

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0189/2018/BV

Datum:
15.06.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

**Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel
Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn
Bahnstadt**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 26. Juli 2018

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	24.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen über „Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt“ zur Kenntnis.

2. Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:

2.1. Die unter den Punkten 1-5 und 7-9 benannten Maßnahmen werden umgesetzt.

2.2. Die Erhöhung der jährlichen Planverluste der rnv um rund 530.000 € werden im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und dem Stadtwerkekonzern – vorbehaltlich der anstehenden Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 – durch die Stadt Heidelberg ab 2019 dem Stadtwerkekonzern bereitgestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Zusätzliche Betriebskosten für Punkt 3+4	circa 450.000€ pro Jahr
• (Punkt 1 / 2 / 5 und 6 kostenneutral)	-
• Punkt 7	circa 100.000 € pro Jahr
• Punkt 8	circa 10.000 € pro Jahr
• Punkt 9	circa 300.000 € pro Jahr
Einnahmen:	
• Einnahmen sind bei der Gesamtkosten- beziehungsweise Defizitbetrachtung bereits berücksichtigt und werden hier zur Information beigefügt:	circa 330.000 € pro Jahr
Finanzierung:	
Das Defizit der rnv wird sich anteilig für das Jahr 2018 um rund 30.000 € erhöhen. Für das Jahr 2019 wird sich das Defizit bisher um den nebenstehenden Betrag erhöhen. Der Ausgleich des Defizits erfolgt im Rahmen der Entgeltabsenkung für die Infrastruktur und Personalbereitstellung durch die HSB. Die dazu parallel bestehende Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und des SWH-Konzerns besagt, dass die <u>jährlichen Planverluste</u> der rnv durch die Stadt Heidelberg an den SWH-Konzern ausgeglichen werden. Somit ist – vorbehaltlich der anstehenden Haushaltsplanberatungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 – ein erhöhter Ausgleichsbetrag <u>erstmalig im Rahmen der Wirtschaftsplanung 2019 im städtischen Haushalt</u> zu berücksichtigen. Es entstehen an anderer Stelle Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von rund 10-20.000 € durch Entfall von Ruftaxileistung, welche nicht in die Defizitberechnung einflie-	circa 530.000 € pro Jahr

<p>ßen. Darüber hinaus gehende Angebotsanpassungen 2020 fortfolgende sollen im 1. Quartal 2019 im politischen Gremium behandelt werden. Sofern diese zu Erhöhungen des Defizits ab 2020 führen, ist dies im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsplan der rnv und den bestehenden Ausgleichsverpflichtungen der Stadt aus der Finanzierungsvereinbarung mit dem SWH-Konzern für das Jahr 2020 zu bewerten.</p>	<p>Noch keine genauen Angaben möglich.</p>

Zusammenfassung der Begründung:

Im Zuge der Fertigstellung der Maßnahmen aus der ersten Stufe des Mobilitätsnetzes in den Jahren 2018 und 2019 wird die Umsetzung ergänzender Maßnahmen vor allem im Busliniennetz erforderlich. Dies sind zum einen direkte Folgemaßnahmen aus dem Mobilitätsnetz, zum anderen Maßnahmen, die unabhängig vom Mobilitätsnetz kurzfristig notwendig werden, um die erforderliche Angebotsqualität zu halten und wo erforderlich zu verbessern.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.07.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.07.2018

6.1 **Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt** Beschlussvorlage 0189/2018/BV

Der Sachantrag der Fraktion SPD vom 04.07.2018 ist als Tischvorlage ausgelegt (Anlage 02 zur Drucksache 0189/2018/BV).

Herr Hoffmann (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) (rnv) hält seine Präsentation (vergleiche Anlage 01 zu Drucksache 0189/2018/BV).

Erster Bürgermeister Odszuck eröffnet die Aussprache.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rehm, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Föhr

Folgende Hauptaussagen und Fragen werden vorgetragen:

- Es sei sehr wichtig, dass beim Emmertsgrund und Boxberg etwas unternommen werde. Die Angebotsanpassung sei gut.
- Es wird die Meinung vertreten, dass der Antrag von der SPD-Fraktion (vergleiche Antrag Nr. 0005/2018/AN, Tagesordnungspunkt 6 der heutigen Sitzung) mit dieser Beschlussvorlage (Drucksache 0189/2018/BV, Tagesordnungspunkt 6.1) nicht abgearbeitet worden sei.
- Die Beschlussvorlage sollte in die Bezirksbeiräte zurückverwiesen werden, bevor in den Ausschüssen und dem Gemeinderat Beschlüsse gefasst werden. Die Vorlagen sollten früher eingebracht werden, dann könne man auch die entsprechenden Gremien besser einbinden.
- Andererseits wird aber auch die Meinung vertreten, dass durch eine Zurückverweisung in die Bezirksbeiräte die Einführung der vorgestellten sehr guten Maßnahmen nicht verhindert werden dürfe.
- Des Weiteren wird die Ansicht geäußert, dass der Fahrgastbeirat eine Stellungnahme hätte abgeben sollen.
- Die Linie 33 sei für die Kirchheimer wichtig gewesen. Man hätte vorher mit dem Bezirksbeirat sprechen müssen. Andererseits wird die Meinung vertreten, dass die Umstellung der Linie 33 auf ihre alte Führung von vornherein klar gewesen sei.
- Es wird die Frage gestellt, ob bei dem zusätzlich eingestellten Defizit die darin enthaltenen Einnahmesteigerungen durch Fahrgastgewinne enthalten seien.
- Es wird abgefragt, wann gegebenenfalls die Linie 33 am Hauptbahnhof getrennt werde. Zur Verlängerung der Linie 29 habe man gehört, dass das Gesamtkonzept im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nach der Sommerpause vorgestellt werde.

Erster Bürgermeister Odszuck, Herr Hoffmann (rnv) und Frau Deligiannidou (Amt für Verkehrsmanagement) gehen auf die Aussagen und Fragen ein:

- Viele Maßnahmen wurden präsentiert, es sei somit schon viel passiert.
- Beim dargestellten Defizit seien die Einnahmen berücksichtigt worden.
- Relevante Inhalte habe Herr Hoffmann bereits im Bezirksbeirat Boxberg vorgestellt.
- Im Bezirksbeirat Emmertsgrund sei Herr Hoffmann zwar nicht gewesen, gegen eine Verbesserung der Linie 27 hätte aber wohl keiner etwas.
- In Kirchheim habe es damals eine Bürgerbeteiligung gegeben. Die wesentliche Forderung hierbei – dass die Linie 33 schneller geführt werde – sei erfüllt worden. Der Bezirksbeirat Kirchheim wurde informiert, dass die gesamtstädtische Vorlage in den Gremienlauf gehe.
- Aktuell könne die Linie 33 nicht über die Hebelbrücke geführt werden, da diese baufällig sei. Sobald diese jedoch wieder befahrbar sei, sei dies grundsätzlich möglich.
- Man könne die Angebotsanpassungen als gesamtstädtische Maßnahme ansehen. Somit wäre diese dann nicht Gegenstand von Beratungen der Bezirksbeiräte.
- Der Fahrgastbeirat wurde beteiligt. Herr Hoffmann habe die Verbesserungen dort vorgestellt.
Eine Befassung sei jedoch nur in nicht öffentlicher Sitzung möglich gewesen. Es habe aber keine negativen Rückmeldungen gegeben.
- Eine direkte Weiterführung vom Bismarckplatz bis zum Sportzentrum Nord sei zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 nicht möglich, da kein zusätzlicher Bus zur Verfügung stehe. Wenn es jedoch einen Beschluss und eine entsprechende Kostendeckung gebe, könne man dies machen.
- Die Staus Im Neuenheimer Feld seien beobachtet worden. Man wisse, woran, es liege. Im März seien Entlastungsmaßnahmen gestartet worden.
- Zur Linie 29: Hier gab es eine grobe Abschätzung der Werte.
- Zur Trennung der Linie 33: Dies sei ein weitgehendes, nicht einfaches Thema. Dies habe man sich für das Jahr 2020 vorgenommen.
- Es seien Fristen einzuhalten. Wenn die Vorlage in die Bezirksbeiräte zurückverwiesen werde, müsse beachtet werden, dass bis spätestens Anfang September 2018 die rnv wissen müsse, ob die Maßnahmen kommen oder nicht. Ansonsten könnten die Fahrpläne nicht mehr erstellt werden. Man brauche drei Monate Vorlauf.

Erster Bürgermeister Odszuck lässt über den **Geschäftsordnungsantrag** von Stadtrat Rehm abstimmen:

Bevor über die Angebotsanpassungen im Gemeinderat eine Beschlussfassung erfolgt, sollen alle betroffenen Bezirksbeiräte beteiligt werden.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4-Ja- und 4-Nein-Stimmen

Erster Bürgermeister Odszuck lässt über den durch Stadträtin Spinnler geänderten **Sachantrag** der SPD-Fraktion (Anlage 02 zur Drucksache 0189/2018/BV) abstimmen (Änderungen **fett** markiert):

Auf den SPD-Antrag vom 2.2.2018 (0005/2018/AN), Verbesserung ÖPNV- Bedienung Neuenheimer Feld - Sportzentrum Nord (Sofortmaßnahmen), wird in dieser Beschlussvorlage teilweise eingegangen.

Folgende Punkte fehlen und sind **bis zum Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss im September 2018** zu bearbeiten:

Eine Direktverbindung Bismarckplatz zum Sportzentrum Nord ist noch zum Winterfahrplan **zu prüfen**.

Es wird eine Ursachenanalyse der Staus in den Ein-Ausfahrtsbereichen, an den Schranken und den Haltestellen auf der ÖPNV-Strecke erarbeitet, mittels GPS- Auswertung und Befragung des Fahrpersonals. Daraus werden Maßnahmen zur Beschleunigung und Fahrplanzuverlässigkeit auf der Strecke Im Neuenheimer Feld für den ÖPNV ermittelt.

Über eine notwendige ÖPNV-Berechtigung und weiterer Optimierungspotentiale auf der Strecke durch das Klinik- und Unigelände ist mit dem Land und der Universität zu verhandeln.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4-Ja- und 4-Nein-Stimmen

Erster Bürgermeister Odszuck lässt anschließend über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen.

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:

1. *Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses nehmen die Informationen über „Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt“ zur Kenntnis.*
2. *Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt folgenden Beschluss des Gemeinderates:*
 - 2.1. *Die unter den Punkten 1-5 und 7-9 benannten Maßnahmen werden umgesetzt.*
 - 2.2. *Die Erhöhung der jährlichen Planverluste der rnv um rund 530.000 € werden im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und dem Stadtwerkekonzern – vorbehaltlich der anstehenden Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 – durch die Stadt Heidelberg ab 2019 dem Stadtwerkekonzern bereitgestellt.*

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: mehrheitliche Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 06 Nein 0 Enthaltung 04

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.07.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.07.2018

9 **Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt** Beschlussvorlage 0189/2018/BV

Stadtrat Zieger geht auf das als Tischvorlage verteilte Beratungsergebnis aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.07.2018 und den dort knapp abgelehnten Antrag, die betroffenen Bezirksbeiräte zu beteiligen, ein. Er schlägt vor, zu prüfen, bis September Sitzungen der Bezirksbeiräte zu diesem Thema einzuberufen, benachbarte Bezirksbeiräte könnten dabei zusammengefasst werden. Alternativ sollte zumindest in den jeweils nächsten Bezirksbeiratssitzungen über die Angebotsanpassungen informiert werden.

Erster Bürgermeister Odszuck betont, mit dieser Beschlussvorlage seien enorme Verbesserungen im ÖPNV (Öffentlichen Personen-Nah-Verkehr) verbunden. Wolle man nun noch zusätzliche Bezirksbeiratssitzungen in den Beschlusslauf einplanen, sei eine Anpassung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 nicht mehr realisierbar. Weiter führt er aus, bei den Verbesserungen handle es sich um ein „Paket“ für viele Stadtteile. Daher sei es als gesamtstädtische Maßnahme anzusehen und gehöre eigentlich nicht zur Beratung in die einzelnen Bezirksbeiräte.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bittet darauf zu achten, dass zu viele Sondersitzungen bei den Bezirksbeiräten das System zu sehr belasten würden. Weiter ist ihm wichtig, dass eine Gleichbehandlung statfinde. Wenn eine Einbindung erfolge, müsse dies für alle Stadtteile gleich gelten.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Diefenbacher, Stadtrat Grädler, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadträtin Deckwart-Boller, Stadtrat Rothfuß

In der anschließenden Aussprache geht es hauptsächlich darum, ob und gegebenenfalls wie die Bezirksbeiräte grundsätzlich in solche oder ähnliche Entscheidungsprozesse einbezogen werden sollen beziehungsweise wie man mit dieser Beschlussvorlage umgehen wolle.

Im Verlauf der Diskussion werden bezüglich der heutigen Vorlage folgende Vorschläge diskutiert:

- Alle Bezirksbeiräte bekommen die Beschlussvorlage zur Information zugeschickt und könnten vor der Gemeinderatssitzung Stellung nehmen, entweder direkt beim Oberbürgermeister oder über die jeweiligen Parteien.
- Aufgrund der zeitlichen Problematik soll wenigstens eine Informationsveranstaltung für alle Bezirksbeiräte stattfinden, in der die in dieser Vorlage vorgesehenen Angebotsanpassungen vorgestellt werden. Diese muss jedoch nicht mehr vor der Gemeinderatssitzung im Juli 2018 stattfinden.

Einig ist man sich dahingehend, dass man heute die Umsetzung der Verbesserungen zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 nicht gefährden wolle und daher keine Verweisung der Vorlage in die Bezirksbeiräte erfolge. Allerdings sollen künftig bei ähnlichen Themen die Bezirksbeiräte grundsätzlich frühzeitig aktiv beteiligt werden. Hierfür sollen in Zukunft Termine für gemeinsame Sitzungen bei der Sitzungsplanung vorgesehen werden.

Am Ende der Aussprache sagt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner zu, bei der Sitzungsplanung Termine für gemeinsame Bezirksbeiratssitzungen aufzunehmen. Außerdem wird es über den Inhalt dieser Vorlage eine Informationsveranstaltung für alle Bezirksbeiräte geben. Informationen aus dieser Veranstaltung können von Seiten der Verwaltung an die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) weitergegeben werden.

Mit diesen Zusagen stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

Beschlussvorschlag des Haupt- und Finanzausschusses:

1. *Die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen über „Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt“ zur Kenntnis.*
2. *Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt folgenden Beschluss des Gemeinderates:*
 - 2.1. *Die unter den Punkten 1-5 und 7-9 benannten Maßnahmen werden umgesetzt.*
 - 2.2. *Die Erhöhung der jährlichen Planverluste der rnv um rund 530.000 € werden im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und dem Stadtwerkekonzern – vorbehaltlich der anstehenden Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 – durch die Stadt Heidelberg ab 2019 dem Stadtwerkekonzern bereitgestellt.*

Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:

Bei der Sitzungsplanung sind künftig Termine für gemeinsame Bezirksbeiratssitzungen aufzunehmen.

Die Bezirksbeiräte werden in einer gemeinsamen Informationsveranstaltung über die in dieser Vorlage vorgesehenen Angebotsanpassungen informiert. Informationen aus dieser Veranstaltung werden von Seiten der Verwaltung an die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) weitergegeben.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag

Sitzung des Gemeinderates vom 24.07.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 24.07.2018:

6.1 **Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt** Beschlussvorlage 0189/2018/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner verweist auf das Beratungsergebnis des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.07.2018 (das als Tischvorlage den Gemeinderäten vorliegt) und die dort aufgenommenen Arbeitsaufträge (Aufnahme gemeinsamer Bezirksbeiratssitzungen im Sitzungsplan sowie Informationsveranstaltung zu den Angebotsanpassungen mit allen Bezirksbeiräten). Er informiert, die Informationsveranstaltung für die Bezirksbeiräte finde am 17.10.2018 statt.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Zieger, Stadtrat Grädler, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rehm, Stadtrat Pfeifer und Stadträtin Winter-Horn

In der Aussprache wird nochmal die Kritik laut, dass die Bezirksbeiräte nicht ausreichend beteiligt gewesen seien. Es wird darum gebeten, gerade bei so heiklen Themen wie Verkehr und Mobilität künftig mit mehr Fingerspitzengefühl vorzugehen und für eine rechtzeitige Beteiligung beziehungsweise Beratung in den Bezirksbeiräten zu sorgen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner verspricht, künftig noch mehr auf eine ausreichende Beteiligung zu achten.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen mehr gibt, stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner die Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses zur Abstimmung:

Beschluss des Gemeinderates:

1. *Die Mitglieder des Gemeinderates nehmen die Informationen über „Angebotsanpassungen ÖPNV zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Bahnstadt“ zur Kenntnis.*
2. *Der Gemeinderat fasst folgenden Beschluss:*
 - 2.1. *Die unter den Punkten 1-5 und 7-9 benannten Maßnahmen werden umgesetzt.*
 - 2.2. *Die Erhöhung der jährlichen Planverluste der rnv um rund 530.000 € werden im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und dem Stadtwerkekonzern – vorbehaltlich der anstehenden Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 – durch die Stadt Heidelberg ab 2019 dem Stadtwerkekonzern bereitgestellt.*

Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:

Bei der Sitzungsplanung sind künftig Termine für gemeinsame Bezirksbeiratssitzungen aufzunehmen.

Die Bezirksbeiräte werden in einer gemeinsamen Informationsveranstaltung über die in dieser Vorlage vorgesehenen Angebotsanpassungen informiert. Informationen aus dieser Veranstaltung werden von Seiten der Verwaltung an die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) weitergegeben.

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen mit Änderung und Arbeitsauftrag an die Verwaltung
Nein 1 Enthaltung 1

Begründung:

Die rnv plant im Zuge der Fertigstellung der Maßnahmen aus der ersten Stufe des Mobilitätsnetzes in den Jahren 2018 und 2019 die Umsetzung ergänzender Maßnahmen vor allem im Busliniennetz. Dies sind zum einen direkte Folgemaßnahmen aus dem Mobilitätsnetz, zum anderen Maßnahmen, die unabhängig vom Mobilitätsnetz kurzfristig notwendig werden, um die erforderliche Angebotsqualität zu halten und wo erforderlich zu verbessern.

Aufgrund der Notwendigkeit durch die Inbetriebnahme der Maßnahme aus dem Mobilitätsnetz „Straßenbahn Bahnstadt“ und den betrieblichen Notwendigkeiten, die durch die Baumaßnahme Hauptbahnhof Nord (Fertigstellung voraussichtlich September 2019) entstehen, ist die Umsetzung von größeren darüber hinaus gehenden Liniennetzänderungen nur stufenweise sinnvoll. Nachfolgend werden diejenigen Maßnahmen beschrieben, die in einer ersten Stufe zum 09. Dezember 2018 umgesetzt werden sollen. Im weiteren Vorgehen (siehe Punkt 11) wird kurz auf eine zweite Stufe von Maßnahmen eingegangen, die zum September 2019 beziehungsweise zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geplant werden. Die hier beschriebenen Angebotsänderungen betreffen über die bereits im Rahmen des Mobilitätsnetzes beschlossenen Maßnahmen hinaus (siehe Drucksache 0082/2013/BV und 0047/2015/BV) die Straßenbahnlinie 21 sowie die Buslinien 27, 29, 31, 32, 33 und 39.

1. Direkte Führung der Linie 33 zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Hauptbahnhof

Mit der Einführung der Straßenbahn in der Bahnstadt (Änderung der Linienwege der Straßenbahnlinien 22 und 26) wird die Bahnstadt vorwiegend durch die Straßenbahn bedient. Im Verkehrskonzept des Mobilitätsnetz Heidelberg ist in der Folge eine entsprechend veränderte Linienführung der Buslinie 33 vorgesehen. Diese wird dann nicht mehr durch die Bahnstadt verkehren, sondern stattdessen auf verkürztem Weg von der Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße kommend über die Carl-Benz-Straße direkt über die Montpellierbrücke (mit Bedienung der gleichnamigen Haltestelle) und weiter zum Hauptbahnhof geführt. Am Hauptbahnhof wird stadteinwärts der östlich gelegene, heutige Regionalbussteig in der Kurfürsten-Anlage bedient. Dieser wird im Zuge der Maßnahme Hauptbahnhof Nord ebenfalls barrierefrei ausgebaut und steht ab voraussichtlich Mai 2019 zur Verfügung. Zuvor wird am Hauptbahnhof eine Ersatzhaltestelle angefahren.

Vom Hauptbahnhof aus verkehrt die Buslinie 33 weiter in Richtung Bismarckplatz – Altstadt – Schlierbach und Ziegelhausen auf dem gewohnten Linienweg mit den Anpassungen, die während der Baumaßnahme Kanalsanierung Hauptstraße Ost erforderlich sind.

In der Rückrichtung fährt die Linie 33 vom Hauptbahnhof kommend über die Montpellierbrücke (ebenfalls neu mit Bedienung der Haltestelle) über die Carl-Benz-Straße zur Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße und unverändert weiter nach Kirchheim. An der Haltestelle Montpellierbrücke besteht dann eine Anschlussmöglichkeit zur Linie 22 nach Eppelheim.

Die Fahrzeit der Linie 33 zwischen Kirchheim und Innenstadt wird durch die geänderte Linienführung um vier bis fünf Minuten verkürzt. Die reduzierte Fahrzeit wird die Betriebs- und Fahrplanstabilität der Linie 33 verbessern, so dass geplante Anschlüsse zuverlässiger werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 startet auch die neue Elektrobuslinie (Linie 20), die ab der Haltestelle Hauptbahnhof (während der Umbaumaßnahme voraussichtlich ab der Ersatzhaltestelle Hauptbahnhof West) in Richtung Altstadt geführt wird. Diese Linie ersetzt dann die derzeitige Verstärkerlinie 33 E (siehe Drucksache 0001/2018/BV).

2. Linienwegtausch der Linien 27 und 33 im Boxberg Süd, Bedienung der Linie 27 mit größeren Bussen und Einführung eines echten Ringverkehrs im Emmertsgrund mit der Linie 27

Durch einen Tausch der Fahrwege der beiden Linien 27 und 33 zwischen Mombertplatz und Rohrbach Süd können mehrere Ziele erreicht werden:

- Die Linie 33 fährt zukünftig immer den direkten Weg. Die Fahrzeit zwischen Rohrbach Süd und dem Emmertsgrund reduziert sich um drei Minuten. Diese Fahrzeitreduktion dient vor allem der Stabilisierung des Fahrplans. Die Linie 33 wird pünktlicher, die Anschlüsse im gesamten Stadtgebiet werden zuverlässiger erreicht.
- Die Linie 27 fährt zukünftig immer über Boxberg Süd. Das Gewerbegebiet Rohrbach-Süd kann damit auch über die dortigen vier Haltestellen umsteigefrei erreicht werden. Gleichzeitig wird die Linie 27 auf Standard-Busse umgestellt, während sie aktuell mit kürzeren Bussen bedient wird. Diese Buslinie hat einen hohen Anteil an Fahrgästen mit Gepäck oder Gehhilfen, weshalb Standard-Busse eine Verbesserung darstellen. Dadurch wird die Linie 27 deutlich aufgewertet.
- Sonntags vormittags fährt zukünftig die Linie 27 statt der Linie 33 zwischen Rohrbach Süd, Boxberg Süd und Emmertsgrund (ohne Gewerbegebiet Rohrbach-Süd). Diese Fahrten sind sogenannte Linienwechsler: Sie kommen von Kirchheim als Linie 33 in Rohrbach Süd an und fahren als Linie 27 weiter, ebenso in umgekehrter Richtung. Das Gesamt-Angebot bezogen auf die Anzahl der Fahrten bleibt damit zwischen Rohrbach Süd, Boxberg Süd und Emmertsgrund im Wesentlichen unverändert, es wird jedoch transparenter, da es keine abweichenden Linienwege mehr gibt, und die Kapazitäten werden ausgeweitet.
- Als ergänzende Maßnahme werden alle Fahrten der Linie 27 an der Endstelle im Emmertsgrund ohne Wartezeit oder Standzeit durchgebunden. Hierdurch entsteht ein echter Ringverkehr: Die Haltestelle Jellinekstraße kann zukünftig auch als Einstiegshaltestelle in Richtung Rohrbach Süd und Gewerbegebiet genutzt werden, die Haltestellen Augustinum und Jaspersstraße zusätzlich als Ausstiegshaltestellen. Die Standzeiten der Linie 27 werden zur Haltestelle Rohrbach Süd hin verlegt, circa 4 Minuten je Richtung, was dort auch die Anschlusssicherheit erhöht.

Es ist anzumerken, dass es dann keine im Taktverkehr bedienten Direktverbindungen Kirchheim – Boxberg Süd mehr geben wird, jedoch weiterhin Fahrten zur Hauptverkehrszeit auf dieser Relation (heutige „E-“ und Schnellbusfahrten). Diese Fahrten werden nachfrageabhängig in das Gesamtangebot eingeplant. Insbesondere die Anbindung der Waldparkschule wird hierbei berücksichtigt. Darüber hinaus werden die Anschlussbeziehungen und Übergangszeiten in Rohrbach Süd und am Mombertplatz optimiert, so dass mögliche Nachteile der nicht mehr vorhandenen Direktverbindung weitgehend kompensiert werden (siehe auch Drucksache 0058/2018/IV).

3. Bedienung der Linie 29 ganztägig mit Gelenkbussen und Schließung der Taktlücke der Linie 29 stadtauswärts zwischen 7 und 10 Uhr

Seit 2013 fährt die Buslinie 29 morgens zwischen 7 und 10 Uhr nicht mehr vom Bismarckplatz über die Südstadt in Richtung Rohrbach Süd, stattdessen wurden mit diesen Fahrzeugen zusätzliche Fahrten der Linie 39 vom Bismarckplatz zum EMBL angeboten. Seit September 2017 wird bereits die nach Mark-Twain-Village verlegte Julius-Springer-Schule mit mehreren Zusatzfahrten zu Schulbeginn und -ende bedient. Aufgrund der Entwicklung der Südstadt (Mark-Twain-Village/Campbell Barracks) besteht nun die Notwendigkeit, die morgendliche dreistündige Angebotslücke entlang der Römerstraße wieder zu schließen und die Buslinie 29 dort stadtauswärts wiedereinzusetzen.

Aufgrund der derzeitigen betrieblichen Verknüpfung mit der Buslinie 39 kann die Buslinie 29 aktuell morgens ab 8 Uhr nur mit Standardbussen bedient werden. Dies führt zwischen 8 und 9 Uhr zu erheblichen Kapazitätsproblemen zwischen Mombertplatz und Rohrbach Süd. Durch eine betriebliche Trennung der beiden Buslinien kann erreicht werden, dass die Buslinie 29 wieder durchgehend mit Gelenkbussen bedient werden kann (Kapazitätserweiterung).

Ab Dezember 2018 wird demnach die Buslinie 29 wieder in beiden Richtungen im durchgehenden Taktverkehr über den S-Bahnhof Weststadt-Südstadt, die Rohrbacher Straße – Feuerbachstraße – Römerstraße verkehren. Die heutigen Zusatzfahrten zur Julius-Springer-Schule-Fahrten werden in den Taktverkehr integriert. Je nach Baufortschritt im Gebiet Mark-Twain-Village/Campbell Barracks wird die Buslinie 29 dann durch das Gebiet geführt werden können (siehe Verkehrskonzept zur Erschließung von MTV-Nord und Campbell Barracks).

4. Aufwertung der Verbindung Mombertplatz – Boxberg – EMBL – Bismarckplatz (Linie 39) siehe Drucksache 0058/2018/IV

Die Linie 39 besteht aktuell aus zwei Linienästen: Bismarckplatz – Königstuhl und Bismarckplatz – EMBL – Mombertplatz – Rohrbach Süd, dieser jedoch nur in der Hauptverkehrszeit und nur mit einzelnen Fahrten. Zukünftig wird der letztgenannte Linienast als eigene Linie mit der Liniennummer 39A geführt. Die neue Linie 39 A wird den Mombertplatz und den Boxberg direkt und im Taktverkehr an den Bismarckplatz anbinden, eine alternative Anbindung der Haltestelle Hauptbahnhof wird derzeit geprüft. Das Angebot wird zudem für die beiden Haltestellen Speyererhof (Schmiederklinik) und EMBL passgenauer auf die Belange der dort Beschäftigten zugeschnitten. Die rnv steht im ständigen Kontakt mit den dort wichtigen Arbeitgebern und (teils) JobTicket-Kunden Schmiederkliniken, EMBL, MPI für Kernphysik und den weiteren Instituten am Königstuhl.

Zukünftig wird auf der Linie 39A ein durchgehender Taktverkehr auf der Relation Bismarckplatz – Speyererhof – EMBL – Mombertplatz angeboten. Auf dem Boxberg bedient dann die Linie 39 A eine Schleife über die Haltestellen Boxbergring – Fernheizwerk – Louise-Ebert-Zentrum – Buchwaldweg – Mombertplatz – Am Götzenberg – Haselnussweg – Boxbergring. Da die Linie innerhalb dieser Schleifenfahrt keine Endstelle mit Standzeit haben wird, wird von und zu jeder der genannten Haltestellen zukünftig neben der Linie 29 eine zweite umsteigefreie Direktverbindung zum und vom Bismarckplatz geschaffen.

Die Haltestelle Rohrbach Süd wird dann von der Buslinie 39 A nicht mehr angefahren. Am Mombertplatz (inzwischen barrierefrei ausgebauter Bussteig in Richtung Rohrbach Süd) kann der Umstieg von der Buslinie 39A zu den Buslinien 29 und 33 erfolgen. Zusätzlich besteht die Umsteigemöglichkeit an den Bushaltestellen Am Götzenberg und Louise-Ebert-Zentrum von und zur Linie 27. Ein Planungsziel ist es, für die Verbindung EMBL – Rohrbach Süd zu allen Zeiten attraktive und weitgehend gesicherte Umsteigeverbindungen herzustellen.

Auf der Linie 39 A wird tagsüber mindestens ein 60-Minutentakt angeboten, der abschnittsweise und tageszeitabhängig bis auf einen 20-Minutentakt verdichtet wird. Am Wochenende werden – abhängig von den Anforderungen der Schmiederkliniken und des EMBL – einzelne Fahrten angeboten.

In den Abendstunden wird auf der Linie 39/39 A der Übergang vom Linienangebot zum Ruftaxi um etwa zwei Stunden nach hinten gelegt, somit ersetzt der Linienverkehr Ruftaxifahrten, die bis circa 22 Uhr zu nahezu 100 Prozent genutzt werden. Dabei werden Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von rund 10-20.000 € erwartet, welche nicht in die Defizit-berechnung einfließen.

Die neue Buslinie 39A wird nicht nur die Buslinie 29 entlasten, sondern auch die Straßenbahnlinie 23. Dies wird in der Hauptverkehrszeit zur Stabilisierung des Betriebsablaufs und somit zu einer höheren Pünktlichkeit führen und Kapazitäten im Straßenbahnbereich eröffnen.

5. Bedienung der östlichen Hatschekstraße im Gewerbegebiet Rohrbach Süd mit der Linie 27

Im Gewerbegebiet Rohrbach Süd wurde bereits im September 2017 der Fahrweg der Linie 27 angepasst. Sie fährt seitdem weiter in den Süden des Gebietes und bedient neu die Haltestelle Redtenbacherstraße und erschließt dort einzelne Gewerbebetriebe, außerdem die unweit der neuen Haltestellen gelegene Moschee. Die neue Haltestelle wird gut angenommen (circa 50 Fahrgäste pro Tag).

In einem zweiten Schritt soll nun auch der östliche Teil der Hatschekstraße von der Linie 27 befahren werden. An der Ecke Hatschekstraße/Im Breitspiel soll eine zusätzliche Haltestelle entstehen, über die die weiter südlich gelegenen Einrichtungen, unter anderem der OBI-Baumarkt, besser angebunden werden. Die Haltestelle Haberstraße wird dafür aufgegeben, jedoch liegen die umliegenden Haltestellen Tullastraße, Redtenbacherstraße, Hertzstraße und Im Breitspiel in relativ kurzer Entfernung, so dass sich keine Erschließungslücke ergeben wird.

6. Einbindung aller E (Verstärker)- und Schnellbusfahrten im Bereich Boxberg/Emmertsgrund in das Linienangebot

Aktuell gibt es morgens einige zusätzliche als Schnellbus oder „E“ ausgezeichnete Verstärkerfahrten von Boxberg und Emmertsgrund in Richtung Bismarckplatz, Rohrbach Süd, Kirchheim, Hauptbahnhof und ins Neuenheimer Feld sowie mittags nach Schulschluss zurück zum Boxberg und Emmertsgrund. Diese Fahrten sind vor allem für Schüler gedacht, verkehren (bis auf eine Fahrt) nur an Schultagen, können jedoch von allen Fahrgästen genutzt werden. Diese Busse befahren gegenüber den Regellinien abweichende Linienwege und werden unter anderem deswegen nicht in allen Fahrplanmedien dargestellt. Hier wird künftig die Transparenz und der Nutzen für den Fahrgast erhöht, indem diese Fahrten in das Gesamtangebot eingebunden werden.

Die rnv plant daher, diese bisher nicht in das Taktgefüge eingepassten Fahrten in das Regelangebot zu übernehmen. Das heißt, dass diese Fahrten vor allem (abschnittsweise) als Taktverdichter der Linien 27, 29, 33 beziehungsweise 39 A fungieren. Das Angebot wird dadurch transparenter und insgesamt gleichmäßiger ausgelastet, was wiederum zu einer höheren Betriebsstabilität und somit verbesserten Pünktlichkeit führt. Wo dies aus Nachfragegründen erforderlich ist, werden (abhängig von der Fahrzeugverfügbarkeit) Zusatzfahrten angeboten.

Die von der regulären Linie 33 nicht mehr angebotene Direktverbindung Kirchheim – Boxberg Süd (relevant insbesondere für die Anbindung der Gregor-Mendel-Schule, der Waldparkschule und der Hotelfachschule) wird dann durch diese zusätzlichen Fahrten, die in den Fahrplanmedien gekennzeichnet werden, weiterhin gewährleistet.

Diese Maßnahme ist kostenneutral. Es ist kein Gremienbeschluss erforderlich.

7. Bedienung der Linie 21 zwischen Hauptbahnhof und Bismarckplatz an Samstagen

Aktuell bietet die Linie 5 samstags die einzige Straßenbahnverbindung zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof. Darüber hinaus gibt es auf dieser Relation drei rnv-Buslinien (32, 33 und 34), die in unterschiedlichen Takten verkehren. Die regionale Buslinie 720 fährt zusätzlich alle 30 Minuten, die Buslinie 735 stündlich, jedoch von abweichenden Haltepositionen ab. Insgesamt ist das Angebot auf dieser wichtigen Relation sehr uneinheitlich und mit erheblich schwankenden Taktlücken versehen. In beiden Richtungen auf diesem Abschnitt kommt es häufig aufgrund von Nachfragespitzen zu Kapazitätsproblemen.

Entlastung soll die Straßenbahnlinie 21 bieten, die samstags ergänzend zu den genannten Linien auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Bismarckplatz im 10-Minutentakt verkehren wird. Diese Verstärkerlinie soll dabei 21 A genannt werden. Aktuell geplant ist ein Ringverkehr ab Bismarckplatz -> Bergheimer Straße -> Hauptbahnhof -> Römerkreis -> Bismarckplatz. Bis zum Ende der Baumaßnahme Hauptbahnhof soll dieses Zusatzangebot als Zusatzfahrten der Linie 32 zwischen Hauptbahnhof Ost und Bismarckplatz eingerichtet werden, danach als reguläres Linienangebot der Linie 21 weitergeführt werden.

8. Ausweitung Moonliner- und Nachtverkehr siehe Drucksache 0030/2018/IV

Im Zusammenhang mit der Verwaltungsvorlage (0030/2018/IV) wurde eine Maßnahme benannt, deren Umsetzung aus Sicht der rnv sinnvoll ist. Es handelt sich um eine zusätzliche Fahrt der Linie 5 in Nächten vor Samstag und vor Sonn- und Feiertagen von Edingen (ab 0:48 Uhr) über Bismarckplatz (ab 1:08 Uhr) nach Handschuhsheim und weiter bis nach Dossenheim Nord und zurück. Dieses Fahrtenpaar kann mit geringem Aufwand eingerichtet werden.

Vorteile sind die Einbindung in den Moonliner-Knoten am Bismarckplatz um 1:08 Uhr in Richtung Handschuhsheim und um 1:38 Uhr zurück in Richtung Edingen.

Die Finanzierung der Nutzkilometer auf der Gemarkung Heidelberg ist unter Punkt 10 dargestellt, die Kosten der Nutzkilometer im Rhein-Neckar-Kreis werden von den Umlandgemeinden getragen. Der Rhein-Neckar-Kreis mit den Gemeinden Dossenheim und Edingen-Neckarhausen hat dem Angebot zugestimmt.

9. Verlängerung der Linie 29 vom Bismarckplatz zum Technologiepark über die Mönchhofstraße (siehe Antrag 0005/2018/AN „Verbesserung ÖPNV-Bedienung Neuenheimer Feld – Sportzentrum Nord“)

Der Antrag zielt darauf hin, das hintere Neuenheimer Feld beziehungsweise die nördliche Tiergartenstraße besser an die Innenstadt und den Hauptbahnhof anzuschließen. Angeregt wurde eine Verlängerung der Linie 29 vom Bismarckplatz auf den Linienwegen der Linien 31 und 37 zum Sportzentrum Nord.

Die rnv plant, im Rahmen der Ersatzverkehre beim Umbau Hauptbahnhof ab Dezember 2018 die Linie 29 über Mönchhofstraße bis Technologiepark zu verlängern. Vorerst bis September 2019 ermöglicht die Linie 29 dann eine direkte, umsteigefreie Verbindung von den südlichen Stadtteilen ins Neuenheimer Feld, die ansonsten nicht vorgesehen war. Weiterhin kann diese Verbindung die Linien 31 und 32 entlasten. Gleichzeitig wird der Bismarckplatz betrieblich entlastet, da die Linie 29 dann dort nicht mehr endet und keine längeren Aufenthaltszeiten mehr am Bismarckplatz verbringt. Die rnv empfiehlt die Umsetzung, des Vorschlages aus der Politik, der zunächst ab Dezember 2018 den Einsatz eines weiteren Fahrzeugs notwendig macht.

Eine direkte Durchbindung der verlängerten Linie 29 mit der vom Sportzentrum Nord kommenden und dann ebenfalls an der Berliner Straße endenden Linie 37 ist kurzfristig nicht möglich, da die beiden Linien mit Fahrzeugen unterschiedlicher Größe bedient werden und die Ausfahrt aus der Straße Im Neuenheimer Feld aufgrund des Pkw-Rückstaus mit starken Verspätungen verbunden ist. Mittelfristig ist eine solche Verknüpfung eine denkbare Fortentwicklungsmöglichkeit zur weiteren Verbesserung der Anbindung des Neuenheimer Felds.

10. Wirtschaftliche Auswirkungen ab 2019 fortfolgende

In nachfolgender Tabelle sind alle kostenwirksamen Maßnahmen aufgeführt. Die unter Punkt 1., 2., 5. und 6. dargestellten Angebotsverbesserungen sind kostenneutral umsetzbar. Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden in folgender Tabelle aufgelistet.

Nr.	Maßnahme	Defizit pro Jahr und Maßnahme	Darin enthaltene Einnahmesteigerungen durch Fahrgastgewinne:
3./4.	Ausweitung der Bedienung mit Linie 29 in der Südstadt in Kombination mit Anbindung EMBL und Boxberg durch die 39 A	250.000 €* [*]	200.000 €
7.	Linie 21 samstags zwischen Hbf. und Bismarckplatz	70.000 €	30.000 €
8.	Zusatzfahrt Linie 5 in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag um 1:08 Uhr	10.000 € (Anteil HD)	gering
9.	Verlängerung Linie 29 bis Technologiepark	200.000 €	100.000 €
	Insgesamt:	530.000 €	330.000 €

*Es werden durch den Entfall von Ruftaxifahrten Einsparungen im städtischen Haushalt in Höhe von rund 10-20.000 € erwartet, welche nicht in die Defizitberechnung einfließen.

11. Weiteres Vorgehen

Im Zusammenhang mit dem Antrag Drucksache 0005/2018/AN „Verbesserung ÖPNV-Bedienung Neuenheimer Feld – Sportzentrum Nord“ wird zur nächstmöglichen Beratungsfolge das Prüfergebnis eines weiteren Erschließungsvorschlags vertieft und zur Umsetzung vorgeschlagen.

Die Kosten, die durch sich ergebende Angebotsmaßnahmen entstehen würden, kämen dann additiv noch zu den Kosten hinzu, die aufgrund der jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen berechnet wurden.

Alle oben genannten Maßnahmen werden zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2018 umgesetzt. Sie werden Teil des Angebotskonzeptes im Rahmen des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Dieses bildet die Diskussionsgrundlage im Bürgerbeteiligungsverfahren.

Nach Umsetzung der Maßnahmen dieser ersten Stufe, werden die weiteren Maßnahmen zur zweiten Stufe zusammengestellt und den gemeinderätlichen Gremien voraussichtlich im 1. Quartal 2019 zur Entscheidung vorgelegt. Wichtige Meilensteine sind dann unter anderem die Fertigstellung der Maßnahme Hauptbahnhof Nord und die Bautätigkeiten rund um die Großsporthalle und das Areal Heidelberg Innovation Park (HIP, siehe auch Informationsvorlage zu „Heidelberg Innovation Park: Verkehrsuntersuchung und Anschlussknoten Speyerer Straße“). Punkte die unter anderem dann erörtert werden müssen sind:

- Veränderungen und/oder Angebotsausweitungen des Linienangebotes ins Neuenheimer Feld.
- Integration der Buslinie 37 in die verlängerte Buslinie 29 und damit Anbindung des Sportzentrum Nord.
- ÖPNV-Erschließung im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Großsporthalle im Gebiet Heidelberg Innovation Park (HIP). Offen hierbei ist, wann die Verbindungsstraße zwischen Harbigweg und Loop West hergestellt wird, damit die Buslinie 33 (siehe Diskussion im Rahmen des Verkehrskonzepts Harbigweg und des Bezirksbeirates Kirchheim) wie von rnv im Rahmen der Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan HIP betont, direkt durch das Areal HIP unter anderem zur Erschließung der Großsporthalle herangezogen werden kann.
- Gegebenenfalls weitere Angebotsanpassungen. Derzeit sind noch keine Angaben dazu möglich.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die von der rnv eingesetzten Fahrzeuge werden den neuesten Standards analog den Niederflurfahrzeugen entsprechen und sind barrierefreie Niederflurfahrzeuge, die Haltestelleninfrastruktur wird laufend angepasst.

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 Begründung: Die Inhalte der Informationsvorlage befassen sich mit Themen die den ÖPNV fördern.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation rnv GmbH „Angebotsänderungen zum Fahrplanwechsel 09. Dezember 2018“
02	Sachantrag der Fraktion SPD vom 04.07.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.07.2018)