

In der Rückrichtung fährt die Linie 33 vom Hauptbahnhof kommend über die Montpellierbrücke (ebenfalls neu mit Bedienung der Haltestelle) über die Carl-Benz-Straße zur Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße und unverändert weiter nach Kirchheim. An der Haltestelle Montpellierbrücke besteht dann eine Anschlussmöglichkeit zur Linie 22 nach Eppelheim.

Die Fahrzeit der Linie 33 zwischen Kirchheim und Innenstadt wird durch die geänderte Linienführung um vier bis fünf Minuten verkürzt. Die reduzierte Fahrzeit wird die Betriebs- und Fahrplanstabilität der Linie 33 verbessern, so dass geplante Anschlüsse zuverlässiger werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 startet auch die neue Elektrobuslinie (Linie 20), die ab der Haltestelle Hauptbahnhof (während der Umbaumaßnahme voraussichtlich ab der Ersatzhaltestelle Hauptbahnhof West) in Richtung Altstadt geführt wird. Diese Linie ersetzt dann die derzeitige Verstärkerlinie 33 E (siehe Drucksache 0001/2018/BV).

2. Linienwegtausch der Linien 27 und 33 im Boxberg Süd, Bedienung der Linie 27 mit größeren Bussen und Einführung eines echten Ringverkehrs im Emmertsgrund mit der Linie 27

Durch einen Tausch der Fahrwege der beiden Linien 27 und 33 zwischen Mombertplatz und Rohrbach Süd können mehrere Ziele erreicht werden:

- Die Linie 33 fährt zukünftig immer den direkten Weg. Die Fahrzeit zwischen Rohrbach Süd und dem Emmertsgrund reduziert sich um drei Minuten. Diese Fahrzeitreduktion dient vor allem der Stabilisierung des Fahrplans. Die Linie 33 wird pünktlicher, die Anschlüsse im gesamten Stadtgebiet werden zuverlässiger erreicht.
- Die Linie 27 fährt zukünftig immer über Boxberg Süd. Das Gewerbegebiet Rohrbach-Süd kann damit auch über die dortigen vier Haltestellen umsteigefrei erreicht werden. Gleichzeitig wird die Linie 27 auf Standard-Busse umgestellt, während sie aktuell mit kürzeren Bussen bedient wird. Diese Buslinie hat einen hohen Anteil an Fahrgästen mit Gepäck oder Gehhilfen, weshalb Standard-Busse eine Verbesserung darstellen. Dadurch wird die Linie 27 deutlich aufgewertet.
- Sonntags vormittags fährt zukünftig die Linie 27 statt der Linie 33 zwischen Rohrbach Süd, Boxberg Süd und Emmertsgrund (ohne Gewerbegebiet Rohrbach-Süd). Diese Fahrten sind sogenannte Linienwechsler: Sie kommen von Kirchheim als Linie 33 in Rohrbach Süd an und fahren als Linie 27 weiter, ebenso in umgekehrter Richtung. Das Gesamt-Angebot bezogen auf die Anzahl der Fahrten bleibt damit zwischen Rohrbach Süd, Boxberg Süd und Emmertsgrund im Wesentlichen unverändert, es wird jedoch transparenter, da es keine abweichenden Linienwege mehr gibt, und die Kapazitäten werden ausgeweitet.
- Als ergänzende Maßnahme werden alle Fahrten der Linie 27 an der Endstelle im Emmertsgrund ohne Wartezeit oder Standzeit durchgebunden. Hierdurch entsteht ein echter Ringverkehr: Die Haltestelle Jellinekstraße kann zukünftig auch als Einstiegshaltestelle in Richtung Rohrbach Süd und Gewerbegebiet genutzt werden, die Haltestellen Augustinum und Jaspersstraße zusätzlich als Ausstiegshaltestellen. Die Standzeiten der Linie 27 werden zur Haltestelle Rohrbach Süd hin verlegt, circa 4 Minuten je Richtung, was dort auch die Anschlusssicherheit erhöht.

Es ist anzumerken, dass es dann keine im Taktverkehr bedienten Direktverbindungen Kirchheim – Boxberg Süd mehr geben wird, jedoch weiterhin Fahrten zur Hauptverkehrszeit auf dieser Relation (heutige „E-“ und Schnellbusfahrten). Diese Fahrten werden nachfrageabhängig in das Gesamtangebot eingeplant. Insbesondere die Anbindung der Waldparkschule wird hierbei berücksichtigt. Darüber hinaus werden die Anschlussbeziehungen und Übergangszeiten in Rohrbach Süd und am Mombertplatz optimiert, so dass mögliche Nachteile der nicht mehr vorhandenen Direktverbindung weitgehend kompensiert werden (siehe auch Drucksache 0058/2018/IV).

3. Bedienung der Linie 29 ganztägig mit Gelenkbussen und Schließung der Taktlücke der Linie 29 stadtauswärts zwischen 7 und 10 Uhr

Seit 2013 fährt die Buslinie 29 morgens zwischen 7 und 10 Uhr nicht mehr vom Bismarckplatz über die Südstadt in Richtung Rohrbach Süd, stattdessen wurden mit diesen Fahrzeugen zusätzliche Fahrten der Linie 39 vom Bismarckplatz zum EMBL angeboten. Seit September 2017 wird bereits die nach Mark-Twain-Village verlegte Julius-Springer-Schule mit mehreren Zusatzfahrten zu Schulbeginn und -ende bedient. Aufgrund der Entwicklung der Südstadt (Mark-Twain-Village/Campbell Barracks) besteht nun die Notwendigkeit, die morgendliche dreistündige Angebotslücke entlang der Römerstraße wieder zu schließen und die Buslinie 29 dort stadtauswärts wieder einzusetzen.

Aufgrund der derzeitigen betrieblichen Verknüpfung mit der Buslinie 39 kann die Buslinie 29 aktuell morgens ab 8 Uhr nur mit Standardbussen bedient werden. Dies führt zwischen 8 und 9 Uhr zu erheblichen Kapazitätsproblemen zwischen Mombertplatz und Rohrbach Süd. Durch eine betriebliche Trennung der beiden Buslinien kann erreicht werden, dass die Buslinie 29 wieder durchgehend mit Gelenkbussen bedient werden kann (Kapazitätserweiterung).

Ab Dezember 2018 wird demnach die Buslinie 29 wieder in beiden Richtungen im durchgehenden Taktverkehr über den S-Bahnhof Weststadt-Südstadt, die Rohrbacher Straße – Feuerbachstraße – Römerstraße verkehren. Die heutigen Zusatzfahrten zur Julius-Springer-Schule-Fahrten werden in den Taktverkehr integriert. Je nach Baufortschritt im Gebiet Mark-Twain-Village/Campbell Barracks wird die Buslinie 29 dann durch das Gebiet geführt werden können (siehe Verkehrskonzept zur Erschließung von MTV-Nord und Campbell Barracks).

4. Aufwertung der Verbindung Mombertplatz – Boxberg – EMBL – Bismarckplatz (Linie 39) siehe Drucksache 0058/2018/IV

Die Linie 39 besteht aktuell aus zwei Linienästen: Bismarckplatz – Königstuhl und Bismarckplatz – EMBL – Mombertplatz – Rohrbach Süd, dieser jedoch nur in der Hauptverkehrszeit und nur mit einzelnen Fahrten. Zukünftig wird der letztgenannte Linienast als eigene Linie mit der Liniennummer 39A geführt. Die neue Linie 39 A wird den Mombertplatz und den Boxberg direkt und im Taktverkehr an den Bismarckplatz anbinden, eine alternative Anbindung der Haltestelle Hauptbahnhof wird derzeit geprüft. Das Angebot wird zudem für die beiden Haltestellen Speyererhof (Schmiedeklinik) und EMBL passgenauer auf die Belange der dort Beschäftigten zugeschnitten. Die rnv steht im ständigen Kontakt mit den dort wichtigen Arbeitgebern und (teils) JobTicket-Kunden Schmiedekliniken, EMBL, MPI für Kernphysik und den weiteren Instituten am Königstuhl.

Zukünftig wird auf der Linie 39A ein durchgehender Taktverkehr auf der Relation Bismarckplatz – Speyererhof – EMBL – Mombertplatz angeboten. Auf dem Boxberg bedient dann die Linie 39 A eine Schleife über die Haltestellen Boxbergring – Fernheizwerk – Louise-Ebert-Zentrum – Buchwaldweg – Mombertplatz – Am Götzenberg – Haselnussweg – Boxbergring. Da die Linie innerhalb dieser Schleifenfahrt keine Endstelle mit Standzeit haben wird, wird von und zu jeder der genannten Haltestellen zukünftig neben der Linie 29 eine zweite umsteigefreie Direktverbindung zum und vom Bismarckplatz geschaffen.

Die Haltestelle Rohrbach Süd wird dann von der Buslinie 39 A nicht mehr angefahren. Am Mombertplatz (inzwischen barrierefrei ausgebauter Bussteig in Richtung Rohrbach Süd) kann der Umstieg von der Buslinie 39A zu den Buslinien 29 und 33 erfolgen. Zusätzlich besteht die Umsteigemöglichkeit an den Bushaltestellen Am Götzenberg und Louise-Ebert-Zentrum von und zur Linie 27. Ein Planungsziel ist es, für die Verbindung EMBL – Rohrbach Süd zu allen Zeiten attraktive und weitgehend gesicherte Umsteigeverbindungen herzustellen.

Auf der Linie 39 A wird tagsüber mindestens ein 60-Minutentakt angeboten, der abschnittsweise und tageszeitabhängig bis auf einen 20-Minutentakt verdichtet wird. Am Wochenende werden – abhängig von den Anforderungen der Schmiederkliniken und des EMBL – einzelne Fahrten angeboten.

In den Abendstunden wird auf der Linie 39/39 A der Übergang vom Linienangebot zum Ruftaxi um etwa zwei Stunden nach hinten gelegt, somit ersetzt der Linienverkehr Ruftaxifahrten, die bis circa 22 Uhr zu nahezu 100 Prozent genutzt werden. Dabei werden Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von rund 10-20.000 € erwartet, welche nicht in die Defizit-berechnung einfließen.

Die neue Buslinie 39A wird nicht nur die Buslinie 29 entlasten, sondern auch die Straßenbahnlinie 23. Dies wird in der Hauptverkehrszeit zur Stabilisierung des Betriebsablaufs und somit zu einer höheren Pünktlichkeit führen und Kapazitäten im Straßenbahnbereich eröffnen.

5. Bedienung der östlichen Hatschekstraße im Gewerbegebiet Rohrbach Süd mit der Linie 27

Im Gewerbegebiet Rohrbach Süd wurde bereits im September 2017 der Fahrweg der Linie 27 angepasst. Sie fährt seitdem weiter in den Süden des Gebietes und bedient neu die Haltestelle Redtenbacherstraße und erschließt dort einzelne Gewerbebetriebe, außerdem die unweit der neuen Haltestellen gelegene Moschee. Die neue Haltestelle wird gut angenommen (circa 50 Fahrgäste pro Tag).

In einem zweiten Schritt soll nun auch der östliche Teil der Hatschekstraße von der Linie 27 befahren werden. An der Ecke Hatschekstraße/Im Breitspiel soll eine zusätzliche Haltestelle entstehen, über die die weiter südlich gelegenen Einrichtungen, unter anderem der OBI-Baumarkt, besser angebunden werden. Die Haltestelle Haberstraße wird dafür aufgegeben, jedoch liegen die umliegenden Haltestellen Tullastraße, Redtenbacherstraße, Hertzstraße und Im Breitspiel in relativ kurzer Entfernung, so dass sich keine Erschließungslücke ergeben wird.

6. Einbindung aller E (Verstärker)- und Schnellbusfahrten im Bereich Boxberg/Emmertsgrund in das Linienangebot

Aktuell gibt es morgens einige zusätzliche als Schnellbus oder „E“ ausgezeichnete Verstärkerfahrten von Boxberg und Emmertsgrund in Richtung Bismarckplatz, Rohrbach Süd, Kirchheim, Hauptbahnhof und ins Neuenheimer Feld sowie mittags nach Schulschluss zurück zum Boxberg und Emmertsgrund. Diese Fahrten sind vor allem für Schüler gedacht, verkehren (bis auf eine Fahrt) nur an Schultagen, können jedoch von allen Fahrgästen genutzt werden. Diese Busse befahren gegenüber den Regellinien abweichende Linienwege und werden unter anderem deswegen nicht in allen Fahrplanmedien dargestellt. Hier wird künftig die Transparenz und der Nutzen für den Fahrgast erhöht, indem diese Fahrten in das Gesamtangebot eingebunden werden.

Die rnv plant daher, diese bisher nicht in das Taktgefüge eingepassten Fahrten in das Regelangebot zu übernehmen. Das heißt, dass diese Fahrten vor allem (abschnittsweise) als Taktverdichter der Linien 27, 29, 33 beziehungsweise 39 A fungieren. Das Angebot wird dadurch transparenter und insgesamt gleichmäßiger ausgelastet, was wiederum zu einer höheren Betriebsstabilität und somit verbesserten Pünktlichkeit führt. Wo dies aus Nachfragegründen erforderlich ist, werden (abhängig von der Fahrzeugverfügbarkeit) Zusatzfahrten angeboten.

Die von der regulären Linie 33 nicht mehr angebotene Direktverbindung Kirchheim – Boxberg Süd (relevant insbesondere für die Anbindung der Gregor-Mendel-Schule, der Waldparkschule und der Hotelfachschule) wird dann durch diese zusätzlichen Fahrten, die in den Fahrplanmedien gekennzeichnet werden, weiterhin gewährleistet.

Diese Maßnahme ist kostenneutral. Es ist kein Gremienbeschluss erforderlich.

7. Bedienung der Linie 21 zwischen Hauptbahnhof und Bismarckplatz an Samstagen

Aktuell bietet die Linie 5 samstags die einzige Straßenbahnverbindung zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof. Darüber hinaus gibt es auf dieser Relation drei rnv-Buslinien (32, 33 und 34), die in unterschiedlichen Takten verkehren. Die regionale Buslinie 720 fährt zusätzlich alle 30 Minuten, die Buslinie 735 stündlich, jedoch von abweichenden Haltepositionen ab. Insgesamt ist das Angebot auf dieser wichtigen Relation sehr uneinheitlich und mit erheblich schwankenden Taktlücken versehen. In beiden Richtungen auf diesem Abschnitt kommt es häufig aufgrund von Nachfragespitzen zu Kapazitätsproblemen.

Entlastung soll die Straßenbahnlinie 21 bieten, die samstags ergänzend zu den genannten Linien auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Bismarckplatz im 10-Minutentakt verkehren wird. Diese Verstärkerlinie soll dabei 21 A genannt werden. Aktuell geplant ist ein Ringverkehr ab Bismarckplatz -> Bergheimer Straße -> Hauptbahnhof -> Römerkreis -> Bismarckplatz. Bis zum Ende der Baumaßnahme Hauptbahnhof soll dieses Zusatzangebot als Zusatzfahrten der Linie 32 zwischen Hauptbahnhof Ost und Bismarckplatz eingerichtet werden, danach als reguläres Linienangebot der Linie 21 weitergeführt werden.

8. Ausweitung Moonliner- und Nachtverkehr siehe Drucksache 0030/2018/IV

Im Zusammenhang mit der Verwaltungsvorlage (0030/2018/IV) wurde eine Maßnahme benannt, deren Umsetzung aus Sicht der rnv sinnvoll ist. Es handelt sich um eine zusätzliche Fahrt der Linie 5 in Nächten vor Samstag und vor Sonn- und Feiertagen von Edingen (ab 0:48 Uhr) über Bismarckplatz (ab 1:08 Uhr) nach Handschuhsheim und weiter bis nach Dossenheim Nord und zurück. Dieses Fahrtenpaar kann mit geringem Aufwand eingerichtet werden.

Vorteile sind die Einbindung in den Moonliner-Knoten am Bismarckplatz um 1:08 Uhr in Richtung Handschuhsheim und um 1:38 Uhr zurück in Richtung Edingen.

Die Finanzierung der Nutzkilometer auf der Gemarkung Heidelberg ist unter Punkt 10 dargestellt, die Kosten der Nutzkilometer im Rhein-Neckar-Kreis werden von den Umlandgemeinden getragen. Der Rhein-Neckar-Kreis mit den Gemeinden Dossenheim und Edingen-Neckarhausen hat dem Angebot zugestimmt.

9. Verlängerung der Linie 29 vom Bismarckplatz zum Technologiepark über die Mönchhofstraße (siehe Antrag 0005/2018/AN „Verbesserung ÖPNV-Bedienung Neuenheimer Feld – Sportzentrum Nord“)

Der Antrag zielt darauf hin, das hintere Neuenheimer Feld beziehungsweise die nördliche Tiergartenstraße besser an die Innenstadt und den Hauptbahnhof anzuschließen. Angeregt wurde eine Verlängerung der Linie 29 vom Bismarckplatz auf den Linienwegen der Linien 31 und 37 zum Sportzentrum Nord.

Die rnv plant, im Rahmen der Ersatzverkehre beim Umbau Hauptbahnhof ab Dezember 2018 die Linie 29 über Mönchhofstraße bis Technologiepark zu verlängern. Vorerst bis September 2019 ermöglicht die Linie 29 dann eine direkte, umsteigefreie Verbindung von den südlichen Stadtteilen ins Neuenheimer Feld, die ansonsten nicht vorgesehen war. Weiterhin kann diese Verbindung die Linien 31 und 32 entlasten. Gleichzeitig wird der Bismarckplatz betrieblich entlastet, da die Linie 29 dann dort nicht mehr endet und keine längeren Aufenthaltszeiten mehr am Bismarckplatz verbringt. Die rnv empfiehlt die Umsetzung, des Vorschlages aus der Politik, der zunächst ab Dezember 2018 den Einsatz eines weiteren Fahrzeugs notwendig macht.

Eine direkte Durchbindung der verlängerten Linie 29 mit der vom Sportzentrum Nord kommenden und dann ebenfalls an der Berliner Straße endenden Linie 37 ist kurzfristig nicht möglich, da die beiden Linien mit Fahrzeugen unterschiedlicher Größe bedient werden und die Ausfahrt aus der Straße Im Neuenheimer Feld aufgrund des Pkw-Rückstaus mit starken Verspätungen verbunden ist. Mittelfristig ist eine solche Verknüpfung eine denkbare Fortentwicklungsmöglichkeit zur weiteren Verbesserung der Anbindung des Neuenheimer Felds.

10. Wirtschaftliche Auswirkungen ab 2019 fortfolgende

In nachfolgender Tabelle sind alle kostenwirksamen Maßnahmen aufgeführt. Die unter Punkt 1., 2., 5. und 6. dargestellten Angebotsverbesserungen sind kostenneutral umsetzbar. Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden in folgender Tabelle aufgelistet.

Nr.	Maßnahme	Defizit pro Jahr und Maßnahme	Darin enthaltene Einnahmesteigerungen durch Fahrgastgewinne:
3./4.	Ausweitung der Bedienung mit Linie 29 in der Südstadt in Kombination mit Anbindung EMBL und Boxberg durch die 39 A	250.000 €* [*]	200.000 €
7.	Linie 21 samstags zwischen Hbf. und Bismarckplatz	70.000 €	30.000 €
8.	Zusatzfahrt Linie 5 in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag um 1:08 Uhr	10.000 € (Anteil HD)	gering
9.	Verlängerung Linie 29 bis Technologiepark	200.000 €	100.000 €
	Insgesamt:	530.000 €	330.000 €

*Es werden durch den Entfall von Ruftaxifahrten Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von rund 10-20.000 € erwartet, welche nicht in die Defizitberechnung einfließen.

11. Weiteres Vorgehen

Im Zusammenhang mit dem Antrag Drucksache 0005/2018/AN „Verbesserung ÖPNV-Bedienung Neuenheimer Feld – Sportzentrum Nord“ wird zur nächstmöglichen Beratungsfolge das Prüfergebnis eines weiteren Erschließungsvorschlags vertieft und zur Umsetzung vorgeschlagen.

Die Kosten, die durch sich ergebende Angebotsmaßnahmen entstehen würden, kämen dann additiv noch zu den Kosten hinzu, die aufgrund der jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen berechnet wurden.

Alle oben genannten Maßnahmen werden zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2018 umgesetzt. Sie werden Teil des Angebotskonzeptes im Rahmen des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Dieses bildet die Diskussionsgrundlage im Bürgerbeteiligungsverfahren.

Nach Umsetzung der Maßnahmen dieser ersten Stufe, werden die weiteren Maßnahmen zur zweiten Stufe zusammengestellt und den gemeinderätlichen Gremien voraussichtlich im 1. Quartal 2019 zur Entscheidung vorgelegt. Wichtige Meilensteine sind dann unter anderem die Fertigstellung der Maßnahme Hauptbahnhof Nord und die Bautätigkeiten rund um die Großsporthalle und das Areal Heidelberg Innovation Park (HIP, siehe auch Informationsvorlage zu „Heidelberg Innovation Park: Verkehrsuntersuchung und Anschlussknoten Speyerer Straße“). Punkte die unter anderem dann erörtert werden müssen sind:

- Veränderungen und/oder Angebotsausweitungen des Linienangebotes ins Neuenheimer Feld.
- Integration der Buslinie 37 in die verlängerte Buslinie 29 und damit Anbindung des Sportzentrum Nord.
- ÖPNV-Erschließung im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Großsporthalle im Gebiet Heidelberg Innovation Park (HIP). Offen hierbei ist, wann die Verbindungsstraße zwischen Harbigweg und Loop West hergestellt wird, damit die Buslinie 33 (siehe Diskussion im Rahmen des Verkehrskonzepts Harbigweg und des Bezirksbeirates Kirchheim) wie von rnv im Rahmen der Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan HIP betont, direkt durch das Areal HIP unter anderem zur Erschließung der Großsporthalle herangezogen werden kann.
- Gegebenenfalls weitere Angebotsanpassungen. Derzeit sind noch keine Angaben dazu möglich.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die von der rnv eingesetzten Fahrzeuge werden den neuesten Standards analog den Niederflurfahrzeugen entsprechen und sind barrierefreie Niederflurfahrzeuge, die Haltestelleninfrastruktur wird laufend angepasst.

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Inhalte der Informationsvorlage befassen sich mit Themen die den ÖPNV fördern.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation rnv GmbH „Angebotsänderungen zum Fahrplanwechsel 09. Dezember 2018“