

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

Anpassungen Buskonzept:
- Einstellung Buslinie 30
- Änderungen Buslinie 34

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	06.07.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.07.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	27.07.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses und des Gemeinderates beschließen in Anlehnung an die Vorlage 0377/2010/BV:

1. *Einstellung der Buslinie 30.*
2. *Änderungen der Buslinie 34 in Kombination mit veränderter Linienführung Buslinie 35.*
3. *Die Umsetzung führt zu einer Betriebskosteneinsparung in Höhe von ca. 300.000 Euro pro Jahr. Die Verwaltung und RNV GmbH wird damit beauftragt, die Umsetzung wird zum frühestmöglichen Zeitpunkt zum Winterfahrplanwechsel im Dezember 2011 zu planen.*

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Beschreibung der Maßnahmen zur Buslinie 30 und 34
A 02	Auswertung Zählung an Haltestelle Bonhoeffer Straße

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

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.

B. Begründung:

1. Anlass

Im Ergebnis der Diskussionen zur Gemeinderatsvorlage „Liniennetzoptimierung Heidelberg“ (0377/2010/BV) wurde am 26.05.2011 folgender Beschluss des Gemeinderates gefasst:

„1. Der Tagesordnungspunkt wird in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zur Diskussion von zwei Merkmalen im Busnetz aus der Maßnahmenliste (Anlage 1), und zwar die Linie 30 und 34 betreffend, verwiesen.“

2. Beschreibung der Maßnahmenvorschläge (siehe auch Anlagen 1-3)

2.1. Buslinie 30

Die Buslinie 30 verkehrt heute zwischen Bismarckplatz und Karlsplatz als Ringlinie und verdichtet das Angebot, das auf dieser Achse durch die Linie 33 im 20-Min-Takt besteht auf einen 10 Min-Takt. Diese Linie weist einen kurzen Fahrweg auf, ist vergleichsweise schlecht ausgelastet (< 33% im Abschnitt „Oberer Fauler Pelz“).

Bei Einstellung dieser Linie wird dieser Streckenabschnitt der Altstadt durch die Buslinie 33 noch im 20-Min-Takt bedient.

2.2. Buslinie 34

Die Buslinie 34 soll am Hauptbahnhof aufgetrennt werden und zwischen Hauptbahnhof und Wieblingen-Mitte eingestellt werden, um eine Reduzierung der Parallelverkehre auf den Streckenabschnitten in Richtung Wieblingen zu erreichen.

Zum einen ergab die Prüfung der Auslastung dieser Linie, dass sie insbesondere in den Abschnitten im Pfaffengrund (zwischen Im Schaffner und Kranichweg <33%) und in Bergheim/Wieblingen (Mannheimer Straße zwischen Neckarspitze und Gneisenaustraße <50%) vergleichsweise gering ist. Aus der Notwendigkeit heraus, eine fahrplantechnische Verbesserung der S-Bahnhaltepunkte in Heidelberg, hier am S-Bahnhof Pfaffengrund/ Wieblingen zu erreichen, wird vorgeschlagen für den heute durch die Buslinie 34 bedienten Streckenabschnitt Pfaffengrund – Kurpfalzring - S-Bahnhof-Pfaffengrund/ Wieblingen – Sandwingert – Wieblingen-Mitte einen Ersatz zu schaffen.

Diese neue Buslinie 30 sollte im 30-Min-Takt verkehren, um die S-Bahn-Anschlüsse besser als heute erfassen zu können. Eine neue Linienführung für den Pfaffengrund wurde untersucht, ist aber aufgrund der dort vorhandenen Straßenquerschnitte nicht machbar. Auch eine Drehung der Fahrtrichtung hätte mehr Nach- als Vorteile.

Dadurch, dass die Linie 34 auf den Endpunkt Hauptbahnhof verkürzt wird, ist die Direktverbindung der Schulen im Bereich der Haltestelle Bonhoefferstraße über den Hauptbahnhof mit dieser Buslinie nicht mehr nutzbar. Da zwei Buslinien in einem 10-Min-Takt parallel zur Linie 5 nicht dauerhaft und wirtschaftlich betrieben werden können und die Linie 5 in den Spitzenstunden über ausreichende Kapazitäten zur Beförderung zusätzlicher Fahrgäste aus der Linie 34 verfügt, wurde zunächst vorgeschlagen, dass alle Schüler und Schülerinnen der Schulen im Einzugsbereich der Bushaltestelle Bonhoefferstraße auf die Linie 5 und die nahe gelegenen Haltestellen Berufsschule und Ochsenkopf verwiesen werden. Die Entfernung zu diesen Straßenbahnhaltestellen gilt mit max. 250 m als zumutbar.

Wenn die Buslinie 34 abschnittsweise entfällt, muss die Buslinie 35 zwingend über den Hauptbahnhof geführt werden. Dabei verkehrt diese Buslinie ab Römerstraße über die Kurfürstenanlage-Hauptbahnhof nach Wieblingen. Zusätzliche E-Wagenfahrten, die ohnehin in Abstimmung mit den betroffenen Schulen zu den Spitzenzeiten zur Verfügung gestellt werden, sollen nach wie vor berücksichtigt werden.

Die jetzige Buslinie 34 bekäme dann durch den oben genannten Vorschlag nicht ihren Endpunkt am Hauptbahnhof, sondern würde über die Montpellierbrücke – Speyerer Straße – Rudolf-Diesel-Straße und Güteramtsstraße die 1. Stufe der Bahnstadterschließung mit übernehmen. Diese Variante stellt eine Ergänzung der 1. Stufe der ÖPNV-Erschließung in der Rahmenplanung Bahnstadt dar.

3. Kostenbetrachtung

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen führt zur Einsparung von Betriebskosten in Höhe von:

- Bei Einstellung der Linie 30 ca. 130.000 Euro pro Jahr.
- Veränderung der Linienführung der Buslinie 34, Anpassung der Buslinie 35 und Einführung einer neuen Buslinie 30 zwischen Pfaffengrund und Wieblingen mit einer verbesserten Anbindung am S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen ca. 170.000 Euro pro Jahr.

4. Stellungnahmen der Schulen/Bildungseinrichtungen und anderen Institutionen im Rahmen der Beratung zur Vorlage „Liniennetzoptimierung Heidelberg“

Die bisher eingegangenen Stellungnahmen zu den Vorschlägen der Liniennetzoptimierung Heidelberg:

- Diskussion in der gemeinsamen Sitzung der Bezirksbeiräte Nord am 09.12.2010:
Die Erschließung des S-Bahnhofes Pfaffengrund/Wieblingen durch einen 30-Min-Takt wurde als nachteilig betrachtet. Es sollte mindestens der 20-Min-Takt erhalten bleiben. Eine bessere Vertaktung wäre allerdings eher durch einen 10-Min-Takt zu erreichen.
Durch die veränderte Linienführung der Buslinie 34 würde die Mannheimer Straße tagesdurchgängig nur noch alle 20 Minuten statt heute alle 10 Minuten bedient. Das Angebot der Linie 5 sei hier keine Alternative (Randlage).
„Die Wieblingen wünschen sich weiterhin eine Verbindung über Betriebshof-Bergheimer Straße an den Bismarckplatz. Durch die Bedienung der Bergheimer Straße (Linie 35) ist auch gewährleistet, dass die Akademie für Ältere und das Thermalschwimmbad weiterhin direkt angefahren werden.“
- Volkshochschule Heidelberg (Leitung, Brief vom 14.12.2010):
„Wenn die Linie 35 nicht mehr über die Haltestelle „Volkshochschule“ fährt, würden sehr viele KursteilnehmerInnen, Lehrkräfte und MitarbeiterInnen der Volkshochschule den direkten Anschluss nach Wieblingen, in die Altstadt, nach Schlierbach und ins Neckartal verlieren.“ „Besonders kompliziert würde die Anbindung des vhs-Hauses an die Außenstelle in Wieblingen. Hausmeistereinsätze, schneller Wechsel von Lehrkräften zwischen dem vhs-Haus und der Außenstelle, Weiterleiten von Teilnehmenden zu den Kursen in der Außenstelle etc. sind dringend auf eine schnelle umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden Häusern angewiesen. Die Volkshochschule legt auch sehr viel Wert auf Behindertenfreundlichkeit. Wir legen Kurse, die ursprünglich für Schulräume gedacht waren, ins vhs-Haus, sobald sich Behinderte dafür anmelden, um diesen den Kursbesuch zu erleichtern. Zusätzliche Umsteigezeiten im öffentlichen Nahverkehr machen es für Behinderte aber doppelt schwer.“ Da die Kurfürstenanlage bereits von viele Linien bedient wird, wird darum gebeten, die Linie 35 in ihrem bestehenden Linienweg zu belassen.
- Akademie für Ältere (Leitung, Brief vom 16.12.2010):
Eine Verlagerung der Buslinie 35 wird kritisch betrachtet. „Auch unsere Akademiemitglieder, nicht nur die aus Neckargemünd und Wieblingen, werden künftig gezwungen, über die Kurfürstenanlage zu fahren und dann einen längeren Fußweg in Kauf zu nehmen. Das ist eine deutliche Verschlechterung zu der bisherigen Situation, die wir nach Möglichkeit im Interesse unserer älteren Senioren sehen wollen.“ Die Akademie für Ältere fordert die Beibehaltung der bisherigen Linienführung der Buslinie 35 durch die Bergheimer Straße.

- Stellungnahme des Fahrgastbeirates der Stadt Heidelberg vom 18.01.2011:
(siehe auch VI. Stellungnahme der Stadtteile Pfaffengrund-Wieblingen, DS-Nr. 0377/2010/BV, Anlage A04_Stellungnahme Fahrgastbeirat Langfassung 18012011.pdf)
„Die Verkürzung der Linie 34 auf einen Abschnitt zwischen Pfaffengrund und Wieblingen halten wir für wünschenswert, um die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Linie stark zu verbessern. Dabei ist die Anpassung an die Fahrpläne der S-Bahn und der Linie 22 dringend notwendig, um die Linie attraktiv zu gestalten und die Nutzung zu erhöhen. ein 30-Min-Takt erscheint angemessen, falls dies Anbindung funktioniert.“
„Wir empfehlen, den zweiten Teil der Linie 34, der in der Planung vom bismarckplatz zur Bahnstadt fahren soll, weiterhin über Hauptbahnhof bis Wieblingen Nord fahren zu lassen. Diese Linie sollte weiterhin einen 20-Min-Takt aufrecht erhalten. eine Anbindung der Bahnstadt ist im Moment noch nicht notwendig.“
„Eine Umleitung der Linie 35 über den Hauptbahnhof halten wir nicht für sinnvoll. Sie soll weiterhin über die Bergheimer Straße führen.“
- Elisabeth-von-Thadden-Schule (Schulleitung, Brief vom 21.02.2011):
„Schon jetzt sind die Busse und Bahnen vor allem in den Stoßzeiten trotz des Einsatzes von zusätzlichen E-Bussen auf der Strecke vom Hauptbahnhof Heidelberg bis nach Wieblingen hoffnungslos überfüllt.“ „Statt einer ganztägigen Andienung der Haltestellen ist ein phasenweiser Einsatz von Einsatzfahrzeugen während der Schulzeit insbesondere zu Stoßzeiten und in bestimmten Streckenabschnitten als kostengünstigere Alternative durchaus erwägenswert.“
Durch veränderte Schulendzeiten ergibt sich aus Sicht der Elisabeth-von-Thadden-Schule eine veränderte Nachfrage, die durch die von der Schulleitung gemachten Angaben zu Schülerzahlen und exakten Unterrichtszeiten in die Angebotsplanung übernommen werden können. Die Unterlagen liegen seit Februar 2011 dem Amt für Schule und Bildung, dem Amt für Verkehrsmanagement und der RNV vor und werden in die Fahrplangestaltung einfließen.
- Carl-Bosch-Schule (Schulleitung, e-Mail vom 17.02.2011):
Die Carl-Bosch-Schule haben gemeinsam mit der Johannes-Gutenberg-Schule und der Marie-Baum-Schule circa 3.800 Schülerinnen und Schüler. Darüber hinaus liegen im näheren Umfeld die SRH und das Heinsteingelände, die die Heidelberg International School, ab Sommer 2011 die Französische Schule und die Akademie für Gesundheitsberufe beherbergen. Aus diesen Gründen befürchtet die Carl-Bosch-Schule, dass eine Einschränkung des Busverkehrs durch Einstellung der Buslinie 34 auf dieser Achse, die Erreichbarkeit dieser Schule stark beeinflussen würde. Er fordert, dass zu den Stoßzeiten (im Schulzentrum zwischen 7 und 8 Uhr, 12:30 und 13:30 Uhr und 14:45 und 15:30 Uhr) zusätzliche E-Wagen den Bereich bedienen werden.
- Zukunftswerkstatt Wieblingen (Brief vom 14.02.2011):
Zur besseren Erreichbarkeit des S-Bahnhofes mit dem Bus 34 soll er im 10-Min-Takt verkehren. „Denn nur dann ist dieser Bus als Anbindung zur S-Bahn nutzbar. Bei einer geringeren Taktung sollte es in der S-Bahn eine Auskunft/Ansage, Spruchband, digitaler Fahrplan o.ä.) über die nächste Busanbindungen geben.“
„Die Linie 35 sollte zur OEG grundsätzlich versetzt vertaktet fahren und nicht zeitgleich, wie es sonntags der Fall ist. D.h. wir möchten auch am Wochenende und in den Abendstunden einen sauberen 15-Min-Takt. Der Bus 35 soll weiterhin über den Betriebshof und die Bergheimer Straße fahren, damit nicht beide Linien von Wieblingen in die Innenstadt parallel verkehren. Dies verbessert die Erreichbarkeit von Volkshochschule, Thermalbad, Neuenheimer Feld usw..“

5. Weiteres Vorgehen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können frühestmöglich zum Winterfahrplanwechsel im Dezember 2011 von der RNV umgesetzt werden.

Es wird durch Schulbusse/Einsatzwagen weiterhin die bedarfsgerechte Nahversorgung der Schulen sicher gestellt.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird durch umfassende Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen begleitet.

Die Mittel hierfür stehen im Wirtschaftsplan der RNV (2011/2012) zur Verfügung.

gezeichnet

Bernd Stadel