

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 9 4 / 2 0 2 3 / I V

Datum:
14.06.2023

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:
Führung der Buslinien 29 und 20A in der Südstadt

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Südstadt	06.07.2023	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Südstadt nimmt den Sachstand zur Führung der Buslinien 29 und 20A, sowie zur Entwicklung im Bereich der lokal emissionsfreien Antriebe im Heidelberger Busverkehr zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen der Umlegung der Buslinie 29 durch das Gebiet und die Einführung der Buslinie 20A wurden jeweils in den Drucksachen 0378/2021/BV und 0307/2022/BV beschrieben und beschlossen.

Zusammenfassung der Begründung:

Die Buslinienführung der Linien 29 und 20A in der Südstadt soll gemäß den Beschlüssen des Gemeinderates einheitlich auf der Rheinstraße verbleiben und nicht in die Fahrtrichtung Boxberg in die Emil-Gumbel-Straße verlegt werden. Die derzeitige Buslinienführung wird mit den neuen, zum Teil noch einzurichtenden Haltestellen eine optimale ÖPNV-Erschließung der Konversionsfläche Mark-Twain-Village / Campbell-Barracks (MTV/CB) darstellen. Die Umweltbelastung für Anwohnende entlang der Buslinienführung durch die eingesetzten Busse wird sich in den kommenden Jahren durch den Einsatz von lokal emissionsfreien Fahrzeugen zudem weiter verringern.

Begründung:

1. Antrag 0034/2023/AN BB Südstadt vom 09.03.2023

Mit Antrag 0034/2023/AN wird eine Prüfung der Linienführung der Buslinie 29 sowie der künftigen Linie 20A im Bereich der Rheinstraße beantragt.

Zur Vermeidung einer höheren Verkehrsbelastung in der Rheinstraße sowie zur Vermeidung von Busbegegnungen im Kurvenbereich von der John-Zenger-Straße in die Rheinstraße soll geprüft werden, ob eine Aufteilung des Linienwegs auf Rheinstraße und Emil-Gumbel-Straße mit entsprechenden Haltestellen machbar ist.

2. ÖPNV-Erschließungskonzept aus MTV/CB (politische Beschlüsse)

Sowohl im Masterplan Südstadt als auch im Bebauungsplanverfahren wurde die ÖPNV-Erschließung der Konversionsfläche MTV/CB geplant und schließlich durch politische Beschlüsse festgelegt. Im Rahmen der Drucksache 0018/2019/IV wurden diese Festlegungen im Zuge des Erschließungskonzeptes zusammengefasst.

Alle Konzepte haben eine gemeinsame Grundlage: Die ÖPNV-Erschließung über die Rheinstraße, John-Zenger-Straße und Sickingenstraße.

Damit einher ging auch im Ergebnis die Festlegung der Lage der Lichtsignalanlagen und der Vollknoten entlang der Römerstraße. Zum Beispiel wird der Knoten Römerstraße/Rheinstraße als solcher beibehalten und für den Busverkehr durch das Gebiet in beiden Richtungen ertüchtigt. Das Ergebnis beinhaltet auch, dass auf Höhe der Emil-Gumbel-Straße kein Vollknoten entsteht. Das wiederum bedeutet, dass das Links-Einbiegen aus der Emil-Gumbel-Straße in die Römerstraße nicht möglich ist.

Im späteren Verlauf seit 2017 wurde auf Basis der oben genannten Festlegung die Umsetzung des ÖPNV-Linienkonzeptes vorbereitet. Je nach Baufortschritt vor Ort wird die Buslinie 29 durch das Gebiet umgelegt - zuletzt haben sich die gemeinderätlichen Gremien in 2021 und 2022 damit befasst (letzte Drucksache 0378/2021/BV). Diese Buslinienführung wurde von den gemeinderätlichen Gremien befürwortet und beschlossen und im Bebauungsplan Konversion Südstadt wie folgt beschrieben (Punkt 6.5.3 Öffentlicher Personenverkehr): „Zukünftig ist geplant, die Linienführung der Stadtbuslinie 29 durch das Plangebiet über die Rheinstraße und die John-Zenger-Straße zum Knotenpunkt Fabrikstraße/Sickingenstraße zu führen. Damit werden beide Teilbereiche an das ÖPNV-Netz angebunden. Die nächstgelegenen Haltestellen sind in Höhe des Marlene-Dietrich-Platzes vor dem Karlstorbahnhof, gegenüber dem Baufeld 3 des Teilbereichs MTV-Süd und in der Rheinstraße vorgesehen. Insgesamt wird die gesamte Konversionsfläche Südstadt vollständig durch ÖPNV-Haltestellen im Radius von 300 m erschlossen.“

Im Zuge der Angebotsanpassungen ÖPNV, die ab 2024 anstehen, hat der Heidelberger Gemeinderat die Stadtverwaltung damit beauftragt, eine Informationsveranstaltung für alle Bezirksbeiräte durchzuführen und diese Maßnahmen vorzustellen. Diese Veranstaltung fand am 05.12.2022 statt. Leider waren keine Bezirksbeiräte aus der Südstadt anwesend.

3. ÖPNV-Erschließung MTV/CB - aktuell

Seit Schuljahresbeginn im September 2022 verkehrt die Buslinie 29 von Norden kommend durch die Rheinstraße und bedient anschließend die neue Haltestelle Marlene-Dietrich-Platz im Konversionsgebiet MTV/CB. In der Gegenrichtung verläuft der neue Linienweg der Buslinie 29 ebenso über die Sickingenstraße, die John-Zenger-Straße und die Rheinstraße zurück zur Römerstraße. Der weitere Linienweg blieb unverändert.

Die Haltestellen in der Rheinstraße befinden sich kurz vor (provisorischer) Herstellung beziehungsweise Inbetriebnahme. Der nördliche Bussteig ist fertig gestellt, die verkehrsrechtliche Anordnung zur Aufstellung des Verkehrszeichens steht noch aus. Die Errichtung des südlichen Bussteigs ist im Planungsprozess. Die Haltestellen in der John-Zenger-Straße (Haltestelle Marlene-Dietrich-Platz) sind seit Herbst 2022 barrierefrei errichtet und werden seit 19.09.2022 bedient.

Darüber hinaus berücksichtigen die Planungen des MTV/Campbell die entsprechenden Straßenquerschnitte für eine Busbefahrung. Die Straßencharakteristik ist hier vergleichbar mit zahlreichen anderen busbefahrenen Straßen im Stadtgebiet. Unfallhäufungsstellen sind diesbezüglich nicht aufgetreten und nicht zu erwarten.

Eine wie im Antrag beschriebene Beeinträchtigung der Außengastronomie durch die Haltestelle in der Rheinstraße ist nicht zu befürchten: wie am Beispiel der benachbarten Außengastronomie (Rheinstraße/Römerstraße) sichtbar ist, ist ausreichend Platz dafür unter den Bäumen vorhanden, sodass diese eingerichtet werden kann und im Gegenzug die Bushaltestelle und ihre Fahrgäste nicht durch diese beeinträchtigt sein werden.

4. Wunsch Antragsteller – Abwägung Pro und Contra

4.1. Kurzfristige Maßnahmen

Die im Antrag benannten Anfangsprobleme nach Aufnahme des Fahrbetriebs im Bereich der Ecke John-Zenger-Straße und Rheinstraße sind der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) bekannt und führten nach Abschluss der Straßenbauarbeiten zu keinen Fahrerrückmeldungen mehr. Durch kleinere Maßnahmen kann der Busverkehr vor Ort weiter verbessert werden. Derzeit stimmen sich die Verkehrsbehörde und die rnv über mögliche verkehrsrechtliche Maßnahmen ab, die dauerhaft zu einem verbesserten Verkehrsfluss insbesondere den Busverkehr betreffend führen werden (Versetzen eines Blumenkübels, Grenzmarkierung usw.). Der Kurvenbereich Rheinstraße/John-Zenger-Straße entspricht grundsätzlich einer durchschnittlichen innerörtlichen Route für eine Busführung und soll von Buslinien befahren werden.

4.2. ÖPNV-Linienkonzept – Umsetzung – Zeitplan – Verkehrsbelastung und CO₂

Da die Buslinie 29 in beide Richtungen das Konversionsgebiet durchquert, sind Haltestellen in beide Fahrtrichtungen notwendig. Kernstück der Verkehrskonzeption MTV/CB ist es, die Erschließung über die Vollknoten Römerstraße/Rheinstraße und Römerstraße/Sickingenstraße zu realisieren. Von der Emil-Gumbel-Straße ist das Linkseinbiegen in die Römerstraße nicht möglich (siehe oben).

Darüber hinaus wäre, wie im Antrag gefordert, eine ungleiche Fahrtroute der Buslinie 29 notwendig. Richtung Süden beziehungsweise Fahrplanrichtung Boxberg wäre eine Durchfahrt über die Emil-Gumbel-Straße inklusive einem Halt theoretisch möglich. Hierfür wäre eine zusätzliche barrierefreie Bushaltestelle zu errichten. Eine Rückfahrt in Fahrplanrichtung Innenstadt ist hingegen mangels Möglichkeit eines gesicherten Ausfahrens von der Emil-Gumbel-Straße in die Römerstraße nach Norden nicht möglich. Das bedeutet, dass die Busse in dieser Richtung immer über die Rheinstraße verkehren müssen. Eine entsprechende Aufteilung ist aus verkehrlicher Sicht abzulehnen und führt zur Verunsicherung aller Fahrgäste, insbesondere der ortsunkundigen Gelegenheitsnutzer/innen. Eine komplette Verlagerung des Busverkehrs aus der Rheinstraße in die Emil-Gumbel-Straße ist mangels Vollknoten Emil-Gumbel-Straße/Römerstraße nicht möglich, aber auch nicht wünschenswert, da sich dadurch die Erschließungsqualität des Areals nördlich der Rheinstraße deutlich verschlechtern würde. Es entstünden entsprechend längere Fußwege für Fahrgäste aus dem

Bereich Rheinstraße, Roebelingstraße, Mark-Twain-Straße, welche durch die jetzige Linienführung vermieden werden. Insbesondere wird die Bushaltestelle in der Rheinstraße, die den Namen „Mark-Twain-Center“ erhält, Bedeutung für die Julius-Springer-Schule haben. Die Erreichbarkeit der Schule verbessert sich gegenüber heute, noch mehr Bedeutung erhält die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Norden durch den Wegfall der Überquerung der Römerstraße. Diese Bushaltestelle wird zu einem späteren Zeitpunkt errichtet.

Ein veränderter Linienweg der Buslinie 20 A ist ebenfalls nicht sinnvoll und wurde im Zusammenhang mit der gemeinderätlichen Beratung (siehe Drucksachen 0307/2022/BV und 0047/2023/BV) in den gemeinderätlichen Gremien beschlossen: Die Linie 20A wird ab September 2023 das ÖPNV-Angebot der Südstadt ergänzen und in den Hauptverkehrszeiten eine Direktverbindung in das Neuenheimer Feld herstellen. Der geplante Einrichtungsbetrieb durch das MTV/CB kann nur in dieser Richtung sinnvoll erfolgen, um schwerpunktmäßig die bessere ÖPNV-Erschließung für das Areal westlich der Römerstraße herzustellen. Darüber hinaus existiert keine „Endhaltestelle“ in MTV/CB, in der ein Bus wenden könnte.

4.3.CO₂-Belastung und Verkehrsbelastung für die Anwohner

Die im Antrag aufgeführten Emissionsbelastungen durch den Busverkehr sind bereits mit der heutigen Dieselschifftechnologie sowie aufgrund der reduzierten Fahrgeschwindigkeiten stark gesunken. Die Stadt Heidelberg und die rnv planen eine vollständige Umstellung der Busflotte auf alternative und leise (lokal emissionsfreie) Antriebe. In Heidelberg sind bereits 10 batterieelektrische Solobusse (12 m Länge) im Einsatz. Weitere elektrische Solobusse werden über die nächsten Jahre folgen. Im Bereich der Gelenkbusse, welche vornehmlich auf der Buslinie 29 durch die Rheinstraße verkehren, ist die Umstellung auf elektrische Antriebe deutlich anspruchsvoller, da hier ein höherer Energiebedarf besteht. Diese werden auf sogenannte „Wasserstoffbusse“ umgestellt und werden somit, mittels einer Brennstoffzelle, ebenfalls emissionsfrei verkehren. Im Herbst 2022 wurden die Bauarbeiten für einen neuen Betriebshof der rnv begonnen. Dieser Betriebshof wird speziell für Wasserstoff-Busse errichtet. Erste Wasserstoff-Gelenkbusse werden bereits im Frühjahr 2024 erwartet. Die Umstellung der Busflotte wird ein Prozess über mehrere Jahre sein und nur schrittweise erfolgen können. Spätestens bis 2030 soll der gesamte Fuhrpark der rnv elektrisch und lokal emissionsfrei sein.

Neben den technischen Möglichkeiten, Schadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr zu reduzieren, ist es nicht unerheblich, auf die Chancen einer optimalen ÖPNV-Erschließung eines Stadtteils hinzuweisen. Erste Schreiben von Anwohnenden bestätigen die Notwendigkeit, der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes, da sie diese Bushaltestelle in der Rheinstraße dringend benötigen und gerne den ÖPNV durch die geplanten Achsen nutzen werden. Eine gute ÖPNV-Qualität, die Menschen dazu bewegen kann, auf das Auto zu verzichten, besteht darin, dass man einen guten, verlässlichen und relativ dichten Takt auf gebündelten ÖPNV-Achsen wie die Rheinstraße/John-Zenger-Straße und Sickingenstraße anbietet. Eine Aufspaltung von Linienästen und Verlagerung in eine Nachbarstraße (siehe Ausführung oben) wird eher nicht dazu beitragen können, dass CO₂-Emissionen aus dem Verkehr durch eine Verdichtung im ÖPNV langfristig verringert werden können. Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität sollte es im vorliegenden Fall sein, den bereits angestoßenen Prozess für mehr Klimaschutz im Verkehr (ÖPNV-Strategie) möglichst rasch in die Umsetzung zu bringen. Dabei sollten mögliche Nachteile für Anwohnende, die den Busverkehr heute als Belastung empfinden, geringgehalten werden.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: **+ / -** **Ziel/e:**

Drucksache:

0 0 9 4 / 2 0 2 3 / I V

00350179.docx

...

(Codierung) berührt

- M01 + Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
Ziel/e:
- M05 + Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten
Ziel/e:
- M07 + „Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern
Begründung:
Die derzeitige Linienführung ermöglicht mit den neuen Haltestellen einen schnellen, direkten Zugang zum städtischen ÖPNV mit kurzen Zuwegen der umliegenden Quartiere sowie der Julius-Springer-Schule

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Linienweg Buslinien 29 und 20A sowie regionale Buslinie - Anlage steht digital zur Verfügung -
02	Buslinien 29 und 20A - Haltestellen - Einzugsbereiche - Anlage steht digital zur Verfügung -