

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0031/2013/IV

Datum:
18.02.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

Wiedereinführung der Buslinie 30 in die Altstadt

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. Juni 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	28.02.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.03.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	10.04.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

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.

Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 28.02.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 28.02.2013

3.1 Wiedereinführung der Buslinie 30 in die Altstadt Informationsvorlag 0031/2013/IV

Zu diesem Tagesordnungspunkt stehen Frau Deligiannidou vom Amt für Verkehrsmanagement, Herr Heidenreich von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) und Herr Herzog vom Bürgeramt für Fragen zur Verfügung.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Dr. Werner-Jensen, Bezirksbeirat Seidel, Bezirksbeirat und Kinderbeauftragter Guntermann, Stadträtin Faust-Exarchos, Bezirksbeirätin Authaler, Bezirksbeirat Lehmann, Stadtrat Rothfuß, Bezirksbeirätin Kneise

Folgende Argumente werden vorgetragen:

- Die Kernaltstadt habe seit Abschaffung der Linie 30 trotz hohem Tourismus-Aufkommen, Kneipen- und Restaurantbesuchern lediglich alle 20 Minuten eine Verbindung zum Bahnhof. Dies sei ein enormer Nachteil.
- Die Stellungnahme der RNV sei zu pauschal und wenig konkret.
- Die Verbindung zur östlichen Altstadt sei nach und nach gekappt worden. Eine Anbindung des Uniplatzes reiche für die östliche Altstadt nicht aus. Die ideale Anbindung sei vom Karlstorbahnhof bis zum Hauptbahnhof.
- Es sei wichtig, die Menschen (Touristen oder auch Bewohner des Umlandes), die am Hauptbahnhof ankommen, in einem 10-Minuten-Takt in die Altstadt und zu den touristischen Zielen zu bringen.
- Vor allem in der Zeit nach 20.00 Uhr sei es problematisch vom Bahnhof aus in die Altstadt zu kommen.
- Zu Zeiten des Weihnachtsmarktes sei der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) absolut überlastet gewesen.

Herr Heidenreich erläutert, die Stellungnahme der RNV sei aufgrund der Auswertung von Fahrgastzahlen erstellt worden. Er geht in Beispielen auf die Zahlen ein und verspricht diese nachzureichen. Zu der Problematik während des Weihnachtsmarktes sagt Herr Heidenreich zu, sich die Zahlen der Linie 30 im Dezember noch mal anzusehen. Wenn der Bedarf nachgewiesen werden kann, könne man die Linie 30 für diesen Zeitraum verdichtet fahren lassen. Für das komplette Jahr lasse sich eine Verdichtung aufgrund der Zahlen jedoch nicht rechtfertigen.

Frau Deligiannidou sagt auf Nachfrage zu, die von Herrn Heidenreich zugesagten Zahlen werden als Anlage zur Vorlage hinterlegt und können von den Bezirksbeiräten im Bürgerinformationssystem eingesehen werden.

Stadtrat Rothfuß schlägt vor zu prüfen, ob die Linie 29 (Boxberg-Emmertsgrund-Bismarckplatz) weiter in die Altstadt geführt werden könne. Bisher habe die Linie 29 eine Standzeit von 11 Minuten am Bismarckplatz. In dieser Zeit könne man bei Einsatz eines weiteren Busses bis zum Karlstorbahnhof fahren. Möglicherweise gebe es Probleme, da die Linie 29 teilweise mit Gelenkbussen gefahren werde, was in der Altstadt eventuell nicht möglich wäre. Er fragt, ob dies lösbar wäre oder ob man die Linie 29 wenigstens teilweise so führen könnte. Er bittet, diese Variante bis zum Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zu prüfen und das Ergebnis darzustellen.

Herr Heidenreich erläutert hierzu, es sei tatsächlich so, dass in den Zeiten, in denen die Linie 29 mit Gelenkbussen gefahren werde (morgens vor 8.30 Uhr, mittags zwischen 12.00 und 14.00 Uhr und samstags ganztägig), eine Weiterführung in die Altstadt ausgeschlossen sei.

Nach Abschluss der Diskussion fragt der Vorsitzende Herr Schmidt, ob der Bezirksbeirat ein Mitglied in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 20.03.2013 entsenden wolle.

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Altstadt entscheiden sich dafür, Bezirksbeirat Seidel in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zu entsenden.

gezeichnet

Hans Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 20.03.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 20.03.2013

4.1 Wiedereinführung der Buslinie 30 in die Altstadt

Informationsvorlage 0031/2013/IV

Herr Erster Bürgermeister Stadel ruft den Tagesordnungspunkt auf und übergibt das Wort an Herrn Heidenreich, RNV. Herr Heidenreich erläutert die über elektronische Zählgeräte ermittelte Auslastung der Linie 33 auf dem früheren Streckenverlauf der Linie 30. Danach gebe es keine Anhaltspunkte für eine Überlastung der Linie 33, die eine Wiedereinführung der Linie 30 rechtfertige. Mit Wiedereinführung der Linie 30 würde die durch die Einstellung der Linie erzielte Kostenersparnis in Höhe von 170.000 € aufgehoben. Er geht weiter auf den Sachantrag von Grüne / gen.hd vom 20.03.2013 (Anlage 02 zur Drucksache) ein. Bei einer Verlängerung der Linie 29 in die Altstadt gebe es Probleme mit den eingesetzten Gelenkbussen, die nicht in die Altstadt fahren könnten. Es käme zu einer Taktzeitverlängerung der Linie 29 von 24 Minuten, was die Wendezeit auf 7 Minuten reduziere. Dies sei für die Fahrer nicht ausreichend. Zudem stünde am S-Bahnhof Altstadt keine Toilette für die Fahrer bereit. Die Verlängerung der Linie 29 in die Altstadt sei daher aus seiner Sicht nicht umsetzbar.

Anschließend erläutert Herr Bezirksbeirat Seidel, entsendet vom Bezirksbeirat Altstadt, das Ergebnis der Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 28.02.2013. Der Bezirksbeirat sehe vor allem in der Anbindung der östlichen Altstadt Probleme. Neben den Bewohnern sei hier auch die große Zahl an Touristen, Studierenden und Beschäftigten zu berücksichtigen.

Herr Erster Bürgermeister Stadel betont, mit der Wiedereinführung der Linie 30 entstünde ein Parallelverkehr, den man nicht wolle und die erzielte Verbesserung des Betriebsergebnisses der RNV würde mindestens wieder aufgehoben.

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Rothfuß, Herr Stadtrat Holschuh, Frau Stadträtin Spinnler, Frau Stadträtin Hommelhoff, Herr Stadtrat Cofie-Nunoo, Herr Stadtrat Dr. Lepanto, Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Frau Stadträtin Essig, Herr Stadtrat Weber

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Für die Verlängerung der Linie 29 in die Altstadt müsse man verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten prüfen. So könne man den Gelenkbus ab Bismarckplatz durch einen kleineren Bus ersetzen, der Wendepunkt und die Ablösung der Fahrer könnten anders gewählt werden, z.B. am Karlsplatz.
- Der Antrag (Anlage 02 zur Drucksache) werde unterstützt. Die Kosten für die Verlängerung der Linie 29 in die Altstadt müssen ermittelt werden. Man werde dann in Abhängigkeit der Höhe der Kosten entscheiden.
- Die Linie 33 sei häufig sehr stark ausgelastet. Dies führe nicht zu einer Attraktivitätssteigerung.

- Die Altstadt, auch die östliche Altstadt seien ausreichend angedient. Eine Verstärkung sei nicht erforderlich, zumal die finanzielle Lage der RNV sehr schwierig sei.
- Es wird auf die Liniennetzoptimierung verwiesen, die vor allem bei Bussen zu Einsparungen führen sollte.
- Die Altstadt sei über viele Linien angedient, andere Stadtteile deutlich schlechter. Aus gesamtstädtischer Sicht sei eine Gerechtigkeit unter den Stadtteilen erforderlich. Dem wird widersprochen. Unterschiedliche Stadtteile benötigten eine dem jeweiligen Bedarf entsprechende Andienung.
- Die Versorgung der östlichen Altstadt sei ein strukturelles Problem. Dieses könne man entweder mit einer Verbesserung der Nahversorgung oder der Verkehrsanbindung lösen.

Herr Erster Bürgermeister Stadel lässt anschließend über den **Antrag** von Grüne / gen.hd vom 20.03.2013 (Anlage 02 zur Drucksache) abstimmen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 08:05:00 Stimmen

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses

Die Verwaltung wird beauftragt eine Verlängerung der Linie 29 in die Altstadt auf dem Liniweg der ehemaligen Linie 30 zu prüfen.

gezeichnet
Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Beschlussempfehlung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.04.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.04.2013

17.1 Wiedereinführung der Buslinie 30 in die Altstadt Informationsvorlage 0031/2013/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das Beratungsergebnis aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 20.03.2013 hin, in der beantragt wurde, die Verlängerung der Linie 29 in die Altstadt auf dem Linienweg der ehemaligen Linie 30 zu prüfen.

Diese Prüfung sei mittlerweile erfolgt. Da das Ergebnis jedoch noch nicht schriftlich den Gemeinderäten zur Verfügung gestellt wurde, wird der Tagesordnungspunkt auf die nächste Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vertagt.

Mit der Einladung zu dieser Sitzung wird das Ergebnis der Prüfung schriftlich vorgelegt.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.06.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.06.2013

25.1 Wiedereinführung der Buslinie 30 in die Altstadt Informationsvorlage 0031/2013/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner geht kurz auf die vorangegangenen Beratungen ein und weist auf die Anlage 4 zur Drucksache 0031/2013/IV hin, mit der der Arbeitsauftrag aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 20.03.2013 abgearbeitet wurde.

Stadtrat Rothfuß kritisiert, in der Anlage 4 seien die Kosten für die Verlängerung der Linie 29 in die Altstadt nicht genannt sondern lediglich die der Wiedereinführung der Linie 30. Auch das Argument, eine Verlängerung der Linie 29 sei aufgrund fehlender Toiletten für die Fahrer nicht möglich, sei für ihn nicht nachvollziehbar. Dies sei auch auf anderen Linien der Fall und diese seien dennoch in Betrieb. Aufgrund der fehlenden Kosten schlägt er vor, den Tagesordnungspunkt nochmal in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zu verweisen oder in den nächsten Haupt- und Finanzausschuss zu vertragen.

Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, in der Anlage stehe deutlich, dass die Kosten für die Verlängerung der Linie 29 mindestens im Kostenrahmen für die Wiedereinführung der Linie 30 liege, eher jedoch höher.

Stadtrat Rothfuß ergänzt, er sei irritiert, warum die Wiedereinführung der Linie 30 nun 170.000 Euro im Jahr kosten solle, obwohl bei der Abschaffung eine Einsparung von lediglich 110.000 Euro genannt gewesen sei. Zudem sei für ihn nicht nachvollziehbar, warum die Verlängerung der Linie 29 genau so viel oder mehr kosten solle, obwohl diese weniger fahren würde, als die ehemalige Linie 30.

Herr Heidenreich, Bereichsleiter für Angebots- und Betriebsplanung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), geht auf die Irritation bei den Kosten der Wiedereinführung der Linie 30 und die Mehrkosten aufgrund fehlender Toiletten ein. Er erläutert, eine Einstellung und die Wiedereinführung einer Linie könne man nicht immer mit dem gleichen Betrag ansetzen. Die Einstellung der Linie 30 habe man damals mit 130.000 Euro statt 170.000 Euro berechnet, da man nicht davon ausgehen konnte, das frei werdende Fahrzeug sofort verkaufen oder anderweitig einsetzen zu können. Weiter habe man dann noch einen erwarteten Fahrgastrückgang einkalkuliert und somit eine Einsparung von 110.000 Euro zugrunde gelegt. Tatsächlich seien die Einsparungen jedoch in Höhe von 170.000 Euro zustande gekommen. Bei Wiedereinführung müsse man nun auch mit Kosten in Höhe von 170.000 Euro rechnen. Dies sei jedoch die wirtschaftlichste Lösung. Alle anderen Varianten, auch wenn sie technisch umsetzbar seien, wären nicht kostengünstiger.

Zu den fehlenden Toiletten an den Endstellen führt Herr Heidenreich aus, es sei aufgrund einer Betriebsvereinbarung nicht zulässig solche Linien einzurichten. Wenn man dies doch tue, was tatsächlich bei einer Linie der Fall sei, müsse man die Fahrer zusätzlich kostenintensiv ablösen. Die zusätzlichen Kosten lägen bei Weiterführung der Linie 29 und einer zusätzlichen Ablösung durch einen weiteren Fahrer bei circa 50.000 Euro. Somit würde die Weiterführung der Linie 29 mindestens 220.000 Euro kosten (170.000 Euro + 50.000 Euro).

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Lachenauer, Stadträtin Dr. Werner-Jensen, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Prof. Dr. Schuster

In der Diskussion werden folgende Argumente vorgetragen:

- Es gebe viele Möglichkeiten den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu machen. Jedoch müsse man sich auch im Klaren darüber sein, dass dies Geld koste.
- Man habe mit der Einstellung der Linie 30 Einsparungen erreichen wollen, um das Defizit im ÖPNV zu verringern. Man sehe keine neuen Argumente, die Entscheidung zur Einstellung der Linie 30 zu revidieren.
- Der Bedarf von zusätzlichen Fahrten in die Altstadt sei vorhanden. Gerade auch die vielen Hotelgäste benötigten eine gute Anbindung von der Altstadt an den Hauptbahnhof.
- Für die fehlenden Toiletten könnte man sicher eine Lösung finden, zum Beispiel durch Vereinbarungen mit der Stadt (für das Palais Graimberg) oder mit Kneipen oder Gaststätten, dass deren Toiletten mit benutzt werden können.
- Es sei trotz der Ausführungen von Herrn Heidenreich schwer nachvollziehbar, warum die Verlängerung der Linie 29 teurer sein soll als die Wiedereinführung einer neuen Linie.
- Jede Entscheidung, die finanzielle Auswirkungen für die Stadt habe, müsse man unter dem Blickwinkel betrachten, wo man an anderer Stelle einsparen könne.

Im Laufe der Diskussion ist Stadträtin Spinnler irritiert hinsichtlich Aussagen von Stadtrat Lachenauer was die Zahlen über den Verlust der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB), den Verlustausgleich durch die Stadtwerke Heidelberg GmbH (SWH) beziehungsweise den Zuschuss der Stadt Heidelberg im Jahr 2012 betreffen.

Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, Stadträtin Spinnler diese Zahlen schriftlich zukommen zu lassen.

Nach dieser ausführlichen Diskussion nehmen die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses die Informationsvorlage ohne Anträge oder weiteren Aussprachebedarf zur Kenntnis.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 13.06.2013

Ergebnis: Kenntnis genommen

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

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Besetzungszahlen Linie 33 HD Altstadt
A 02	Inhaltlicher Antrag Grüne/gen.hd mit Datum vom 20.03.2013
A 03	Alternative Darstellung der Fahrgastzahlen auf der Linie 33 in der Innenstadt
A 04	Antwort RNV auf Prüfauftrag aus der Sitzung des SEVA vom 20.03.2013 und gleichzeitig Antrag der Grüne/gen.hd vom 20.03.2013