

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Wiedereinführung der Buslinie 30 in die
Altstadt**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

| Gremium: | Sitzungstermin: | Behandlung: | Kenntnis genommen: | Handzeichen: |
|---|-----------------|-------------|---|--------------|
| Bezirksbeirat Altstadt | 28.02.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | |
| Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss | 20.03.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | |
| Haupt- und Finanzausschuss | 10.04.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | |
| Gemeinderat | 25.04.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | |

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Altstadt, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information zur Wiedereinführung der Linie 30 zur Kenntnis.

Begründung:

1. Inhalt des Antrages 0005/2013/AN zur Wiedereinführung der Buslinie 30 in die Altstadt

Die Antragsteller führen an, dass seit der Streichung der Buslinie 30 in der hinteren Altstadt, die verbleibenden Busse (hauptsächlich die Buslinie 33) überfüllt seien. Für Bewohner, Schüler und vor allem auch Gäste, aus Richtung Hauptbahnhof in Richtung Altstadt und Bergbahn/Schloss würden sich Transportprobleme ergeben. Aus diesem Grund wurde die Verwaltung um Prüfung der durch die Wiederaufnahme entstehenden Kosten gebeten.

2. Stellungnahme der RNV

Die Buslinie 30 mit Fahrweg vom Bismarckplatz über Friedrich-Ebert-Anlage – Rathaus/Bergbahn bis Karlsplatz und zurück wurde im Rahmen der umgesetzten Liniennetzoptimierung im Jahr 2011 aufgrund schwacher Fahrgastnachfrage eingestellt.

Diese Linie verdichtete an Werktagen die im 20-Min.-Takt verkehrende Linie 33 im Abschnitt Bismarckplatz – Rathaus/Bergbahn zu einem 10-Min.-Takt.

Die Altstadt ist ab Hauptbahnhof beziehungsweise ab Bismarckplatz mit den Linien 31, 32 und 33 weiterhin gut erreichbar:

| | |
|--|-------------------------|
| Ab Hbf. bis Uniplatz: | Linie 32 alle 10 Min. |
| Ab Hbf. bzw. Bismarckplatz bis Rathaus/Bergbahn: | Linie 33 alle 20 Min. |
| Ab Bismarckplatz bis Uniplatz: | Linie 31/32 alle 5 Min. |

Das Verkehrsangebot zwischen dem Hauptbahnhof und der Altstadt hat sich nach Einstellung der Linie 30 nicht verändert. Mit den Linien 32 und 33 bestehen weiterhin Direktverbindungen. Lediglich die Verdichtung von Bismarckplatz bis Rathaus/Bergbahn ist entfallen. Die Fahrgäste haben sich mittlerweile auf die Buslinien 31, 32 und 33 verlagert. Bei den in dichtem Takt verkehrenden Linien 31 und 32 sind zeitlich eingegrenzte kurze Phasen vollständiger Belegungen lediglich zu Beginn des Wintersemesters zwischen 7.30 Uhr und 8 Uhr in Fahrtrichtung Uniplatz zu erkennen – während dieser Zeitlage verkehrte die Linie 30 nicht, die erste Abfahrt ab Bismarckplatz erfolgte zuletzt um 08.21 Uhr.

Während der übrigen Jahres- und Tageszeiten sind bei den Linien 31 und 32 ausreichende Platzkapazitäten verfügbar. Die Linie 33 als stärker ausgelastete, mit Standardbussen bediente Linie, wird zu den Verkehrsspitzenzeiten, morgens zwischen 6.30 Uhr und 7.30 Uhr ab Ziegelhausen in Richtung Innenstadt, mittags von 13 Uhr bis 13.30 Uhr in Gegenrichtung bereits durch Verstärkungsfahrten verdichtet, sodass auch dort keine regelmäßigen Überbesetzungen zu verzeichnen sind.

Diese bedienen hauptsächlich den Schülerverkehr und binden die Haltestelle Rathaus/Bergbahn nicht an. Inwiefern hier noch Verbesserungspotenziale im E-Wageneinsatz existieren, wird aktuell anhand der Fahrzeugerhebungen und den entsprechenden Angaben zu Überbesetzungen erneut überprüft.

An Sonntagen wird die Linie 33 während der aufkommensstarken Jahreszeit speziell als Zu- und Abbringer zum Bergbahnverkehr zwischen 10 Uhr und 17 Uhr auf dem Abschnitt Hauptbahnhof-Rathaus/Bergbahn verdichtet. Die hier entstehenden zusätzlichen Kosten von ca. 30 T€/Jahr werden derzeit über das Qualitätsbudget der RNV abgedeckt.

Unter den gegebenen Randbedingungen hält die RNV eine Wiedereinführung der Linie 30 nicht für erforderlich.

Die Einstellung dieser Linie hat das Betriebsergebnis um 170 T€/Jahr verbessert – eine Wiedereinführung hätte eine Erhöhung des Aufwandes in gleicher Größenordnung zur Folge. In 2011 wurde von der RNV im Rahmen der Liniennetzoptimierung ein Betrag von 130 T€/Jahr kalkuliert. Tatsächlich werden jedoch durch diese Maßnahme 170 T€/Jahr eingespart.

gezeichnet

Bernd Stadel