

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Buserschließung Bahnstadt**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.05.2012	OE	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.06.2012	OE	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	28.06.2012	OE	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat nehmen die Informationen über den Sachstand zum Thema „Buserschließung Bahnstadt“ zur Kenntnis.*

## **B. Begründung:**

### **1. Bewertung des Konzeptvorschlages BB-Wieblingen vom 29.03.2012**

#### **1.1. Ergebnis der Vorberatung im BB Wieblingen am 29.03.2012**

Der Bezirksbeirat Wieblingen gab in seiner Sitzung am 29.03.2012 folgende Stellungnahme ab:

„Der Bezirksbeirat Wieblingen stimmt der Beschlussvorlage 0312/2011/BV unter der Bedingung zu, dass folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Linie 35 soll in ihrer bisherigen Streckenführung und Taktung erhalten bleiben.
- Einrichtung einer neuen Linie auch an Sonntagen und in den Abendstunden: Wieblingen Mannheimer Str. – S-Bahnhof Wieblingen – Pfaffengrund und zurück in Anlehnung an die Liniennetzoptimierung der RNV – Winter 2010/11 (möglichst mit kleinen Bussen, wie z.B. im Neuenheimer Feld) dadurch Anbindung der Wieblingener Supermärkte im Industriegebiet im 20-Min-Takt HVZ/30-Min-Takt bzw. 60 Min-Takt NVZ (siehe „Nahversorgung in Heidelberg“ vom 17.11.2011)
- Streckenführung als unverbindlicher Vorschlag im Anhang.“

Die neue Streckenführung beinhaltet eine neue Ringlinie, die als Ersatz für die Linie 34 in Wieblingen eingerichtet werden soll. Merkmale, die beachtet werden sollten:

1. Verknüpfung der neuen Ringlinie mit der Buslinie 35 entlang der Mannheimer Straße.
2. Nach Möglichkeit Einsatz von Klein- oder Midibussen zur verbesserten Erschließung des Gewerbegebietes Wieblingen (u.a. Supermärkte).
3. Der Vorschlag zur Linienführung aus dem Bezirksbeirat soll als unverbindlicher Vorschlag von der RNV geprüft werden. Dabei sollen auch andere Varianten betrachtet und bewertet werden.
4. Bei dieser Variante würde die bisherige Linie 34 in Anlehnung an den Vorschlag der Verwaltung und der RNV in die Bahnstadt geführt werden.

Die Verwaltung und die RNV sollten diese Konzeptidee überprüfen und die Auswirkungen im Rahmen der gemeinderätlichen Beratungen vorstellen.

#### **1.2. Bewertung des Konzeptes BB Wieblingen**

Der Konzeptvorschlag des BB Wieblingen weicht deutlich von der bisher priorisierten Variante ab. Bei diesem Vorschlag werden die Binnenverkehrsbeziehungen innerhalb des Stadtteils Wieblingen (zum Beispiel für Fahrten zum Gewerbegebiet) gestärkt, während die deutlich stärker ausgelasteten Relationen zwischen Innenstadt bzw. Hauptbahnhof und dem Stadtteil Wieblingen ausgedünnt werden.

- Der vorgeschlagene Einsatz kleiner Fahrzeuge reicht in der Hauptverkehrszeit nicht aus. Bereits heute werden einzelne Fahrten der Buslinie 34 im Bereich Pfaffengrund von 50 Fahrgästen frequentiert. Mit der vorgeschlagenen Linie zwischen Pfaffengrund und Wieblingen ist daher der Einsatz großer Fahrzeuge (Standardbusse) im Tagesverkehr erforderlich. Lediglich am Abend und am Wochenende wäre der Einsatz von Klein- oder Midibussen realisierbar.

- Alternativen zur Ringlinienführung gemäß Vorschlag des BB Wieblingen wurden aufgrund der schwierigen Fahrgeometrie und der Erschließungswirkung nach einer entsprechenden Probefahrt verworfen. Fehlende Wendemöglichkeiten im Ortskern von Wieblingen lassen in der Folge die Befahrung der vorgeschlagenen Schleifenfahrt durch das Gewerbegebiet zu. Aus dieser Ringlinienführung sind zwar direkte Fahrten auf der Relation Wieblingen – Gewerbegebiet, nicht jedoch in Gegenrichtung möglich. Ein nochmaliger Umstieg entlang solcher kurzer Wegebeziehungen wird erfahrungsgemäß von den Fahrgästen nicht angenommen. Bei der vorgeschlagenen Ringlinienführung ist daher die Erschließung immer nur in einer Richtung möglich.
- Die von einigen Schulen als bedeutsam und erhaltenswert dargestellte direkte Fahrbeziehung von den Schulen bis Pfaffengrund (mit Umsteigemöglichkeit nach Eppelheim) geht verloren.
- Die heutige Fahrbeziehung aus dem Ortskern (Elisabeth-von-Thaddenschule) – S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen wird unterbrochen. Mit der Konzeptidee würde diese auf die Relation Käfertaler Straße – S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen verschoben und nur mit Umstieg ermöglicht.
- Die Anbindung der Waldorfschule bleibt im bisherigen Umfang erhalten.
- Anbindung Hauptbahnhof - Wieblingen nur mit einem Schulbus möglich. Bereits im modifizierten Beschlussvorschlag der Verwaltung und der RNV vom Februar 2012 werden zusätzliche E-Linien für die Erschließung eingeplant.

**Fahrtenanzahl (Fahrtenpaare) auf der Relation Wieblingen <-> Hauptbahnhof (ohne Linie 5)**

Variante	Linie	Anzahl
Heute (Mo-Fr)	34	42
	E-Wagen	5
Heute (Sa)	34	33
Konzeptidee BB Wieblingen (Mo-Fr)	E-Wagen	Ca. 10 (ca. alle 40 Min. abhängig von den Unterrichtszeiten; asymmetrisch)
Konzeptidee BB Wieblingen (Sa)	--	--

- Aufgrund der nur bedingten Kompatibilität des 20-Min-Taktes (Bus) mit dem 30-Min-Takt (S-Bahn) können diese Anschlüsse gegenüber heute nicht weiter verbessert werden.

- Trotz der Führung der Buslinie 35 zur Waldorfschule wird die angedachte E-Linie zwischen den Wieblinger Schulen und dem Hauptbahnhof nach wie vor erforderlich sein. Die Einrichtung einer E-Linie additiv zur vorgeschlagenen Pendellinie Pfaffengrund – Wieblingen führt trotz Wegfall der Buslinie 34 zwischen dem Hauptbahnhof und Wieblingen in Kombination mit Ineffizienzen beim Wagenumlauf und Dienstplan nicht zu einer Aufwandsreduzierung, sondern zu Mehrkosten. Der geschätzte Mehraufwand beträgt ca. 150.000 Euro/Jahr. Darin enthalten ist für die Spätverkehrsbedienung zwischen Wieblingen und Pfaffengrund ein Mehraufwand von 60.000 Euro, für die Bedienung an Sonntagen von 50.000 Euro. Die dabei eingesparten Kosten im vorhandenen Ruftaxiverkehr sind mit ca. 1.500 Euro/Jahr verhältnismäßig gering. Die zusätzlich benötigten E-Wagenfahrten für die Relation Hauptbahnhof - Wieblingen (Schulen) würden einen Mehraufwand von ca. 40.000 Euro/Jahr bedeuten.
- Fazit: es werden bisherige Verkehrsleistungen zwischen Innenstadt und Wieblingen in den Ortsbereich des Stadtteils Wieblingen verlagert, sodass der Binnenverkehr des Stadtteils gestärkt würde. Leider werden einige Verkehrsbeziehungen nicht optimal berücksichtigt, sodass mit Verschlechterungen an anderer Stelle zu rechnen wäre. Darüber hinaus weicht der Vorschlag auch von dem bisher mit den Schulen diskutierten Konzept ab.
- Eine kostenneutrale Erschließung der Bahnstadt ist nach der Konzeptidee aus dem Bezirksbeirat Wieblingen nicht möglich. Die verkehrlichen Veränderungen werden als so einschneidend bewertet, dass weder die RNV noch die Stadtverwaltung eine Umsetzung empfehlen können. Die positiven Effekte auf lokaler Ebene für den Stadtteil Wieblingen und dessen Innerorterschließung (Nahversorgung) stehen erheblichen Nachteilen aus der Bewertung gegenüber.

## **2. Weiteres Vorgehen - Empfehlung**

- Die regionale Buslinie 721 kann in einem ersten Schritt die Erschließung der Bahnstadt (siehe 0312/2011/BV) übernehmen und bindet den neuen Stadtteil im 30-Min-Takt über Kirchheim – Hauptbahnhof Süd – Betriebshof – Berliner Straße/Technologiepark an. Die Zusagen vom Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis und des Verkehrsunternehmens Werner Reisen liegen vor (Bedingung des reibungslosen Ablaufs entlang der Signalisierung). Die Veränderung und Anpassung des Linienweges der regionalen Buslinie 717 ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Zum einen ist das gesamte Linienbündel aktuell auf erneut 8 Jahre konzessioniert, zum anderen würde die Führung über die Bahnstadt den Hauptbahnhof Süd und Hauptbahnhof Nord eine Fahrzeitverlängerung bedeuten, die im Rahmen der Ausschreibungen vom Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen nicht akzeptiert würden. Gegebenenfalls kann zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis über eine geänderte Linienführung verhandelt werden. Den Punkten 2. und 5. aus dem Beschlussvorschlag zur Drucksache 0312/2011/BV kann daher zugestimmt werden.
- Die Punkte 1, 3 und 4 des Beschlussvorschlags der Drucksache 0312/2011/BV werden aufgrund der bisherigen Ergebnisse der Beratungen unter besonderer Berücksichtigung der 2. und 3. Ergänzung erneut diskutiert werden.

- Die Ergebnisse aus den Gesprächen mit den Schulen in Wieblingen und den Gewerbetreibenden in Wieblingen Nord (Termin erfolgt im Sommer 2012), die unabhängig von den bisherigen Vorschlägen zu Änderungen im ÖPNV-Konzept umgesetzt werden können, fließen kontinuierlich in die Erarbeitung der Fahrpläne ein. Erste Schritte wurden bereits dazu eingeleitet.

gezeichnet

Bernd Stadel