

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Buserschließung Bahnstadt
(Ersetzt die Drucksache: 0312/2011/BV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.09.2012	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	19.09.2012	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	02.10.2012	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses und des Gemeinderates nehmen zustimmend die Umsetzung der Buslinienführung der regionalen Buslinie 721 durch die Straße Langer Anger und Max-Jarecki-Straße sowie die zunächst provisorische Einrichtung der Bushaltestellen „Schwetzinger Terrasse“ und „Hauptbahnhof Süd“ seit dem 15.06.2012 zur Kenntnis.

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses und des Gemeinderates beschließen die Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie als direkte Stadtteilverbindung von der Bahnstadt in Richtung Innenstadt.

Diese Buslinie 33 soll zum Sommerfahrplanwechsel 2013 durch den neuen Stadtteil Bahnstadt verkehren. Sie wird dann im 20-Minuten-Takt verkehren und die Bahnstadt über den Hauptbahnhof Nord mit dem Bismarckplatz verbinden.

Die Umlegung dieser Buslinie kann kostenneutral umgesetzt werden.

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 01	Variante Linie 33
A 02	Variante A
A 03	Variante B
A 04	Variante C

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten

Begründung:
Die in der Vorlage vorgeschlagenen Maßnahmen können zur Zielerreichung beitragen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Einleitung

Siehe Drucksache 0312/2011/BV.

2. Varianten der Buserschließung Bahnstadt mit einer Stadtbuslinie

Antrag FDP (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.“

Antrag Grüne und Generation.HD (Anlage 12 zur Drucksache 0312/2011/BV):

„Die Verwaltung wird beauftragt, für die übernächste SEVA-Sitzung eine Vorlage zu einer ÖPNV-Direktverbindung Bahnstadt – Bismarckplatz vorzulegen. Die Vorlage soll eine Anbindung zum nächsten Fahrplanwechsel am 01.07.2013 vorsehen und Varianten für eine Anbindung im 20-Min-Takt mindestens 30-Min-Takt. In der Vorlage sollen auch die finanziellen Auswirkungen enthalten sein.“

Im Haupt und Finanzausschuss vom 13.06.2012 wurde der Tagesordnungspunkt in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zurückverwiesen. Bei Erstellung der neuen Verwaltungsvorlage sollen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- „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 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.“

2.1. Vorzugsvariante: Führung der bestehenden Buslinie 33 über die Bahnstadt

Um eine Erschließung der Bahnstadt anhand einer bestehenden Buslinie zu ermöglichen, wird die Variante (siehe Anlage 1) der Erschließung durch diese Buslinie favorisiert, die im Bereich Hauptbahnhof Nord und Czernyring in Anlehnung an die heutige Linienführung in Richtung Innenstadt über die Czernybrücke, in Gegenrichtung über die Lessingstraße und Montpellierbrücke bis zu den Haltestellen Hauptbahnhof Süd und Schwetzinger Terrasse verkehren würde. Aufgrund der bereits in der Vorlage (0312/2011/BV) beschriebenen technischen Probleme, würde dann die Linie 33 im Bereich Hebelstraße/Carl-Benz-Straße aus der Innenstadt kommend in Richtung Kirchheim, eine Wendefahrt über den Kreisverkehrsplatz an der Hebelstraße ausführen.

Andere Varianten, unter anderem die Linienführung über den heutigen Motorpoolweg in einer Richtung, werden aufgrund der Nachteile in der Fahrzeit und der geringen Erschließungspotenziale sowie der Verschlechterung der Umsteigebeziehung zur Linie 26 verworfen.

positiv:

- *kostenneutrale Umsetzung*
- *Eine Bedienung der Straßenbahnhaltstelle Rudolf-Diesel-Straße in Richtung Kirchheim mit Anpassungen an der Lichtsignalanlage ist möglich. Dies ist erforderlich, um einen problemlosen Übergang auf die Linie 26 am selben Bahnsteig zu erhalten.*
- *Innerhalb der Bahnstadt würde in beiden Richtungen der bestehende 30-Minuten-Takt durch den 20-Minuten-Takt der Buslinie 33 ergänzt werden.*
- *Anbindung der Bahnstadt an Hauptbahnhof-Süd und Hauptbahnhof-Nord, Innenstadt (Bismarckplatz), Altstadt (zum Beispiel Rathaus/Bergbahn).*
- *Keine Veränderungen zwischen Hauptbahnhof und Bismarckplatz, da die bisherige Linie bestehen bleibt*
- *Deutliche Vorteile ergeben sich durch die symmetrische Erschließung entlang der Hebelstraße und Rudolf-Diesel-Straße. Durch eine mögliche Verschiebung der Bushaltstelle Rudolf-Diesel-Straße nach Norden wäre das Gebiet „Alte Stadtgärtnerei“ über die Gottlieb-Daimler-Straße und die Straße Im Sand erschlossen. Das Anlegen einer Bushaltstelle an der Rudolf-Diesel-Straße könnte die bessere Erschließung des geplanten B&B-Hotels und der Gewerbebetriebe in diesem Gebiet ermöglichen.*

negativ:

- *Fahrzeitverlängerung Innenstadt – Kirchheim/Hasenleiser nun circa 3 Minuten (nur stadtauswärts)*
- *Carl-Benz-Straße („Alte Stadtgärtnerei“) in Richtung Hauptbahnhof nicht mehr bedient (Ersatz durch die Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße)*

- *Bei stärkerer Besiedelung des Stadtteils Bahnstadt voraussichtlich einzelne Verstärkungsfahrten auf der Buslinie 33 erforderlich.*
- *Bedienung der Straßenbahnhaltestelle Montpellierbrücke nicht möglich*

2.2. Neue Linie

Die RNV hat auch eine zusätzliche Direktverbindung in die Innenstadt/Altstadt geprüft. Dabei werden im Folgenden mögliche Varianten im 30-Minuten-Takt und 20-Minuten-Takt unterstellt und bewertet. Ebenfalls wird kurz auf diejenigen Varianten eingegangen, die nicht weiterverfolgt werden, da Sie betrieblich Probleme aufweisen und nicht umgesetzt werden können.

2.2.1. Variante A: Bahnstadt – Altstadt über Bergheim

Eine neue Linie (siehe Anlage 2) entsteht durch Aufspaltung der Linie 33 am Bismarckplatz. Dabei verkehrt die neue Linie ab Bahnstadt – Czernybrücke – Hauptbahnhof Nord – Kurfürsten-Anlage zum Bismarckplatz mit Weiterfahrt zur Altstadt (Ziegelhausen). Der Restteil der Linie 33 wird ab Bismarckplatz über die Bergheimer Straße-Römerstraße-Stadtwerke-Hauptbahnhof Nord – Montpellierbrücke – Kirchheim – Emmertsgrund und zurück über denselben Linienweg geführt.

Mit dieser Variante könnte die Erschließung der Bahnstadt im 20-Minuten-Takt mit einem zusätzlichen Fahrzeug realisiert werden. Jedoch können die Einsparungen (1 Fahrzeug) auf der Linie 33, die im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms eingeplant wurden, nicht mehr realisiert werden.

positiv

- *20-Minuten-Takt*
- *Anbindung Bahnstadt – Altstadt (Ziegelhausen)*
- *Über die bestehende Haltestelle Czernyring (Hauptbahnhof Süd) ist die Binnenerschließung der Bahnstadt (Hauptbahnhof Süd – Schwetzingen Terrasse – Hauptbahnhof Süd) möglich.*
- *bessere Begreifbarkeit durch symmetrische Führung der Linie 33*
- *verbesserte Umsteigemöglichkeit von der Straßenbahnlinie 26 auf die Buslinie 33 und umgekehrt*

negativ:

- *Mehraufwand ca. 400 T €/Jahr (dabei sind Mehreinnahmen durch Fahrgastzuwächse nicht eingerechnet)*
- *betriebswirtschaftlicher Effekt aus der Busbeschleunigung der Linie 33 nicht mehr erreichbar*
- *zusätzliche Linie am Bismarckplatz mit weiterer Einschränkung der Leistungsfähigkeit*
- *zusätzlicher Parallelverkehr Bismarckplatz - Hauptbahnhof*
- *entfallende direkte Fahrbeziehungen durch Aufspaltung der Linie 33 (zum Beispiel Kirchheim <-> Ziegelhausen)*

2.2.2. Variante B: Bahnstadt – Bismarckplatz über Bergheim

Eine neue Linie (siehe Anlage 3), die am Bismarckplatz beginnt und über die Kurfürsten-Anlage – Hauptbahnhof Nord – Montpellierbrücke – Speyerer Straße – Schwetzingen Terrasse – Hauptbahnhof Süd – Czernybrücke (Alte Eppelheimer Straße) – Hauptbahnhof Nord und zurück geführt würde, hätte eine Fahrzeit von mehr als 20 Minuten und würde ebenfalls mit einem zusätzlichen Fahrzeug, jedoch nur im 30-Minuten-Takt gefahren werden können. Ein 20-Minuten-Takt wäre durch den Einsatz eines zweiten zusätzlichen Fahrzeuges möglich. Aus oben genannten Gründen wird dies durch die RNV nicht zur Umsetzung empfohlen. Diese Verbindung stellt eine Ergänzung zur bestehenden Busverbindung vom neuen Stadtteil Bahnstadt zur Innenstadt Heidelberg (Bismarckplatz) her. Als zusätzliche Linie könnte sie mit der regionalen Buslinie vertaktet werden und einen 15-Minuten-Takt herstellen.

Bei dieser Variante wird seitens der RNV vorgeschlagen, die Linienführung der bestehenden Linie 33 beizubehalten. Über die heutige Haltestelle Czernyring ergibt sich für den nördlichen Teil der Bahnstadt eine zusätzliche Bedienung in Richtung Innenstadt/Altstadt über Hauptbahnhof Nord. Dabei bleibt die heutige Bedienungsqualität an der „Alten Stadtgärtnerei“ erhalten.

positiv:

- *Fahrplan flexibel und ohne Abhängigkeit von Linie 33 gestaltbar*
- *Heutige Bedienungsqualität an „Alte Stadtgärtnerei“ bleibt erhalten.*
- *Platzkapazitäten stehen vorzugsweise für Bahnstadteinwohner zur Verfügung*

negativ:

- *Mehraufwand ca. 400 T €/Jahr (dabei sind Mehreinnahmen durch Fahrgastzuwächse nicht eingerechnet)*
- *Bedienung nur alle 30 Minuten mit 1 Fahrzeug möglich*
- *20-Minuten-Takt nur schwierig realisierbar (Mehraufwand), da Fahrzeuge längere Zeit den Bismarckplatz blockieren*
- *zusätzliche Linie am Bismarckplatz mit entsprechender weiterer Einschränkung der Leistungsfähigkeit*
- *Einschränkung der Leistungsfähigkeit an der Haltestelle Montpellierbrücke (Straßenbahn Linie 26, Buslinie 33 in beiden Richtungen, regionale Buslinien)*
- *zusätzlicher Parallelverkehr Bismarckplatz - Hauptbahnhof*

2.2.3. Variante C: Bahnstadt – Bismarckplatz über Weststadt

Eine neue Linie (siehe Anlage 4), die am Bismarckplatz startet, könnte über die Rohrbacher Straße – Franz-Knauff-Straße – Hebelstraße – Czernyring – Hauptbahnhof-Süd – Schwetzingen Terrasse – Rudolf-Diesel-Straße – Hebelstraße Franz-Knauff-Straße Rohrbacher Straße – Bismarckplatz geführt werden.

Dabei wird die Bedienung der Linien 29 und 39 entlang der Rohrbacher Straße ergänzt. Durch die Möglichkeit der Erweiterung der Bedienung über den S-Bahnhof West-/Südstadt – Feuerbachstraße – Römerstraße hätte man in einer ersten Stufe die Möglichkeit, das nördliche „Mark Twain – Village“ durch eine zusätzliche Buslinie zu erschließen. Dieser Bus könnte aufgrund der Fahrzeit von über 20 Minuten ebenfalls nur im 30-Minuten-Takt mit nur einem zusätzlichen Fahrzeug betrieben werden. Bei Einführung eines 20-Minuten-Taktes wäre ein zweites Fahrzeug erforderlich. Eine Variante im 20-Minuten-Takt wird seitens des Unternehmens und der Stadtverwaltung aufgrund des geringen Fahrplanwirkungsgrades und der hohen Standzeiten als unwirtschaftlich bewertet und daher nicht zur Umsetzung empfohlen.

positiv:

- *Verdichtung Bedienung Rohrbacher Straße zusätzlich zu Linie 29 und 39; durch die Bedienung in HVZ und NVZ erhält die Rohrbacher Straße einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden*
- *Bedienung „Alte Stadtgärtnerei“ in beiden Richtungen*
- *Neue Fahrbeziehung Südstadt <-> Bahnstadt*

negativ:

- *Mehraufwand ca. 400 T €/Jahr (dabei sind Mehreinnahmen durch Fahrgastzuwächse nicht eingerechnet)*
- *Bedienung nur alle 30 Minuten mit 1 Fahrzeug möglich*
- *20-Minuten-Takt nur schwierig realisierbar (Mehraufwand), da Fahrzeuge längere Zeit den Bismarckplatz blockieren*
- *bei der Variante der Erweiterung über den S-Bahnhof West-/Südstadt – Feuerbachstraße würde die Leistungsfähigkeit an der Haltestelle West-/Südstadt eingeschränkt.*
- *zusätzliche Linie am Bismarckplatz mit entsprechender weiterer Einschränkung der Leistungsfähigkeit*
- *zusätzlicher Parallelverkehr Bismarckplatz - Hauptbahnhof*
- *ÖPNV-Angebot in der Bahnstadt schwerer begreifbar*

3. Beschlussvorschlag - Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung und RNV schlagen die Umsetzung der Vorzugsvariante, wie unter Punkt 2.1 beschrieben, vor. Unter der Voraussetzung, dass ein Gemeinderatsbeschluss bereits zum Oktober 2012 erfolgen kann, könnte die Maßnahme bereits zum Dezemberfahrplanwechsel 2012 umgesetzt werden. Spätestens jedoch zum vorgeschlagenen Zeitpunkt im Juni 2013 kann die Maßnahme realisiert werden.

Die Einrichtung und Verlegung der erforderlichen Bushaltestellen muss geplant und angeordnet werden.

gezeichnet

Bernd Stadel