

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Buserschließung der Bahnstadt**

# Beschlussvorlage

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	
Gemeinderat	10.11.2011	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: Schwetzinger 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 <small>(siehe Drucksache: 478/2002/V, im Gremieninformationssystem verfügbar)</small>
A 02	Varianten Linienführung Bahnstadt
A 03	Präsentation RNV "Buserschließung Bahnstadt"

## 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 <b>Begründung:</b> Die Vorschläge tragen zur Reduktion des Defizits aus dem ÖPNV in Heidelberg bei. <b>Ziel/e:</b>
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die Vorschläge tragen zur Zielerreichung bei. <b>Ziel/e:</b>
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten <b>Begründung:</b> 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 „Umfahrt“ 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 Edinger 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