



Kreisverband Rhein-Neckar e.V.

VCD Rhein-Neckar e. V. Hauptstraße 42 69117 Heidelberg

Herrn
Prof. Dr. von der Malsburg
Palais Graimberg
Postfach 105520
69045 Heidelberg

Geschäftsstelle:
Hauptstraße 42
69117 Heidelberg
Tel.: (AB) / Fax (0 62 21) 16 08 93
Öffnungszeiten: nach Vereinbarung

eMail: rhein-neckar@vcd.org
Homepage: www.vcd.org/rhein-neckar

ÖPNV:
alle Linien bis Bismarckplatz,
5 Minuten zu Fuß in die Hauptstraße

Bankverbindung:
H+G-Bank HD BLZ 672 901 00
Geschäftskonto Nr. 65 68 90 06
Spendenkonto Nr. 65 68 91 03

Heidelberg, den 24.11.2005

Stellungnahme zur „Linienbündelung im Stadtkreis Heidelberg“

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. von der Malsburg,

der Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Rhein-Neckar e.V. nimmt wie folgt Stellung zu der „Linienbündelung im Stadtkreis Heidelberg“ im Rahmen der Anhörung.

Außerdem möchten wir Ihnen den Vorschlag des VCD für ein optimiertes Busnetz für Heidelberg darstellen. Dies ist in Anlage ebenfalls beigefügt.

Der VCD ist jederzeit gerne zu einem Gespräch über die Nahverkehrskonzeption bereit.

Wir bitten die späte Übersendung dieser Stellungnahme zu entschuldigen. Wir hatten Herrn Hüge bereits darüber informiert.

Mit freundlichen Grüßen

Ingolf Hetzel

Vorstand des VCD Kreisverband Rhein-Neckar e.V.

Anlage: VCD-Vorschlag zum Busnetz in Heidelberg

Stellungnahme des VCD Rhein-Neckar

1. Die Linienbündel sollten so gewählt sein, dass sie zu den Bündeln des Rhein-Neckar-Kreises kompatibel sind. Das ist im Falle der Linie 35 (235, 735) nicht gegeben. Der Linienverlauf deckt sich von HD Hbf bis nach Neckargemünd. Dadurch können eventuelle betriebliche und Kostenvorteile durch eine gemeinsame Bedienung nicht genutzt werden.
2. Die Bündel sollten so zusammengefasst sein, dass Zusammenhängendes zusammen bleibt. Das ist nicht gegeben, da die 235 in Wieblingen im Ost-Bündel ist, die 226 aber im Stadtbündel. Dies ergibt für Wieblingen also einen 10-min-Takt aus zwei Bündeln.
3. Da bei den Bündeln keine Angaben zu der Qualität der betrieblichen Bedienung (z.B. Takt, Verkehrstage) steht, sollte unter Berücksichtigung der Diskussion um die Linie 29 zumindest ein minimaler Bedienungsstandard der im Bündel genannten Linien vermerkt werden.
4. Im Bündelungskonzept fehlen Angaben zu den in der Grafik (Anlage 2) eingezeichneten Linien 41, 42, 718 völlig. Da die Verbindung des Neuenheimer Feldes mit dem Hauptbahnhof Heidelberg besonders wichtig ist, muss die Abgrenzung/Überlappung mit dem südlich angrenzenden Bündel des Rhein-Neckar-Kreises definiert werden.
5. Ein Komplettbündel „Stadtverkehr Heidelberg“ würde die Stadt sehr stark an einen Anbieter binden. Eine Unterteilung in kleinere und dennoch funktionsfähige Bündel würde die Anzahl der Anbieter bei der geplanten Ausschreibung sicherlich erhöhen und im Geiste des Wettbewerbs auch flexiblen Einzelunternehmern eine Chance geben.
6. In Rohrbach könnte die geplante Linie 44 ggf. anstatt des geplanten AST-Verkehrs die Regelbedienung von Alt-Rohrbach übernehmen.
7. Der Ausschreibungshorizont mit dem Jahr 2010 ist unrealistisch, da dieser aufgrund der zumeist bereits 2006 auslaufenden Linienkonzessionen nur durch die Einbeziehung der beiden Bergbusse Ziegelhausen und Handschuhsheim sowie die Linie 33 erreicht wird. Die beiden Bergbusse weisen nur eine untergeordnete Verkehrsbedeutung auf, die eine Verschiebung der Ausschreibung von 2006 auf 2010 nicht gerechtfertigt erscheinen lässt. Die Linie 33 wird im westlichen Teil vermutlich bereits vor dem Jahr 2010 durch die projektierte Straßenbahn im Neuenheimer Feld ersetzt. Der östliche Teil sollte sinnvollerweise in das Bündel HD-Ost integriert werden.
Aufgrund der durch eine Ausschreibung zumeist eintretende Verbesserung der Bedienungsqualität bzw. Kostenersparnis fordert der VCD eine Schaffung von Teilbündeln in der Art, dass bereits zum Juni 2006 möglichst viele Linien ausgeschrieben werden können.

Der VCD schlägt eine Entflechtung des Busnetzes vor. Dies ist aufgrund der vielen Linien- und Taktüberlagerungen (11+31+29+33+12+26, ggf. noch mit 34+35) fast völlig starr.

Auf der folgenden Seite ist der Vorschlag des VCD für ein optimiertes Busnetz für Heidelberg ausgeführt.

Anlage: VCD-Vorschlag zum Busnetz in Heidelberg

Der VCD Rhein-Neckar e.V. schlägt folgende eindeutige Bündel für den Stadtverkehr in Heidelberg vor (hier nach Stadtteilen gegliedert):

1. West-Ost-Bündel (in Grafik rot)

Pfaffengrund, Wieblingen, nördliche Altstadt, Schlierbach, Ziegelhausen, Neckargemünd mit den entsprechenden Weiterführungen im Rhein-Neckar-Kreis (z.B. Wilhelmsfeld, Dilsberg).

2. Süd-Bündel (in Grafik blau/grün)

Boxberg, Emmertsgrund, Kirchheim, Weststadt, südliche Altstadt.

3. Uni-Bündel (in Grafik lila)

Uniplatz - Neuenheimer Feld (über Hbf bzw. Mönchhofstraße).

In den Bündeln wären die wichtigsten und zentralen Relationen als so genannte „Metro-Linien“ in einem 10-min-Takt zu fahren (in der Grafik als fette Linie dargestellt), die ggf. an den Enden verzweigen. Zur Vollständigkeit sind die Straßenbahnlinien als graue Strecken hinterlegt.

Ein weiteres Argument für diese Bündel ist, dass sie einzeln problemlos gegen geplante Straßenbahnverkehre ausgetauscht werden können.

Das VCD-Konzept sieht außerdem keine (unübersichtlichen) Ringlinien im Pfaffengrund, der Altstadt und in Rohrbach vor.

Die 3 vorgeschlagenen Bündel entsprechen weitgehend den in der Stadt vorherrschenden Mobilitätsbedürfnissen.

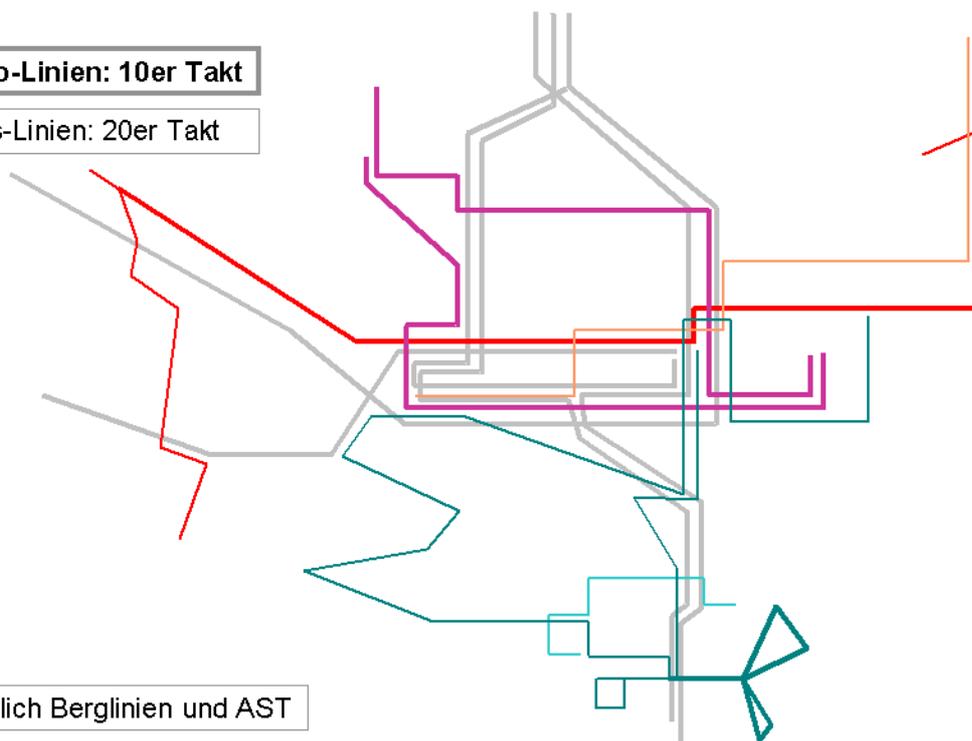
Die mit Kleinbussen oder Taxen zu bedienenden Bergbusse und AST-Verkehre können aufgrund ihrer nur punktuellen Bedeutung und geringer Verkehrsleistung ggf. separat vergeben werden.

Liniennetz Bus

Metro-Linien: 10er Takt

Bus-Linien: 20er Takt

Zusätzlich Berglinien und AST



VCD Rhein-Neckar e.V.

Porträt: AK Bahn

"Keimzelle" des AK Bahn war ca. 1990 eine Zufallsbekanntschaft zwischen Fritz Fath und Michael Steinfatt in Neckargemünd. Gemeinsam weiteten sie Michaels Konzept zum Ausbau des Heidelberger Straßenbahnnetzes aus, u. a. durch Vorschläge zur Verlängerung der Straßenbahn nach Schwetzingen und eine Wieder-Erschließung der Altstadt über die Friedrich-Ebert-Anlage, die "Peterskirchenkurve" und die Grabengasse zum Uni-Platz.

Durch Kontakt zum VCD (Sven Grahnert) und ProBahn wurden die Aktivitäten in einem gemeinsamen Arbeitskreis Bahn gebündelt. 1992 erschien die Broschüre „Straßenbahn-Konzept Heidelberg, Teil 1: Altstadt“ und wurde im "Essighaus" der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei wurden Jürgen und Thomas Hoffmann sowie Frank Mayer auf den AK Bahn aufmerksam. Auf Treffen im größeren Kreis im "Essighaus" sowie auf Ortsbegehungen diskutierte der AK weitere Vorschläge zum Netzausbau - durchaus auch sehr kontrovers - ließ sie schließlich in das Verkehrsforum einbringen, dessen Beschlüsse die Basis für den Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg bildeten.

Mitte der 90er Jahre wurde unter Leitung von Sven Grahnert die 80-seitige Broschüre "Mehr Schienen nach Heidelberg" erarbeitet und veröffentlicht, in der zu jedem Streckenast mögliche Ausbauvarianten in Plänen dargestellt, ausführlich diskutiert und bewertet wurden. Dazu gab es eine Diskussion mit der OB und Vertretern der Stadt Heidelberg, Pressegespräche und eine eigene Sendung im Kurpfalz-Radio. Öffentliche Podiumsdiskussionen wurden veranstaltet zum ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis, zur Straßenbahn im Neuenheimer Feld, in Schwetzingen, Nußloch, Ladenburg und nach Kirchheim.

Leider werden in Heidelberg und Umgebung Konzepte zur Verkehrsinfrastruktur nur sehr langsam umgesetzt und durch knappe und wechselnde Mehrheiten in den Entscheidungsgremien immer wieder in Frage gestellt. Mit den politischen Mehrheiten hat sich auch der Schwerpunkt unserer Argumentation für die Straßenbahn von der Umweltfreundlichkeit hin zur Wirtschaftlichkeit verschoben. Thomas Hoffmanns Erbsendosen-Vergleich wurde sogar vom Stadtblatt aufgegriffen. Auch kleine Erfolge greifen wir auf, z.B. durch die Brezel-Flugblatt-Aktion in der Bahn zum Wieder-Einbau der Kurve Mittermaierstraße - Bergheimer Straße in Richtung Bismarckplatz.

Vor der Abstimmung über die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Herbst 2001 ließen wir einen historischen Straßenbahnwagen als "VCD Abenteuerbahn" verkehren. Erfreulicherweise blieben die meisten Straßenbahnprojekte im Plan erhalten, auch wenn die Mehrheit für Kirchheim nur knapp war.

Daueraufgaben sind Kontakte zu Verkehrsunternehmen (vor allem HSB), politischen Entscheidungsträgern und zur Presse durch Gespräche, Aktionen und Leserbriefe. AK-Mitglieder sind derzeit: Fritz Fath, Thomas Hoffmann, Christof Liebold, Michael Löwe, Frank Mayer und Wolfgang Preuß. Aktuell diskutieren wir über die Optimierung des Heidelberger Busnetzes mit Anbindung der S-Bahn-Haltepunkte und eine Umgestaltung des Bismarckplatzes. Interessenten sind willkommen!

Einige der bisherigen Aktivitäten und Erfolge des VCD auf Bundes- und Kreisebene

- Unterschriftensammlungen und Lobbyarbeit des VCD führten **1992** zur Einführung der **BahnCard**. **2003** trug der VCD zur Wiedereinführung der **BahnCard 50** bei, die nun auch Mitfahrern Rabatt bietet.
- **Auto-Umweltliste**: jährlicher Auto-Test unter ökologischen Gesichtspunkten.
- **Fahrplankarten** (Landkarten mit Angabe von **Fahrhäufigkeit und Fahrdauer** von Bahn- und Buslinien) für Deutschland und u.a. im Rhein-Neckar-Dreieck.
- **Fahrplankärtchen** im Scheckkartenformat mit **Taktminuten der S-Bahn Rhein-Neckar** für die wichtigsten Bahnhöfe in 100.000facher Auflage.
- Weiterbetrieb der historischen Fahrzeuge bei der **Heidelberger Bergbahn** auch durch **Unterschriftensammlung** des VCD gesichert.
- Erstellung detaillierter **Konzepte** zur Erweiterung des Heidelberger Schienennetzes und Busliniennetzes.
- Mitwirkung bei der Erstellung des **Mannheimer Bürgerstadtplans**.
- Mitwirkung bei der Erstellung des **Verkehrsentwicklungsplans Mannheim**.
- Zahlreiche **Infostände** auf Messen und in Fußgängerzonen.
- Erstellung des beliebten **Wanderführers**.
- Erarbeitung einer Mobilitätskiste zur **Verkehrserziehung** im Kindergarten.
- Initiierung des **Car-Sharing**, nicht nur im Rhein-Neckar-Dreieck.

Unsere Serviceleistungen

Im Mitgliedsbeitrag sind inbegriffen:

fairkehr

Sechsmal im Jahr erhalten Sie unsere bundesweite Mitgliederzeitschrift, das Magazin für Umwelt, Verkehr und Reisen. **Aktuelle Beiträge** informieren über die neuesten Trends in Politik, Mobilität und nachhaltigen Tourismus.

Umwelt Direkt

Ist die **regionale Öko-Zeitschrift** im Rhein-Neckar-Raum. **5 mal im Jahr** informiert sie über aktuelle regionale Themen. Hier erfahren Sie was beim VCD und anderen Verbänden gerade läuft.

Verkehrsberatung

Wir sagen Ihnen, was Sie brauchen, um gut, sicher und umweltschonend unterwegs zu sein.

PKW und LKW günstiger mieten

Als Mitglied erhalten Sie bis zu 25% Rabatt.

Schutzbriefe

- Plus (Person + Fahrrad)
- Komplett (Person + Fahrrad + KFZ)
- Top (KFZ)

Versicherungen

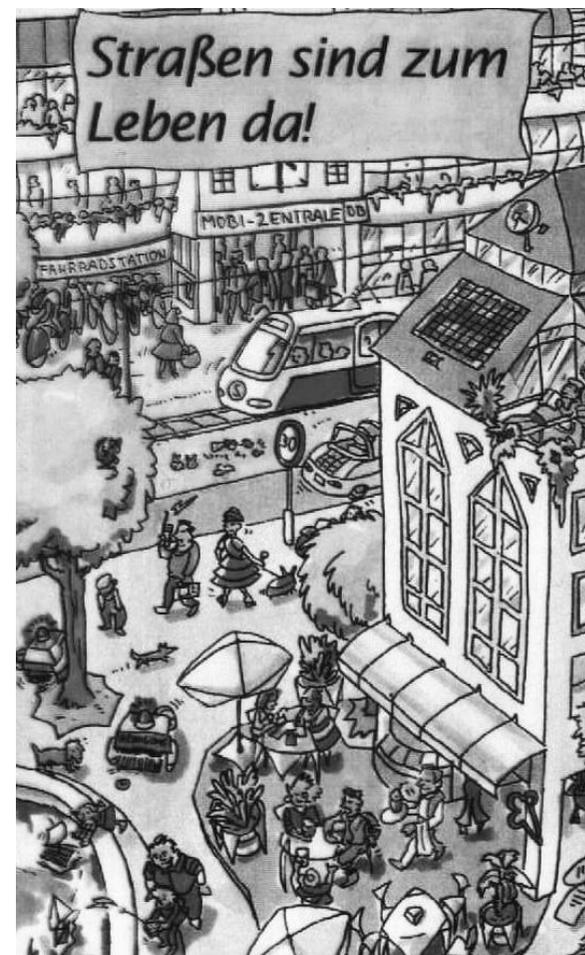
- Eco-Line. Die einzige **ökologische Kfz-Versicherung** in Deutschland. Der Preis orientiert sich an der Umwelt-Qualität Ihres Fahrzeugs.
- Reiseversicherungen
- Rechtsschutz
- Unfallversicherung
- Privat-Versicherungen



Kreisverband Rhein-Neckar e.V.

Der Verkehrsclub für Umweltbewusste

Wir bewegen Menschen -
ökologisch und sicher



Gründung des VCD: 1986

Mitglieder bundesweit: ca. 60.000

Gründung des KV Rhein-Neckar: 1988

Kreisgebiet: Heidelberg, Mannheim und der Rhein-Neckar-Kreis

Mitglieder im Kreisverband: etwa 1.300

Kreisgeschäftsstelle

Hauptstraße 42
69117 Heidelberg
Telefon und Fax: 06221 / 16 08 93
Öffnungszeiten: nach Vereinbarung
E-Mail: rhein-neckar@vcd.org
Internet: www.vcd.org/rhein-neckar

Ortsgruppen

Mannheim
Wolfgang Preuß Tel. 0621 / 30 11 01
Mannheim-Neckarau
Markus Rebmann Tel. 0621 / 8 54 75 40
Sandhausen
Armin Boßerhoff Tel. 062 24 / 8 16 22
Wiesloch (WINUM)
Manfred Stindl Tel. 062 22 / 5 13 65
Schwetzingen
Dieter Konrad Tel. 062 02 / 2 59 12

Bundesgeschäftsstelle

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Kochstr. 27
10969 Berlin
Telefon: 030/28 03 51-0
Fax: 030/28 03 51-10
Internet: www.vcd.org

Unsere Arbeitskreise

AK Bahn

Hier geht es um Eisenbahn-, Straßenbahn-, aber auch Busverkehr in unserer Region, Fahrpläne, Baumaßnahmen, Tarife, Fahrzeuge und Betriebskonzepte werden besprochen, auch im Dialog mit den Verkehrsunternehmen und der Politik.

Treffen: 1 mal monatlich Samstags in Heidelberg
Ansprechpartner: Frank Mayer, Tel 06221 / 18 46 44

AK Freizeit

Organisation von 3 - 4 Tagesausflügen jährlich per Bahn mit ca 20 bis 50 Teilnehmern ab Mannheim und Heidelberg.
Am Ziel: Stadtführungen, Museumsbesuche, Möglichkeit zum Bummeln, Naturerlebnisse.

Ansprechpartner: Klaus Muhl, Tel 06203 / 95 48 04

AK Clever Unterwegs

Vereinsübergreifender Arbeitskreis, der sich darum kümmert, dass Kinder im Verkehr besser und sicherer vorwärts kommen.

Ansprechpartner: Dieter Konrad, Tel. 06202 / 259 12

Unser Vorstand 2005

Ingolf Hetzel, Dieter Konrad, Jan Rayer,
Sebastian Kühlewein, Wolfgang Preuß
vorstand-rhein-neckar@vcd.org

V.i.S.d.P.: VCD Rhein-Neckar e.V., Tel./Fax 06221-16 08 93,
Hauptstr. 42, 69117 Heidelberg, Stand: Jan. 2006

Bitte senden Sie mir

- Weitere Informationen über den VCD
- Genauere Informationen zum Thema
- Genauere Informationen zum Arbeitskreis
- Informationen, wie ich mitarbeiten kann
- Aktuelle VCD-Nachrichten (nur per E-Mail)
- Informationen über die Mitgliedschaft beim VCD (44 €/ Jahr, ermäßigt 22 €/ Jahr)

Name: _____

Adresse: _____

PLZ, Ort: _____

E-Mail: _____

Telefon: _____

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Kreisverband Rhein-Neckar
Hauptstraße 42
69117 Heidelberg

Änderungsanträge zum Busnetzvorschlag der Stadtverwaltung Heidelberg

(Drucksache 0081/2005/IV, Mai 2005)

Heidelberg-Süd

1. Führung der Linie 11 zwischen Hauptbahnhof und Bismarckplatz über Lessingstraße, Franz-Knauff-Straße und Rohrbacher Str.
 - *Anbindung der Rohrbacher-Straße („Hans-Böckler-Str.“, „Kaiserstraße“, „Franz-Knauff-Straße“) gantzätig und auch im Abendverkehr.*
2. Durchbindung der Linie 29 zum Bismarckplatz gantzätig und auch am Wochenende (wie heute).
 - *Anbindung des Boxbergs in heutiger Qualität (als Mindeststandard) sichern.*
3. Führung der Linie 29 über Hauptbahnhof und Kurfürstenanlage, statt über Rohrbacher Straße.
 - *Aufgrund der schlechten Umsteigebeziehungen vom Boxberg in Rohrbach Süd ein besseres Angebot in Richtung Hauptbahnhof, wodurch sich die Fahrzeit zum Bismarckplatz nur geringfügig verlängert. Die Anbindung der Rohrbacher Straße in der Weststadt erfolgt durch die Linie 11 (Hauptbahnhof – Bismarckplatz).*
4. Verdichtung der Linie 29 zum 10-Minuten-Takt im Abschnitt Rohrbach-Süd – Boxberggring – Rohrbach-Süd.
 - *Heutiges Taktangebot im Boxberg erhalten.*
5. Führung der Linien 11 und 31 im Abschnitt Rohrbach-Süd – Emmertsgrund auf identischem Linienweg unter Einbindung des Einkaufszentrums Boxberg.
 - *Sicherung des gleichmäßigen 10-Minuten-Taktes im Emmertsgrund und einer verlässlichen Umsteigesituation zur Straßenbahn Linie 3.*
6. Führung der Linie 44 (Ortsbus Rohrbach) nicht als Ringlinie, sondern von „Rohrbach Kirche“ in beiden Richtungen über „Eichendorffplatz“, Fabrikstraße, Heinrich-Fuchs-Straße, „Erlenweg“ in die Freiburger Straße. Endhaltestelle und Wende dort. Verknüpfung zur Straßenbahn an der Haltestelle „Eichendorffplatz“.
 - *Mehr Übersichtlichkeit durch übersichtliche Linienführung. Abbau von Parallelverkehren (Rohrbach-Markt – Ortenauer Straße - Freiburger Straße).*

KV Rhein-Neckar

Geschäftsstelle:
Hauptstraße 42
69117 Heidelberg
Telefon / Telefax
(0 62 21) 16 08 93

ÖPNV:
alle Linien bis
Bismarckplatz,
5 Minuten zu Fuß in die
Hauptstraße

Kontakt:
Thomas Hoffmann
TH.HD@gmx.de
06221 / 346 307

Dr. Frank Mayer
Frank.Mayer@basf-ag.de
06221 18 46 44

Änderungsanträge zum Busnetzvorschlag der Stadtverwaltung Heidelberg

(Drucksache 0081/2005/IV, Mai 2005) (Fortsetzung)

7. Führung der Linie 11 durch die Heinrich-Fuchs-Straße. Dort Verknüpfung mit Linie 44 herstellen.
 - *Einfache Umsteigeverbindung von Alt-Rohrbach nach Kirchheim (Realschule) und in Gegenrichtung herstellen.*
8. Weiterführung der Linie 44 in Rohrbach von „Kirche“ über die Rathausstraße und „Im kühlen Grund“ mit Wende oberhalb der evangelischen Kirche.
 - *Anbindung der Straße „Im kühlen Grund“ durch eine regelmäßige Buslinie als bessere Alternative zum Anruf-Sammel-Taxi.*

West-Ost-Achse

9. Führung der Schlierbach-Linien (33, 35) auf identischem Linienweg über den Neckarstaden zum Bismarckplatz.
 - *Klare und übersichtliche Linienstruktur und gleichmäßiger Fahrtakt: Gemeinsamer 10-Minuten-Takt auf komplettem Linienweg (S Schlierbach/Ziegelhausen – Bismarckplatz).*
10. Weiterführung der Schlierbach-Linien auf identischem Linienweg über die Bergheimer Straße und „Betriebshof“ nach Wieblingen (Linie 26 und Ersatz für Linie 34), also nicht über Hauptbahnhof.
 - *Durchgehend Fahrbeziehungen zwischen Neckargemünd (Reha) und Wieblingen (SRH-Gruppe). Außerdem klare und übersichtliche Linienstruktur.*
 - *Direkte und schnelle Fahrt von Wieblingen zum Bismarckplatz. Die Anbindung des Hauptbahnhofs erfolgt im 10-Minuten-Takt durch die Straßenbahn Linie 5. Außerdem besteht am Betriebshof eine sehr gute Umsteigeverbindung.*
11. Führung der Linie 34 von Ziegelhausen kommend nur bis Bismarckplatz, evtl. Hauptbahnhof.
 - *Anbindung Wieblingens erfolgt durch die von Schlierbach durchgebundenen Linien (33, 35).*
12. Führung der Linie 26 (Ortsbus Pfaffengrund) nicht als Ringlinie, sondern als Stichstrecke mit Endhaltestelle Pfaffengrund-Süd.
 - *Option zur Weiterführung der Buslinie in Einzellagen als Tangentialbus nach Kirchheim zu einzelnen Tageszeiten. Außerdem bessere Abstimmung auf Umsteigebeziehungen (Straßenbahn 2, S-Bahn, Straßenbahn 5).*

Änderungsanträge zum Busnetzvorschlag der Stadtverwaltung Heidelberg

(Drucksache 0081/2005/IV, Mai 2005) (Fortsetzung)

13. Führung der Linie 26 von Pfaffengrund kommend über Haltestelle „Am Taubenfeld“. Dort die Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 5 (OEG) herstellen. Weitere Führung über Haltestelle „Käfertaler Straße“ in Richtung Bismarckplatz.

- *Sicherstellen des bestehenden 10-Minuten-Taktes für ganz Wieblingen. Flexible Anpassung des Bustaktes in Wieblingen ermöglichen.*

Altstadt und Neuenheimer Feld

14. Führung der Uniplatzlinien nicht als Ringlinie, sondern in beiden Fahrtrichtungen über Grabengasse und Friedrich-Ebert-Anlage mit Wende am Uniplatz.

- *Übersichtliche Linienstruktur, Stärkung der stark nachgefragten Haltestelle Peterskirche, Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern bei Querung der Hauptstraße.*

15. Führung des Westastes der Linie 33 (Neuenheimer Feld – Altstadt; hier: Linie 10) von Westen kommend nicht zum Karlstor, sondern zum Uniplatz (dort endend).

- *Klare und einfache Linienstruktur, Abbildung der direkten Fahrbeziehungen zwischen Uniplatz, Hauptbahnhof und Neuenheimer Feld.*

16. Führung der Linie 10 in beiden Richtungen nicht über Bismarckplatz, sondern geradlinig über Kurfürstenanlage und Friedrich-Ebert-Anlage.

- *Kurze und schnelle Verbindung zwischen Uniplatz und Hauptbahnhof. Die Verbindung Uniplatz – Bismarckplatz erfolgt durch die Linie 12.*

17. Führung der Linie 11 nicht zum Uniplatz, sondern in beiden Richtungen über Friedrich-Ebert-Anlage und Bergbahn zum Karlstor.

- *Anbindung der Bergbahn – Ersatz der wegfallenden Linie 33.*

KV Rhein-Neckar

Geschäftsstelle:
Hauptstraße 42
69117 Heidelberg
Telefon / Telefax
(0 62 21) 16 08 93

ÖPNV:
alle Linien bis
Bismarckplatz,
5 Minuten zu Fuß in die
Hauptstraße

Kontakt:
Thomas Hoffmann
TH.HD@gmx.de
06221 / 346 307

Dr. Frank Mayer
Frank.Mayer@basf-ag.de
06221 18 46 44

Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



Auf Grundlage des Netzvorschlags der Stadt Heidelberg

Thomas Hoffmann, Ingolf Hetzel

VCD Rhein-Neckar e.V.

Januar 2006



Ingolf Hetzel (Diplom Geograph)

Schatzmeister und Mitglied des Vorstands

- 1991-1993 Umlandverband Frankfurt (jetzt PVFRM)
 - Verkehrsmodellierung mit VISUM beim GVP
- 1994-1996 ifeu-Institut Heidelberg
 - Erstellung von Studien zur CO2-Reduzierung im Verkehr
- 1996-2000 Verkehrsgesellschaft mbH Untermain
 - Erfolgskontrolle neuer Fahrpläne und Tarifmodelle
- 2000-2003 SAP Deutschland AG & Co. KG, CRM-Berater
- Seit 2004 selbständig im Planernetzwerk „Nahverkehrsberatung Südwest“
 - Fahrplankärtchen zur S-Bahn RheinNeckar
 - Busnetzkonzeptionen (u.a. Bernburg, Forchheim)
- Seit 1988 Mitglied im VCD, seit 1995 im Vorstand u.a. als Vorsitzender, Pressesprecher und Schatzmeister
- Alter: 43



Thomas Hoffmann

Arbeitskreis Bahn

- 1988 Bankkaufmann; 1997 Diplom Betriebswirt (FH)
- Drei Jahre Berufserfahrung im Produktmanagement technischer Markenprodukte
- Seit 2000 Schlegel und Partner (Senior Consultant):
 - Projektleiter mehrerer internationaler Studien zu Kundenzufriedenheit und Marktforschung für den allgemeinen Maschinenbau und die Fahrzeugzulieferindustrie.
- Seit 1993 im VCD Arbeitskreis Bahn und zeitweise im Vorstand:
 - Mehr Schienen nach Heidelberg
 - Verkehrskonzept Heidelberg Altstadt
 - Bismarckplatz 2020
- Alter: 36



Was wir Ihnen heute zeigen wollen



- Der Rahmen



- Das Netz



- Die Kosten



Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



Der Rahmen



Veränderung

Wer etwas verändern will,
sollte damit rechnen,
daß nicht alles bleibt, wie es ist.

Wer aber will,
daß alles bleibt wie es ist,
sollte mit Veränderungen
rechnen.



Der Fahrgast - Kunde des ÖPNV

Einfach



Bequeme



- Umsteigefrei ist wichtig. Umweg und längere Fahrzeit werden akzeptiert.
- In der Regel Seltenfahrer oder in der Mobilität eingeschränkte Personen oder -gruppen (z.B. Familien mit kleinen Kindern, Ältere).

Zuverlässig



Schnelle



- Möglichst kurze Reisezeit. Umsteigen wird akzeptiert (wenn zuverlässig).
- In der Regel Gewohnheitsfahrgäste z.B. im Berufsverkehr.



Takt: Maximale Wartezeit bis zur nächsten Verbindung, möglichst gleichbleibend über den Tag



Sonntags am **Uniplatz**: Durchschnittlich alle 8,5 Minuten ein Linienbus.
Tatsächlicher Abstand: 15 - 5 - 10 - 10 - 5 - 15 => Tatsächlicher Takt: **15**



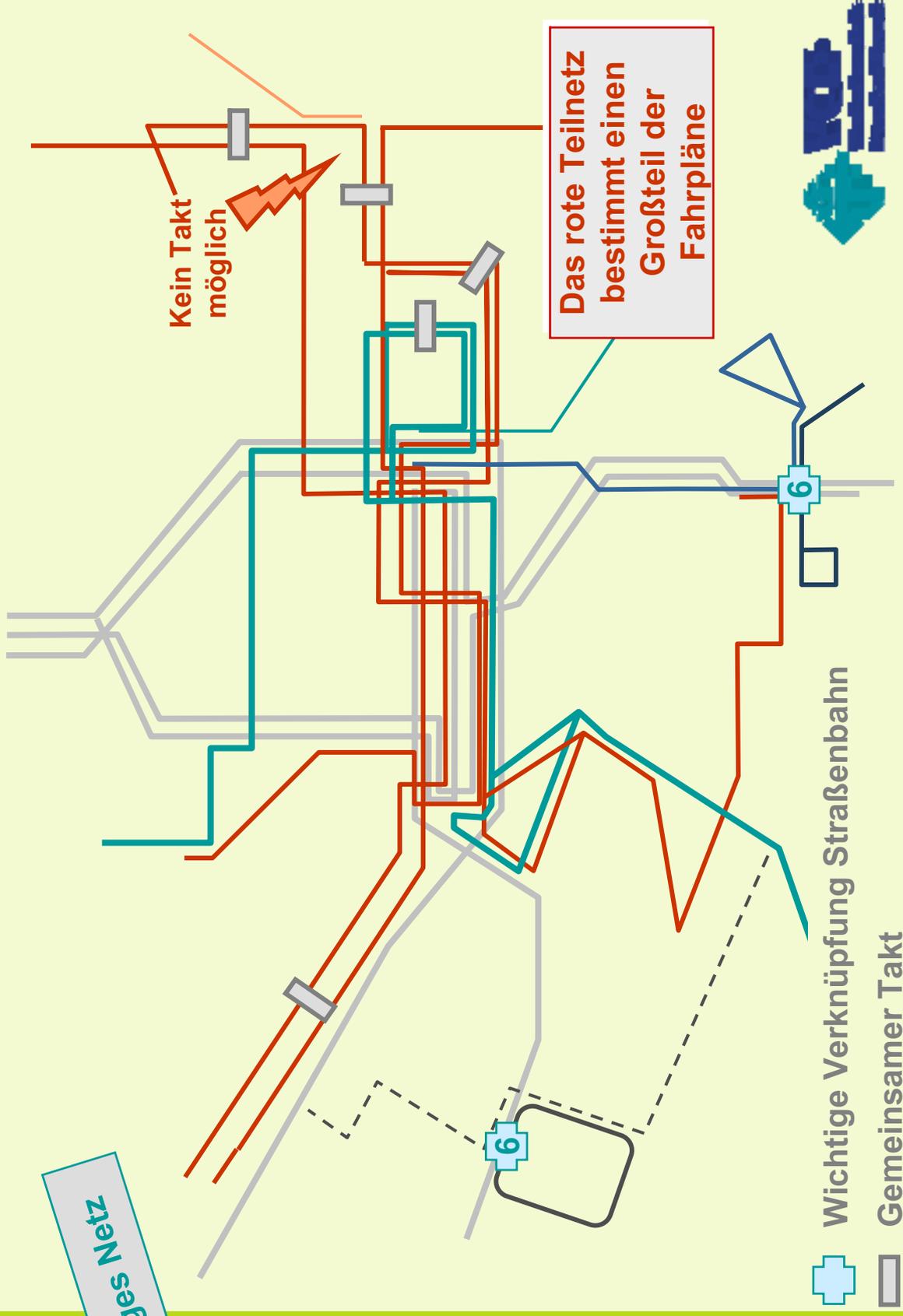
Rheinstraße: Straßenbahn alle 5 Minuten, aber nur alle 10 Minuten besteht eine Verbindung zum Bismarckplatz.



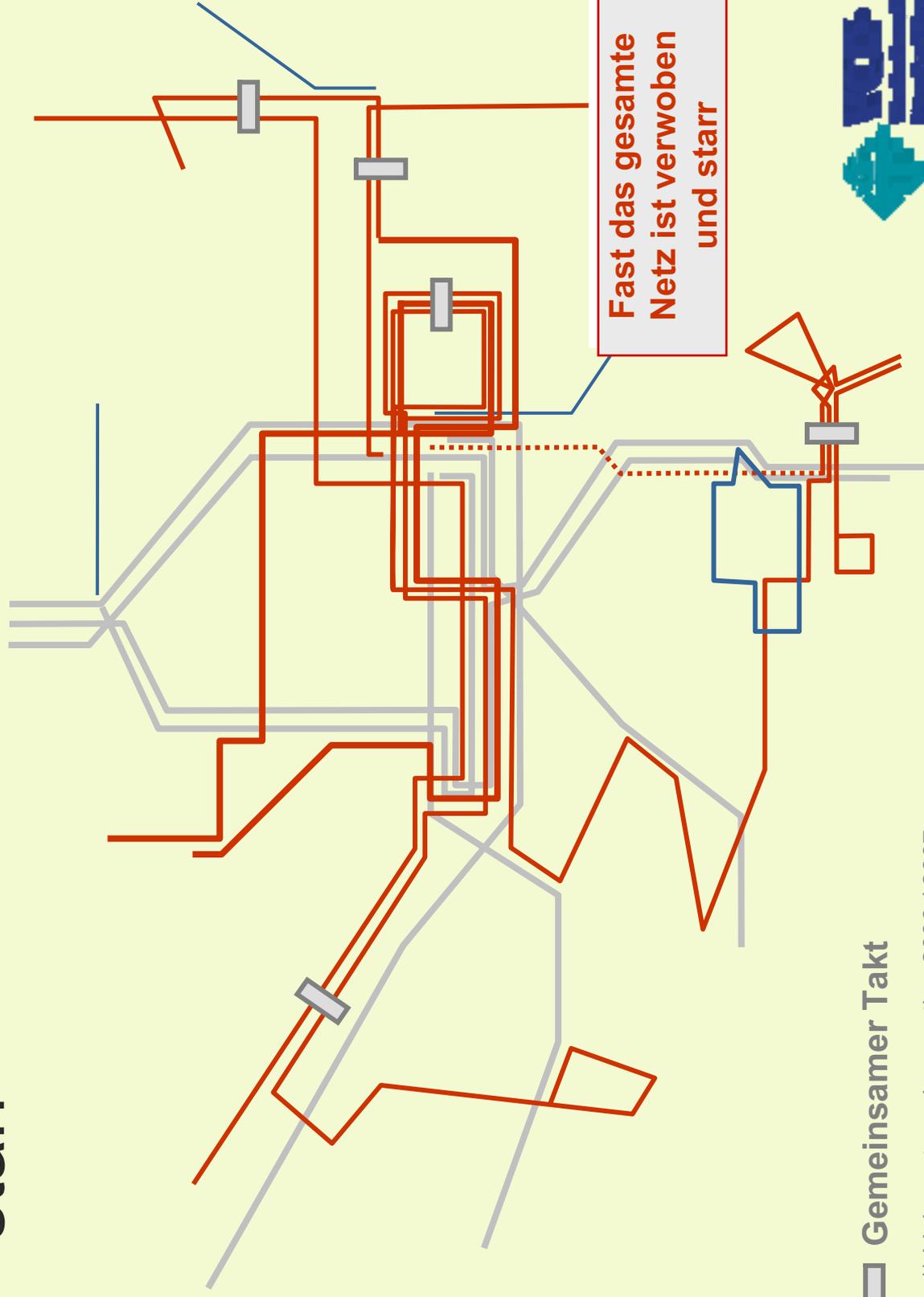
Entscheidend ist nicht der Takt, sondern die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge. Bei stark nachgefragten Strecken sollten daher Bahnen eingesetzt werden.



Das heutige Busnetz ist unflexibel



Das geplante Busnetz^{*)} ist absolut starr



Fast das gesamte
Netz ist verwoben
und starr

■ Gemeinsamer Takt

*) Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007

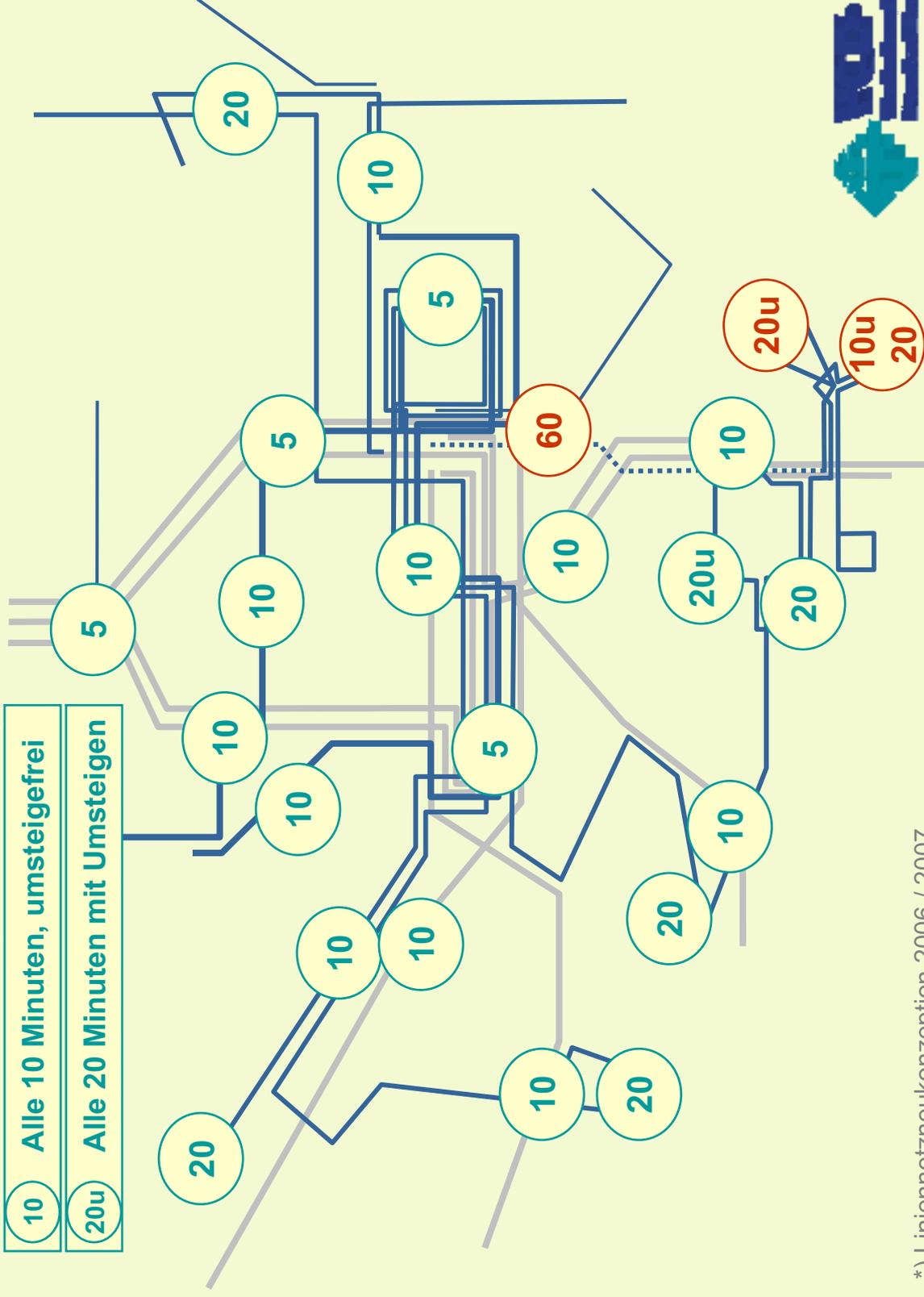


Gleichberechtigung der Stadtteile ?

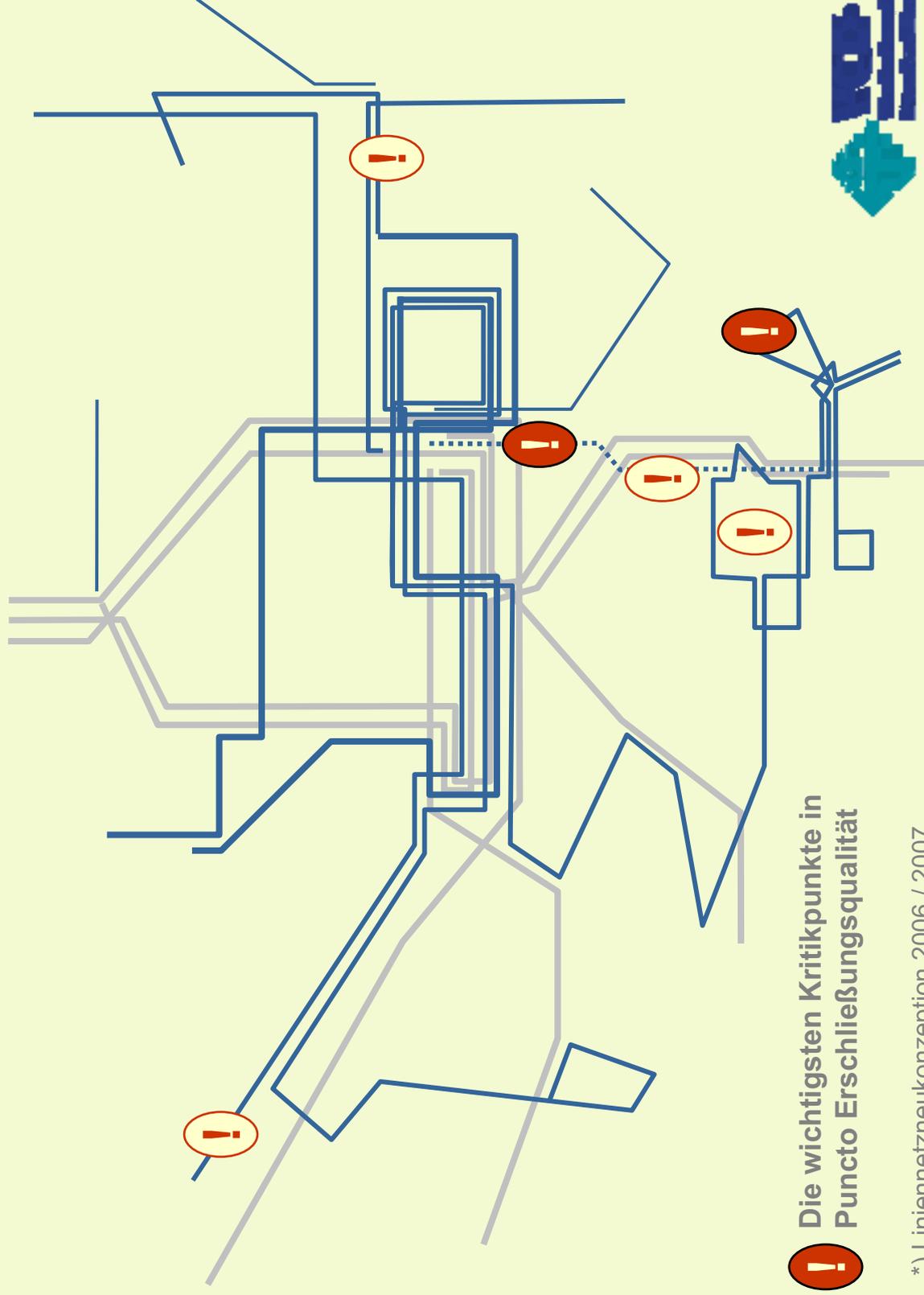
Takt zum Bismarckplatz (MO-FR, vormittags)

10 Alle 10 Minuten, umsteigefrei

20u Alle 20 Minuten mit Umsteigen



Das geplante Busnetz*) trifft vor allem den Süden



! Die wichtigsten Kritikpunkte in Puncto Erschließungsqualität

*) Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007

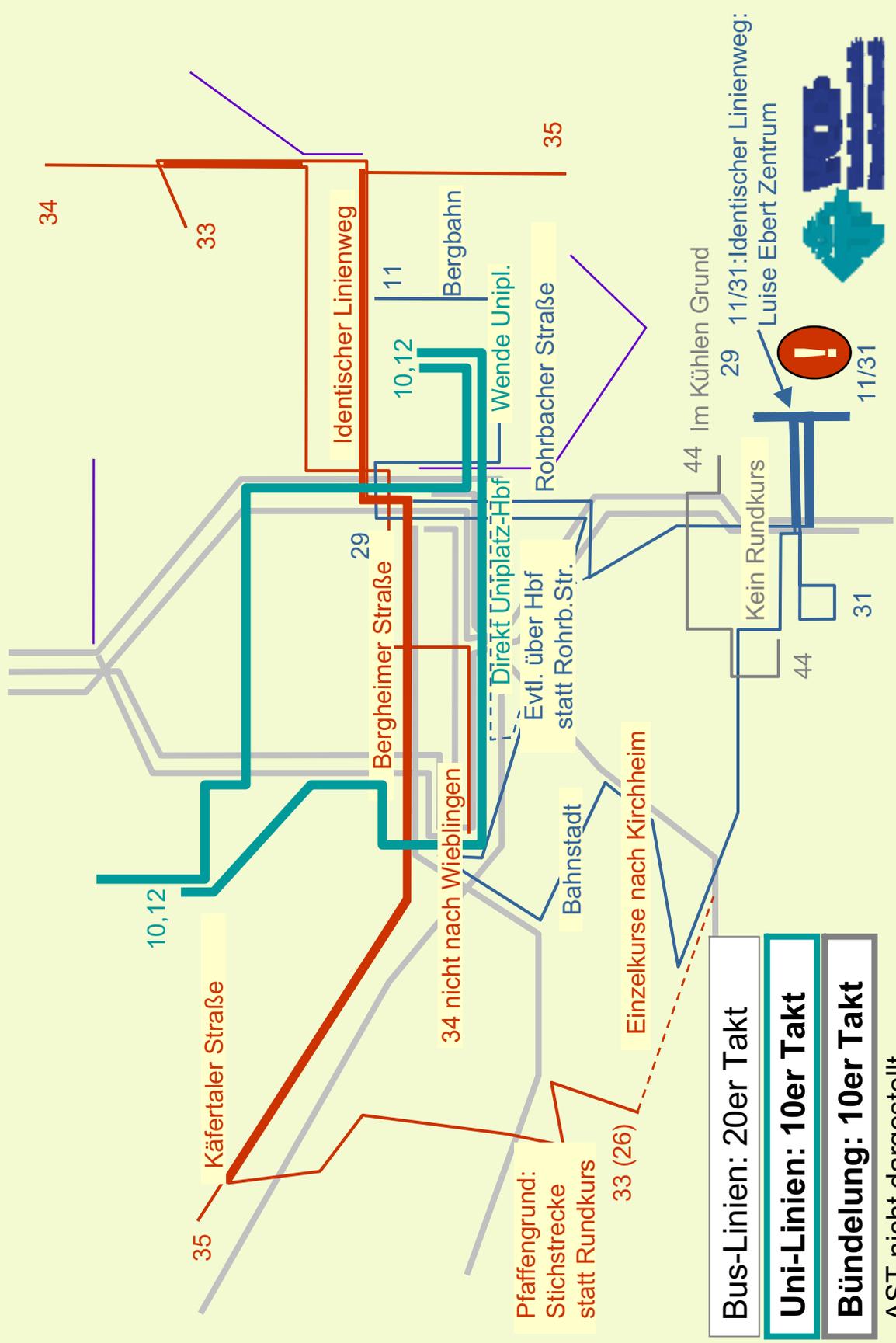
Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



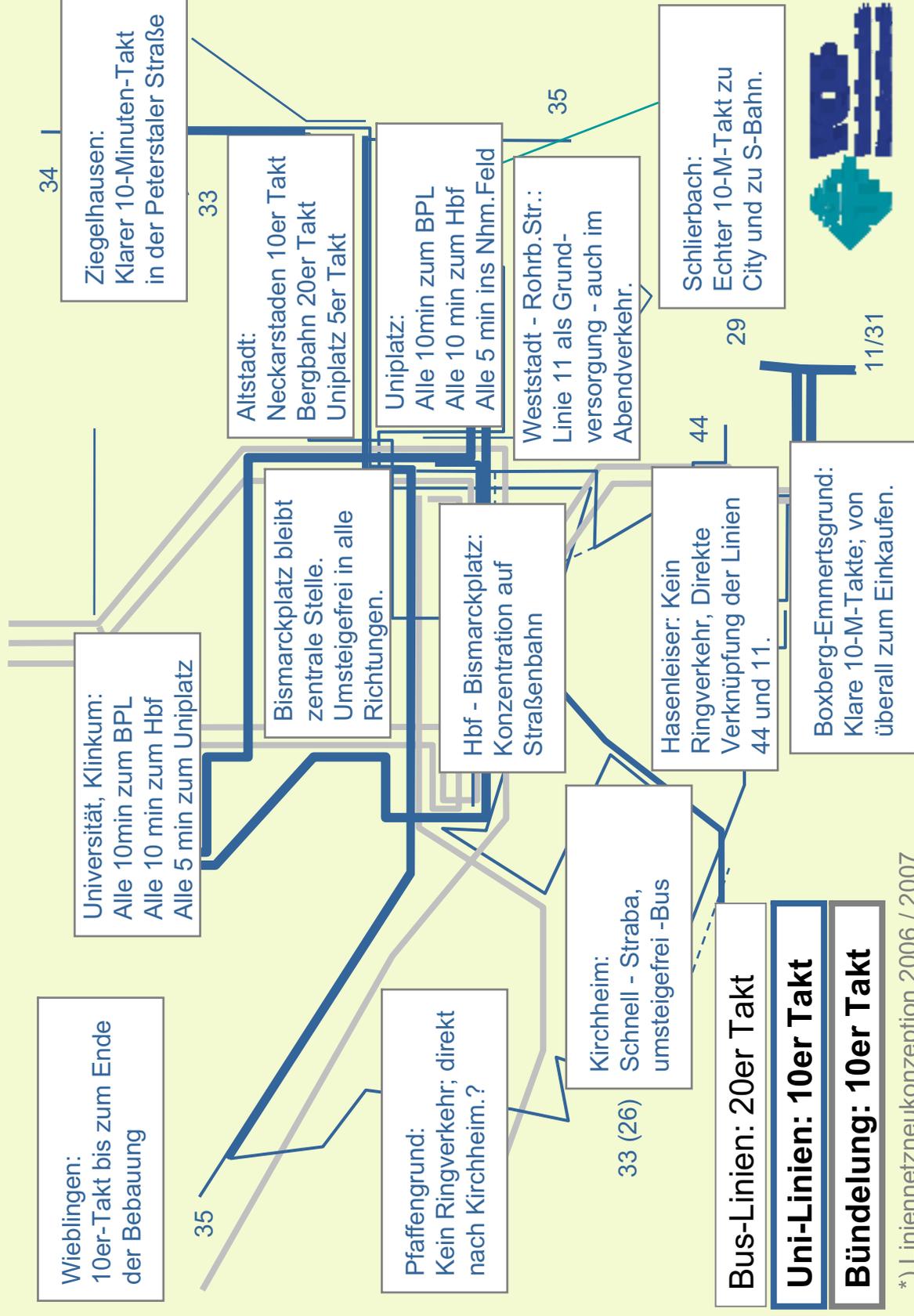
Das Netz

Erarbeitet durch den Arbeitskreis Bahn, den
gemeinsamen Arbeitskreis von VCD und
ProBahn Rhein-Neckar

VCD-Vorschlag Busnetz Heidelberg



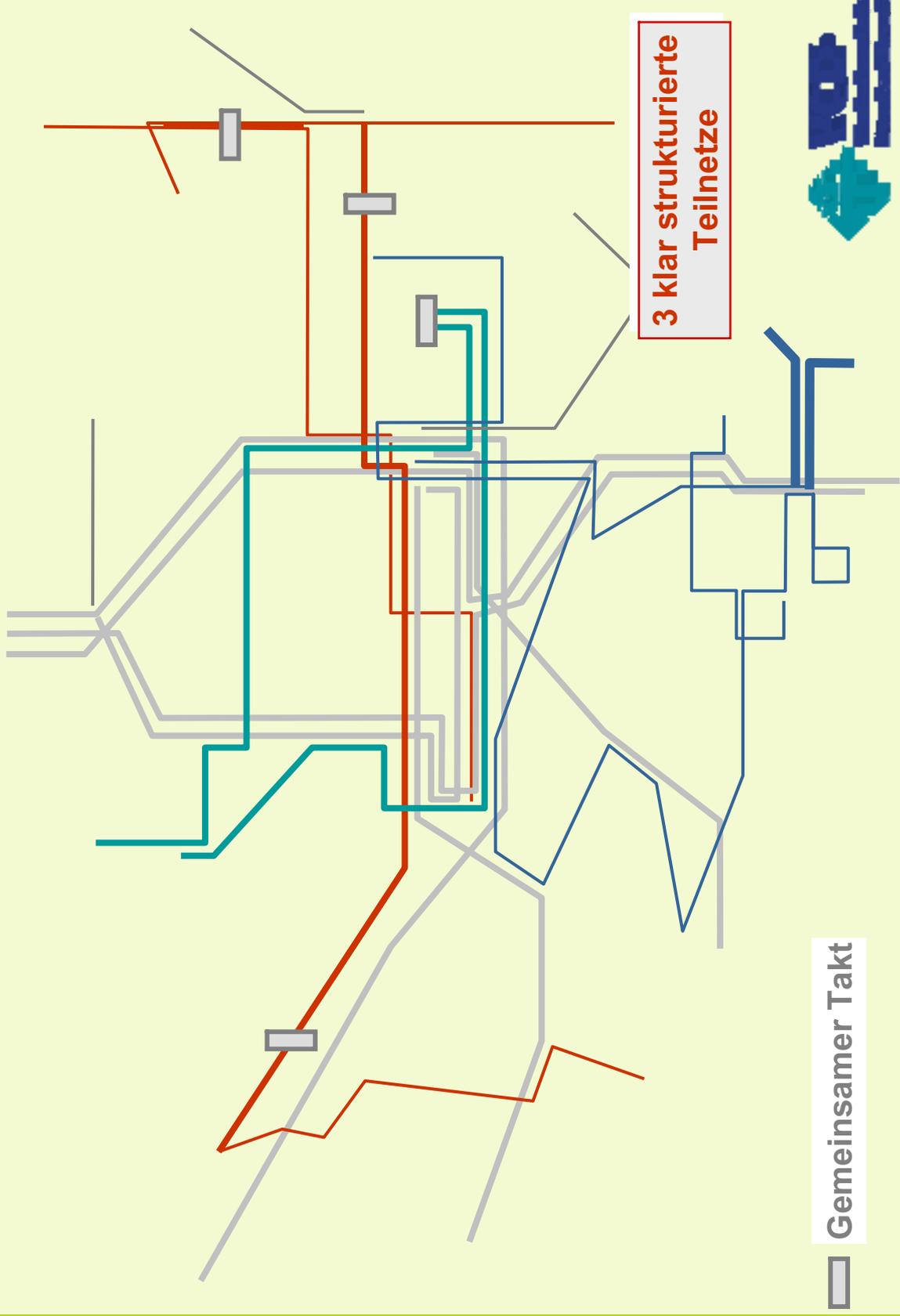
Kernpunkte im VCD-Busnetz



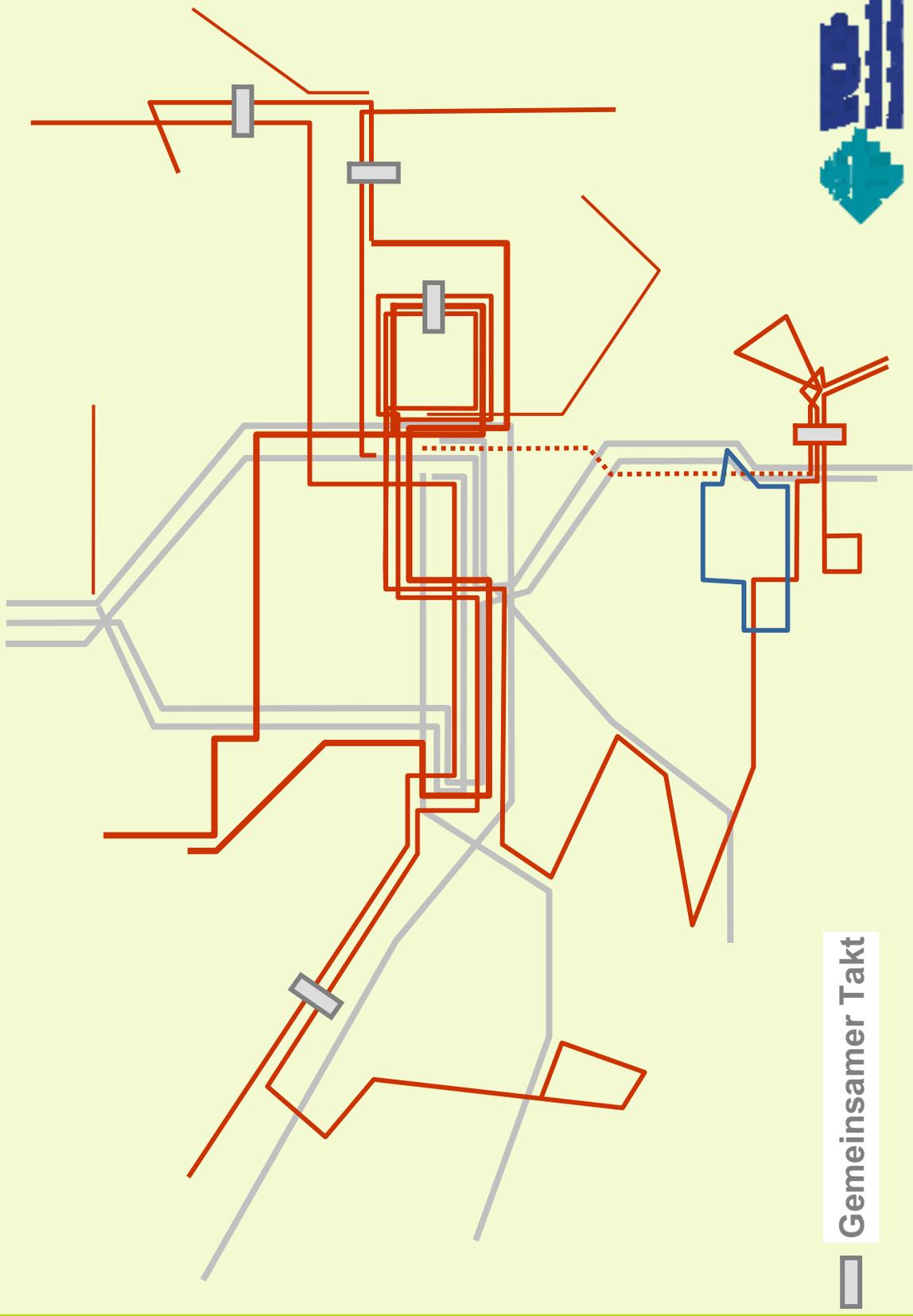
*) Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007



Flexibilität im Netz



Zum Vergleich: Netzaufbau Entwurf Stadt HD



Zusammenfassung



- 3 klar gegliederte Teilnetze
- ohne überlagernde Takte -



- Echte 10-Minuten-Takte für die
Haupttrichtungen



- Keine Ringverkehre,
keine Netzlücken



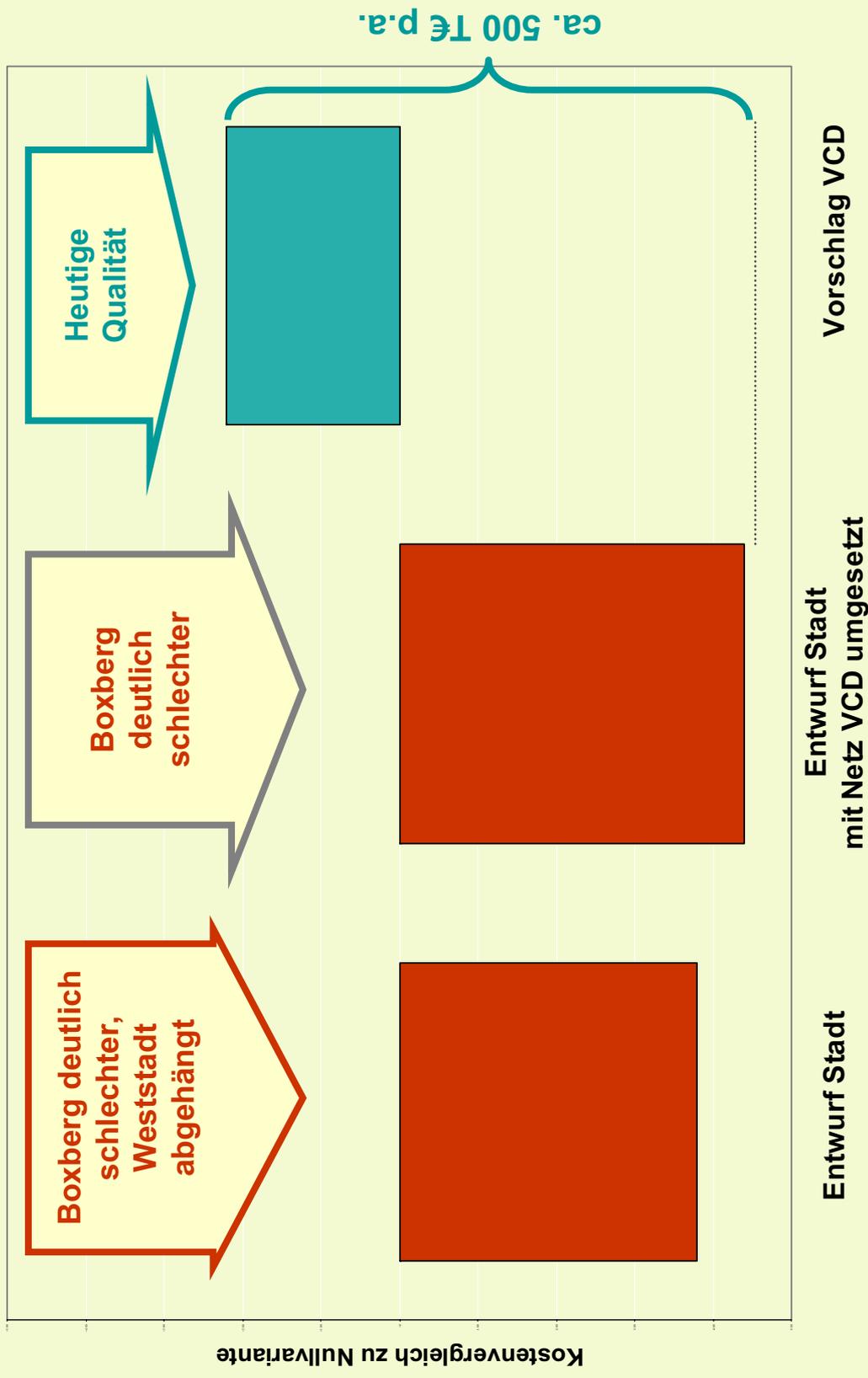
Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



Die Kosten



Eine Frage des politischen Willens



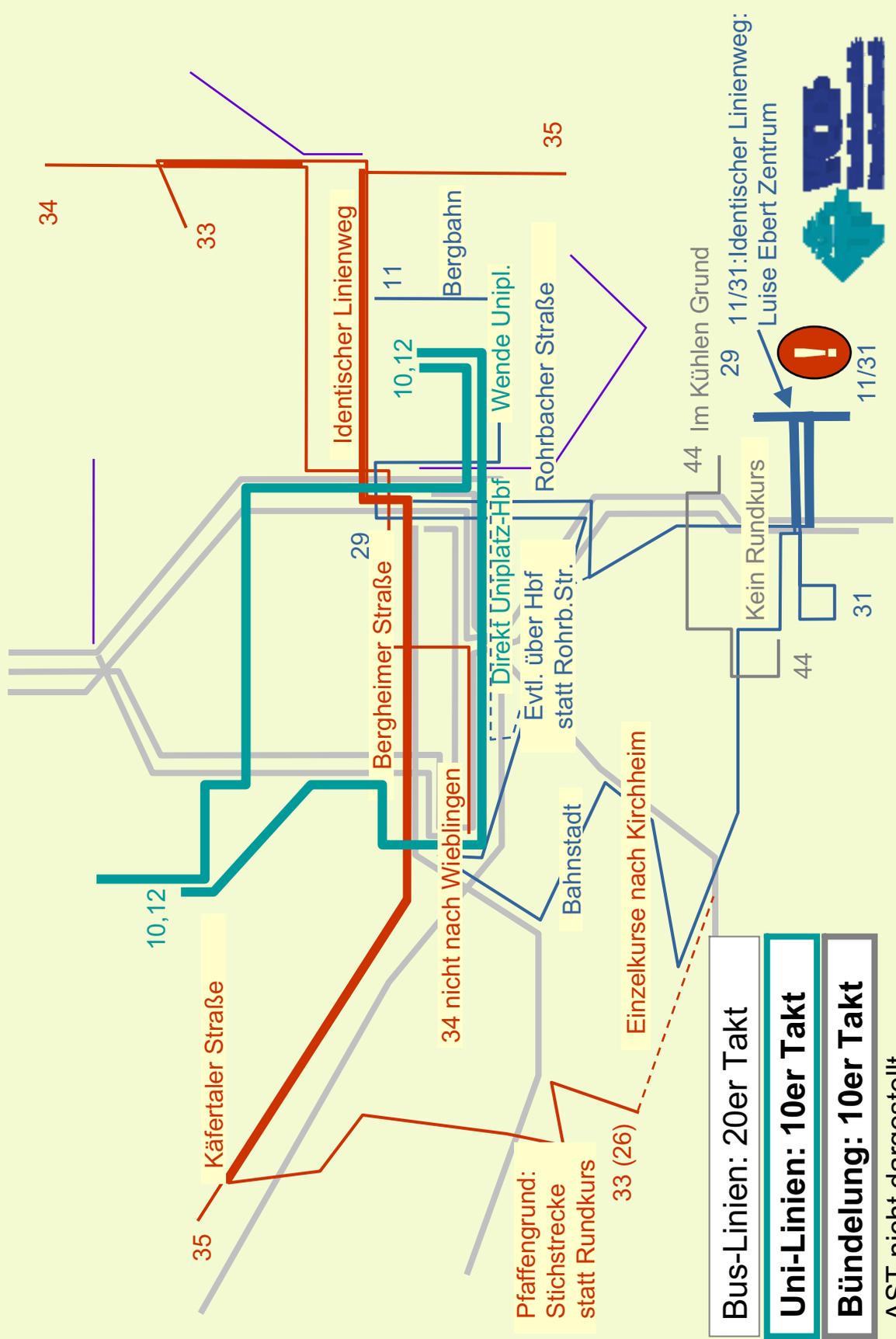
Vielen Dank !



**Wir stehen Ihnen zur Diskussion
unserer Vorschläge gerne zur
Verfügung.**



VCD-Vorschlag Busnetz Heidelberg

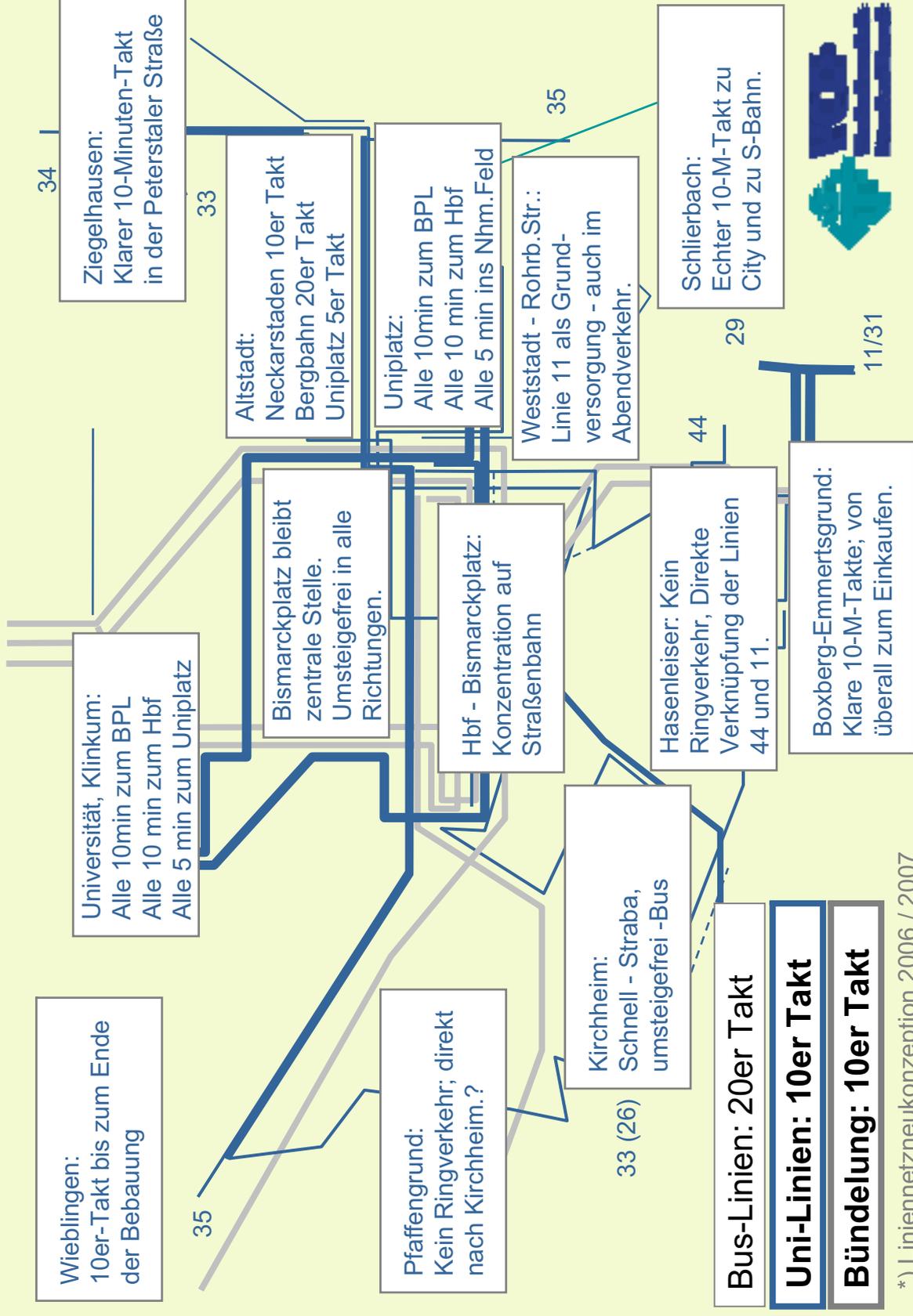


- Bus-Linien: 20er Takt
- Uni-Linien: 10er Takt**
- Bündelung: 10er Takt**

AST nicht dargestellt



Kernpunkte im VCD-Busnetz



*) Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007

Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



Auf Grundlage des Netzvorschlags der
Stadt Heidelberg

Thomas Hoffmann, Ingolf Hetzel

VCD Rhein-Neckar e.V.

Januar 2006



Nahverkehr in Heidelberg heute

Die Fahrgäste bleiben oft auf der Strecke

Wenn Bus und Bahn nicht miteinander können: Knappe Umsteigezeiten von der Straßenbahnlinie 3 auf die Buslinie 30 wurden zum Ärgernis

Von Sabine Geschwill 21. DEZ. 2005

Leimen. Gleich bei zwei RNZ-Lesern war das Maß voll: Jutta Schieb aus Nußloch und Klaus Rothenhöfer aus Wies-



Gemeinsam die Schülerbeförderung verbessern

Elternbeiräte Heidelberger Schulen diskutieren mit Vertretern der Kommunen und der rnv die Probleme im ÖPNV für Kinder und Jugendliche

21. DEZ. 2005
Von Inge Höltzcke

Heidelberg/Rhein-Neckar. An einem Strang ziehen zum Wohle der Kinder und



Dünnt der RNV langsam sein Busnetz aus?

In Ziegelhausen massieren sich Beschwerden über proppenvolle Busse, nachdem Einsatzwagen gestrichen wurden – RNV verspricht Linderung

Von Micha Hörnle 12. NOV. 2005

Dünnt der RNV ohne Absprache mit der Stadt und den Fahrgästen gerade seine Personenbeförderung aus? Ja, meinen zumindest die Ziegelhäuser, die unter überfüllten Linien leiden. Der RNV widerspricht diesem Vorwurf, will sich aber der Probleme annehmen.

Gerade aus Ziegelhausen erreichen die RNZ regelrechte Hilferufe, die übrigens auch den Gemeinderat beschäftigten. Die CDU sprach von „Ausdünnung“, gerade bei der Schülerbeförderung seien Busse gestrichen worden. SPD-Rätin Anke Schuster erzählt der RNZ von unhaltbaren morgendlichen Zuständen in Ziegelhausen, nachdem die beiden Einsatzbusse zusammengelegt wurden: „Quetschten sich zum Beispiel die Schüler bisher nur auf ihrem Nachhauseweg um 13 Uhr in völlig überfüllte Busse, so müssen sie dies nun auch schon zu Beginn ihres Schulweges. Die Zustände sind mittlerweile untragbar. Bereits an der Neckarschule in Ziegelhausen geht morgens auf der Linie 34 um 7.24 Uhr nichts mehr. Erwachsene und Schüler werden regelmäßig an der Haltestelle zurückgelas-



Ingolf Hetzel (Diplom Geograph)

Schatzmeister und Mitglied des Vorstands

- 1991-1993 Umlandverband Frankfurt (jetzt PVFRM)
 - Verkehrsmodellierung mit VISUM beim GVP
- 1994-1996 ifeu-Institut Heidelberg
 - Erstellung von Studien zur CO₂-Reduzierung im Verkehr
- 1996-2000 Verkehrsgesellschaft mbH Untermain
 - Erfolgskontrolle neuer Fahrpläne und Tarifmodelle
- 2000-2003 SAP Deutschland AG & Co. KG, CRM-Berater
- Seit 2004 selbständig im Planernetzwerk „Nahverkehrsberatung Südwest“
 - Fahrplankärtchen zur S-Bahn RheinNeckar
 - Busnetzkonzeptionen (u.a. Bernburg, Forchheim)
- Seit 1988 Mitglied im VCD, seit 1995 im Vorstand u.a. als Vorsitzender, Pressesprecher und Schatzmeister
- Alter: 43

Thomas Hoffmann

Arbeitskreis Bahn

- 1988 Bankkaufmann; 1997 Diplom Betriebswirt (FH)
- Drei Jahre Berufserfahrung im Produktmanagement technischer Markenprodukte
- Seit 2000 Schlegel und Partner (Senior Consultant):
 - Projektleiter mehrerer internationaler Studien zu Kundenzufriedenheit und Marktforschung für den allgemeinen Maschinenbau und die Fahrzeugzulieferindustrie.
- Seit 1993 im VCD Arbeitskreis Bahn und zeitweise im Vorstand:
 - Mehr Schienen nach Heidelberg
 - Verkehrskonzept Heidelberg Altstadt
 - Bismarckplatz 2020
- Alter: 36

Was wir Ihnen heute zeigen wollen



- Der Rahmen



- Das Netz



- Die Kosten

Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



Der Rahmen

Veränderung

Wer etwas verändern will,
sollte damit rechnen,
daß nicht alles bleibt, wie es ist.

Wer aber will,
daß alles bleibt wie es ist,
sollte mit Veränderungen
rechnen.

Der Fahrgast - Kunde des ÖPNV

Einfach



Bequeme



- Umsteigefrei ist wichtig. Umweg und längere Fahrzeit werden akzeptiert.
- In der Regel Seltenfahrer oder in der Mobilität eingeschränkte Personen oder -gruppen (z.B. Familien mit kleinen Kindern, Ältere).

Zuverlässig



Schnelle



- Möglichst kurze Reisezeit. Umsteigen wird akzeptiert (wenn zuverlässig).
- In der Regel Gewohnheitsfahrgäste z.B. im Berufsverkehr.

Takt: Maximale Wartezeit bis zur nächsten Verbindung, möglichst gleichbleibend über den Tag

Takt

Nicht das Gleiche

Fahrten pro Stunde

Sonntags am **Uniplatz**: Durchschnittlich alle 8,5 Minuten ein Linienbus.
Tatsächlicher Abstand: 15 - 5 - 10 - 10 - 5 - 15 => Tatsächlicher Takt: 15

Takt an der Haltestelle

Nicht das Gleiche

Takt der Verbindung

Rheinstraße: Straßenbahn alle 5 Minuten, aber nur alle 10 Minuten besteht eine Verbindung zum Bismarckplatz.

Takt

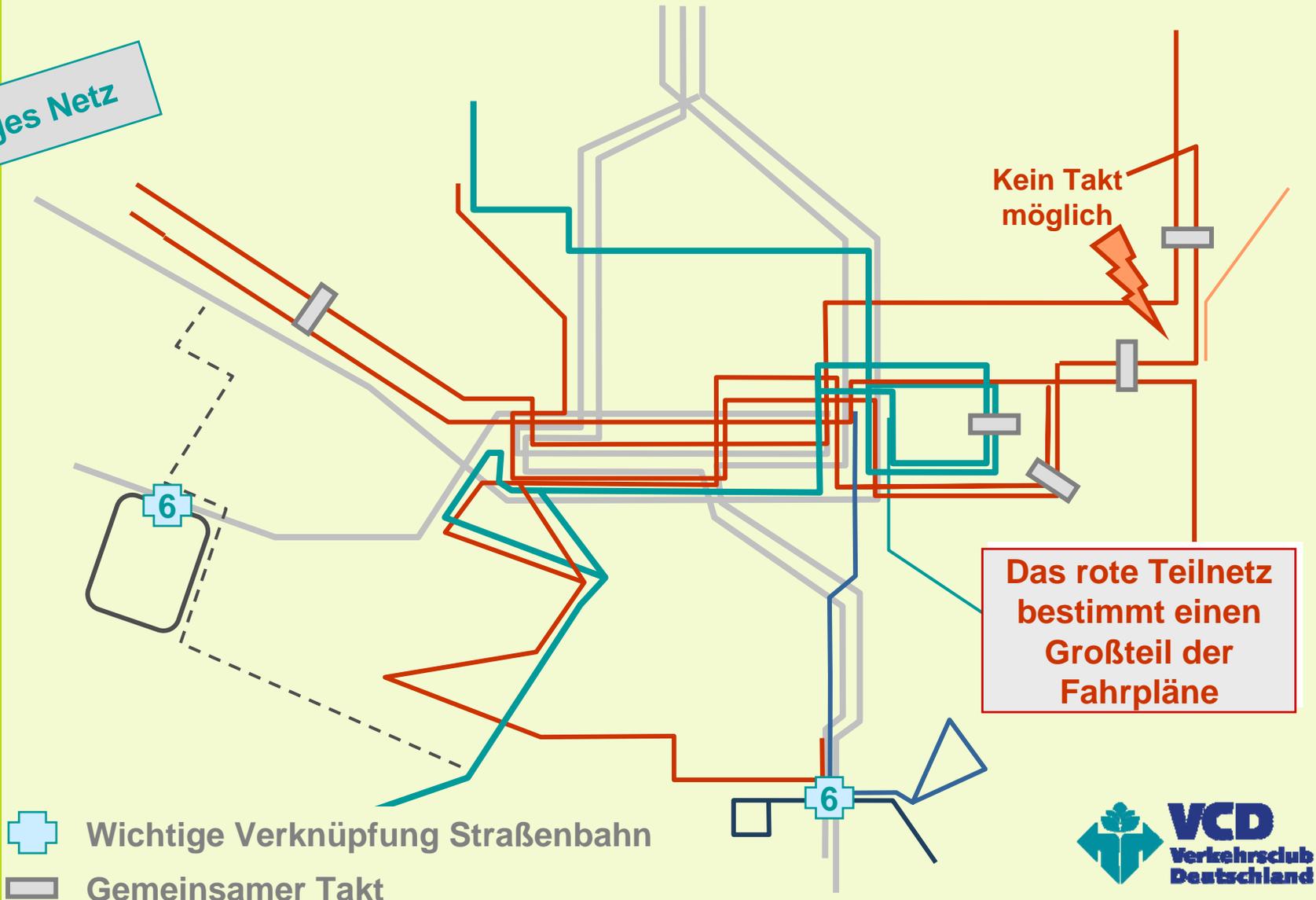
Nicht das Gleiche

Kapazität

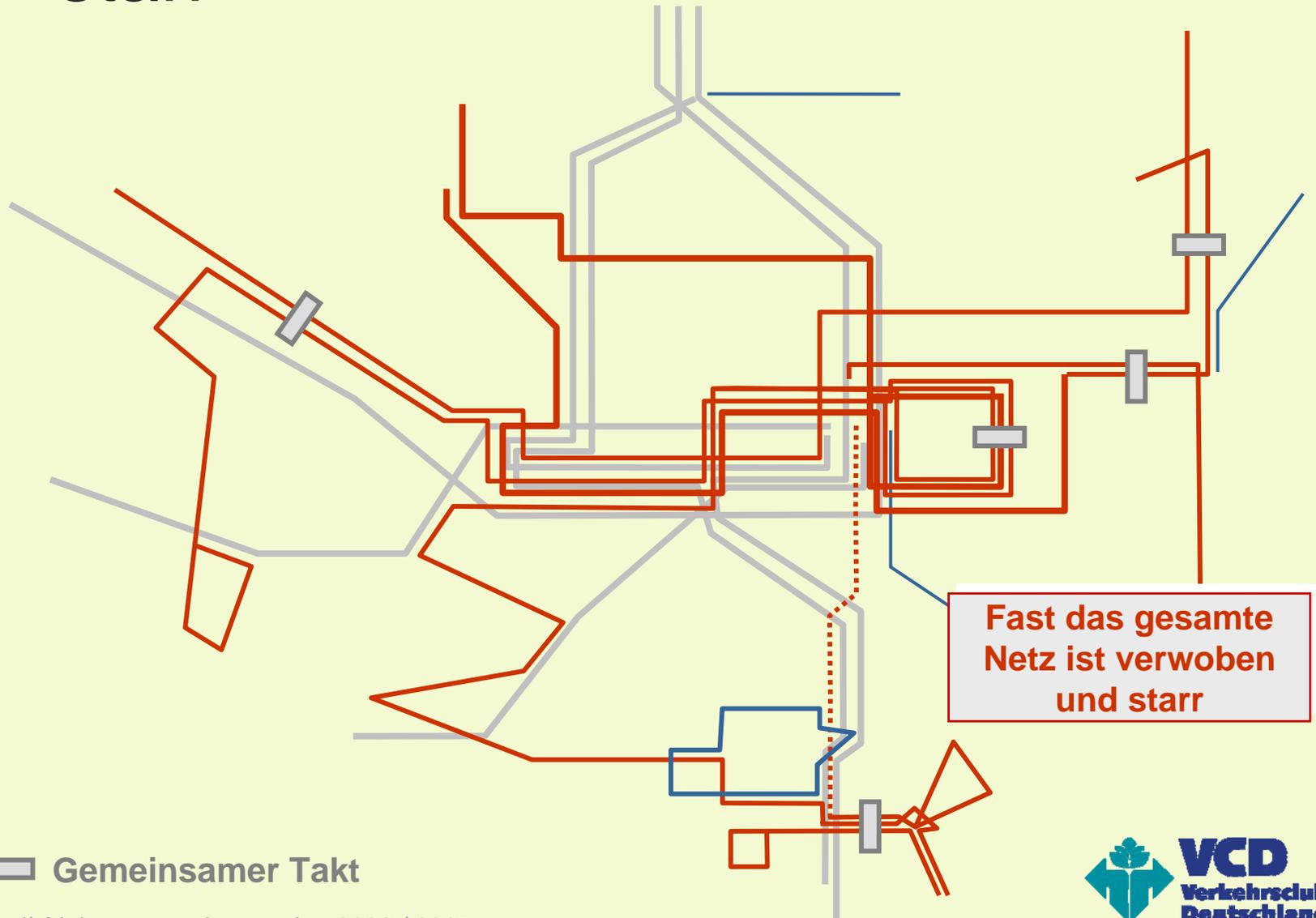
Entscheidend ist nicht der Takt, sondern die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge. Bei stark nachgefragten Strecken sollten daher Bahnen eingesetzt werden.

Das heutiges Busnetz ist unflexibel

Heutiges Netz



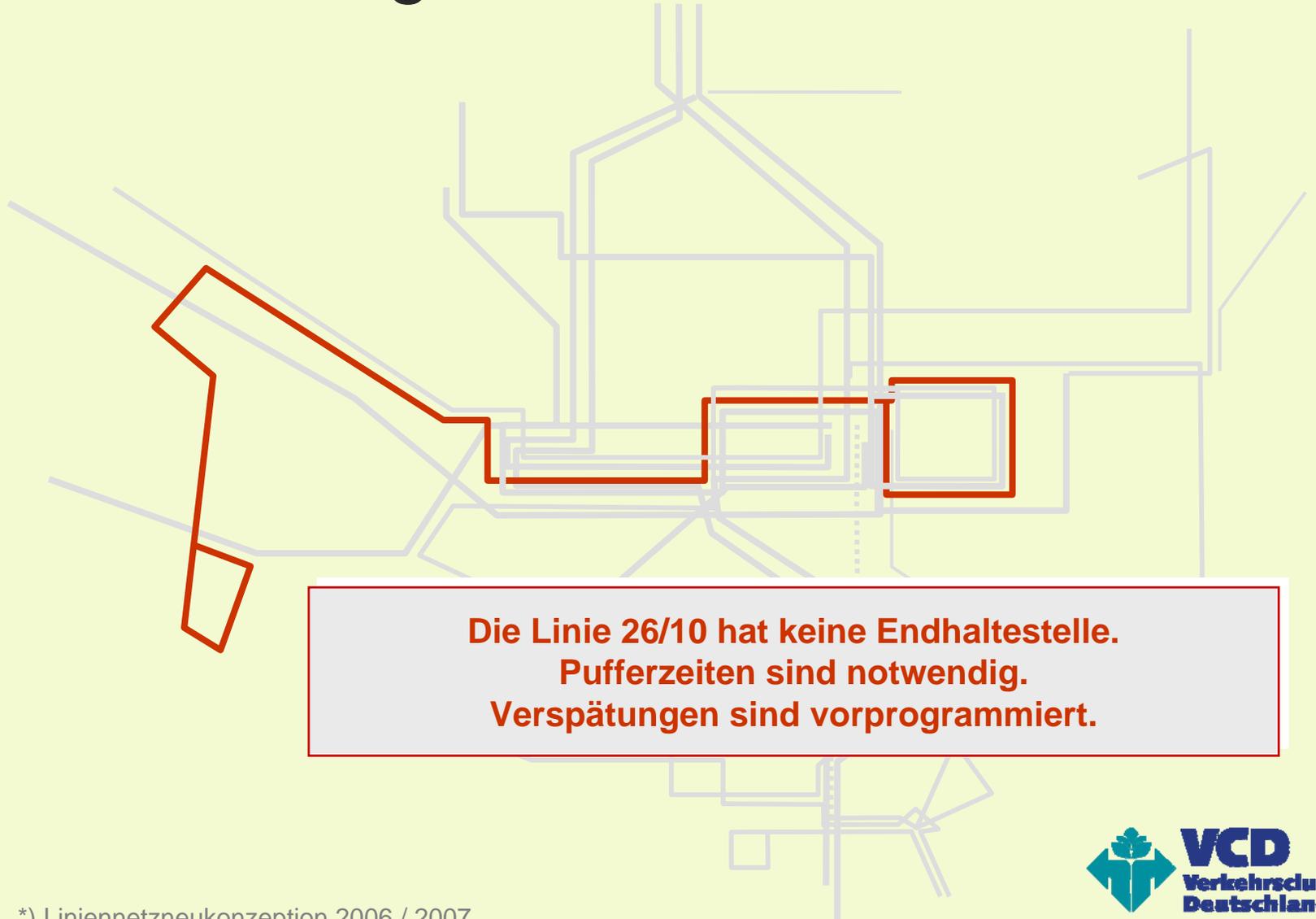
Das geplante Busnetz^{*)} ist absolut starr



■ Gemeinsamer Takt

*) Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007

Das geplante Busnetz^{*)} ist äußerst störanfällig



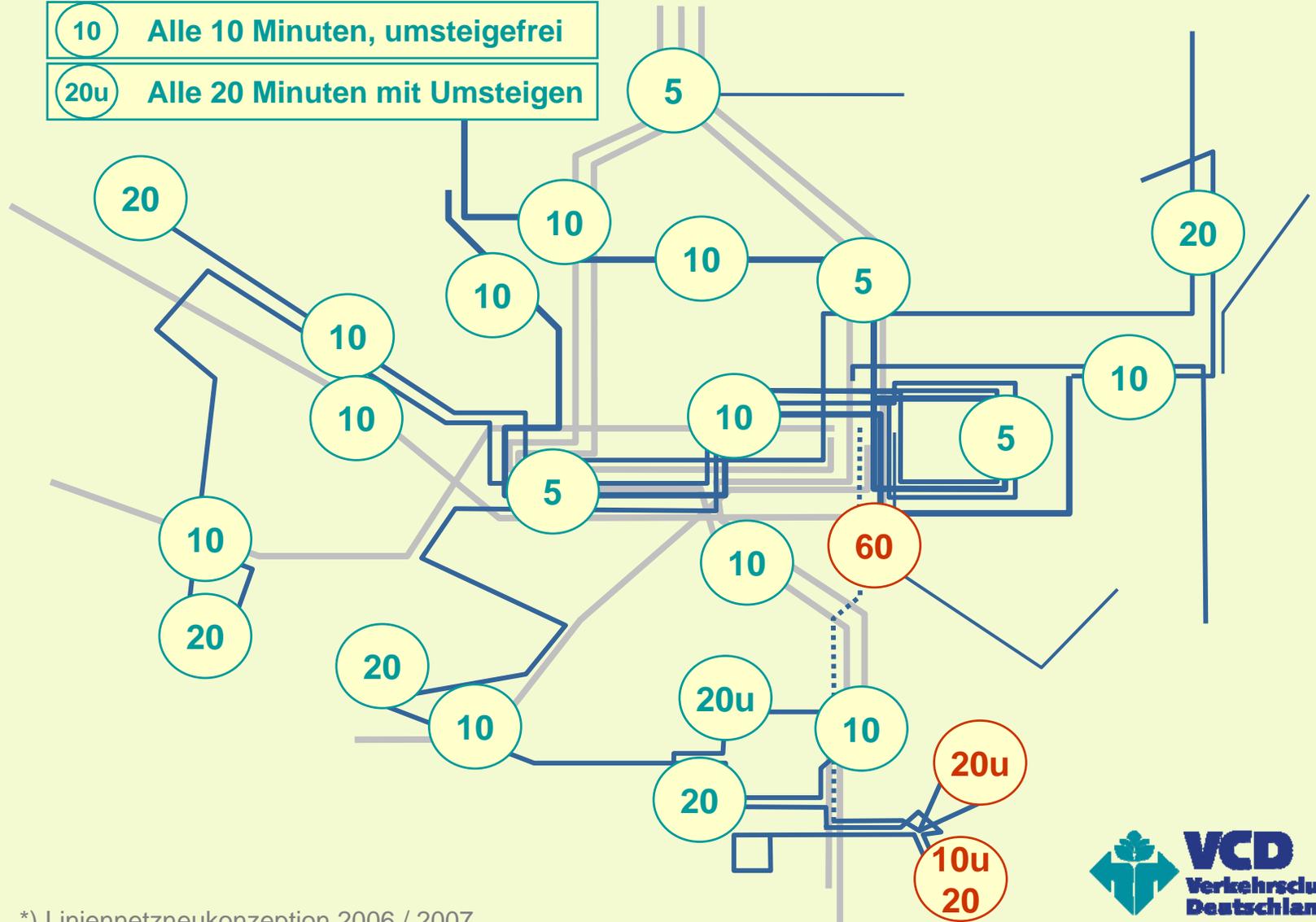
**Die Linie 26/10 hat keine Endhaltestelle.
Pufferzeiten sind notwendig.
Verspätungen sind vorprogrammiert.**

^{*)} Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007

Gleichberechtigung der Stadtteile ?

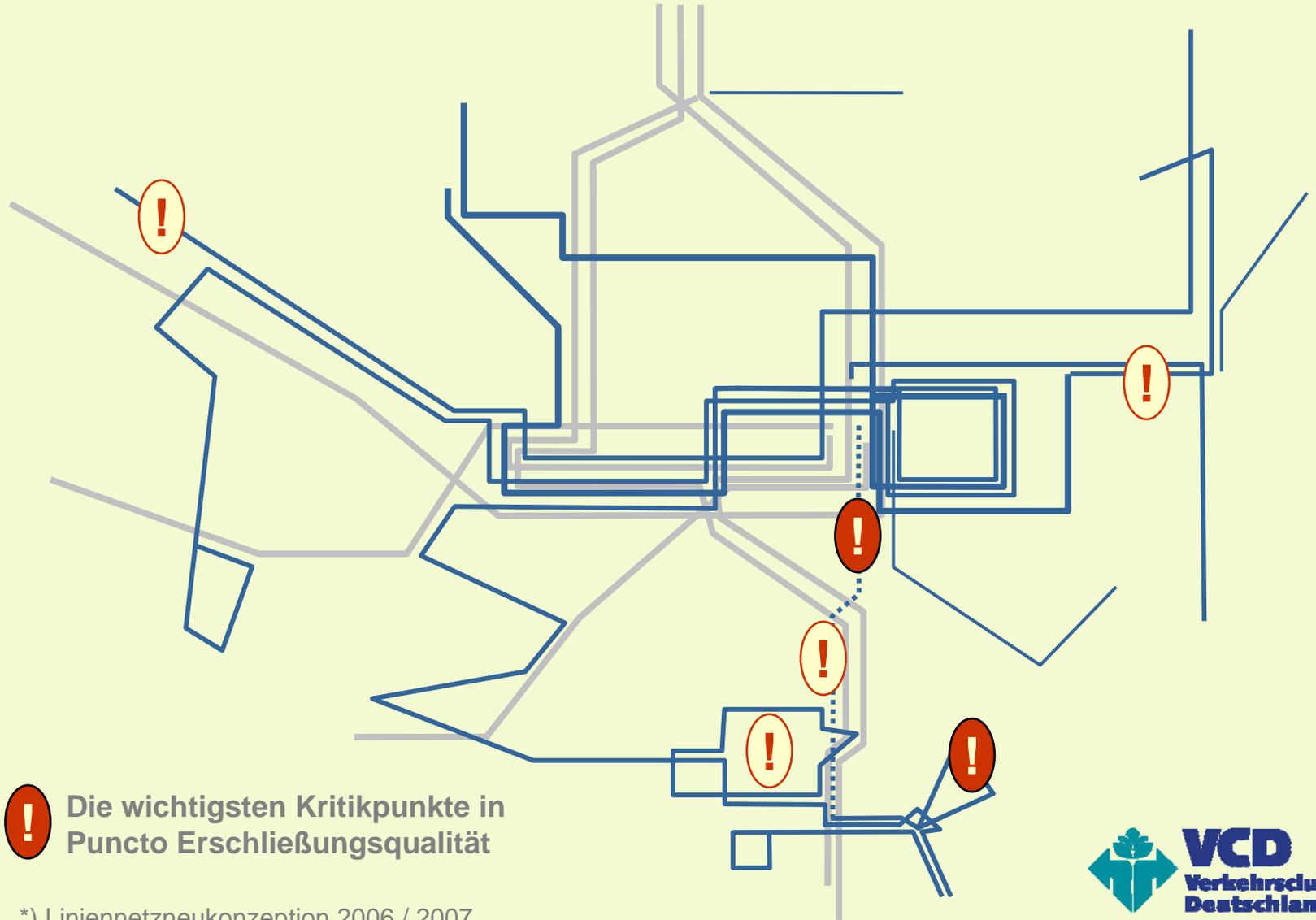
Takt zum Bismarckplatz (MO-FR, vormittags)

- 10 Alle 10 Minuten, umsteigefrei
- 20u Alle 20 Minuten mit Umsteigen



*) Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007

Das geplante Busnetz*) trifft vor allem den Süden



! Die wichtigsten Kritikpunkte in Puncto Erschließungsqualität

*) Liniennetzneukonzeption 2006 / 2007

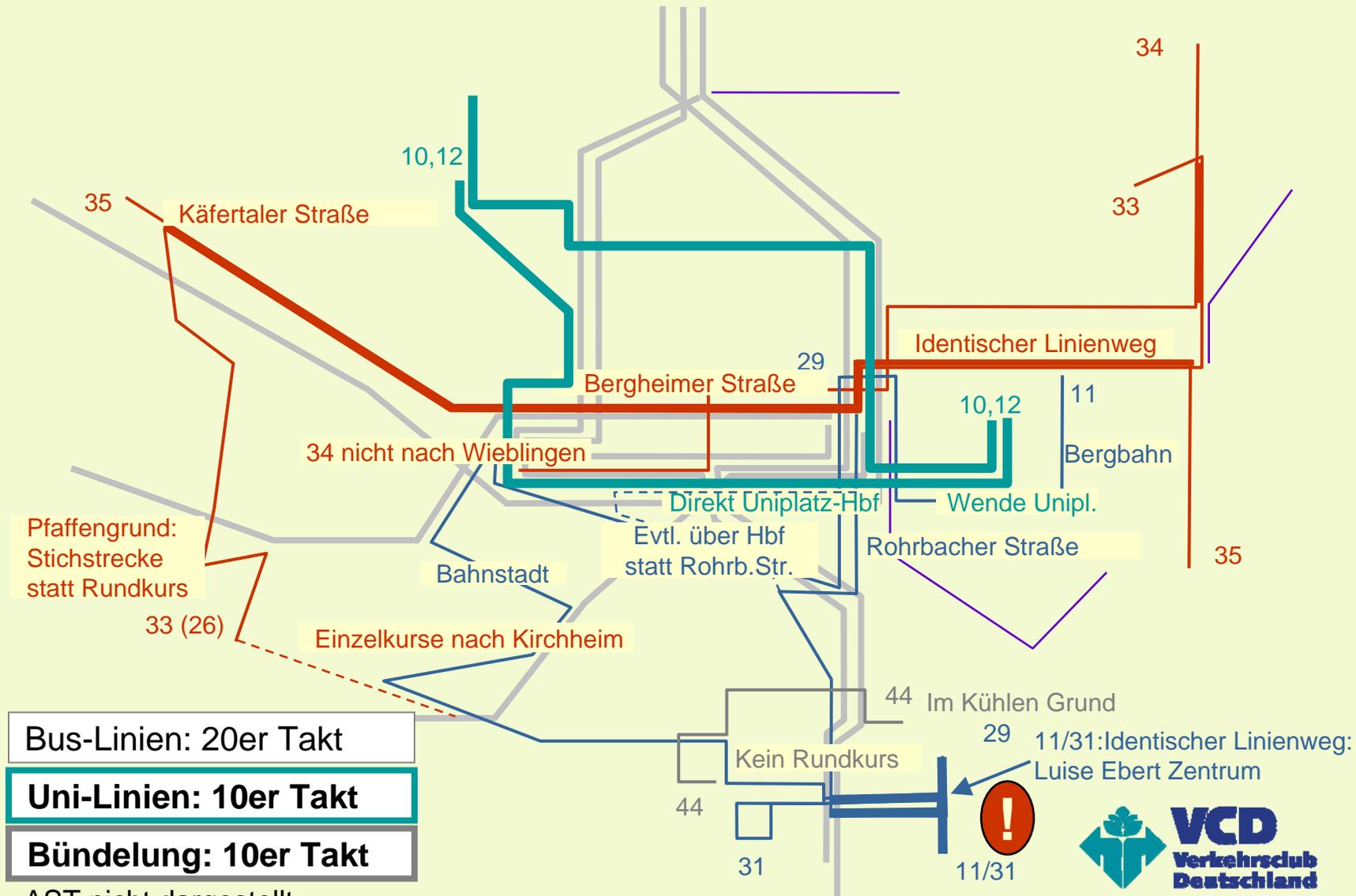
Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



Das Netz

Erarbeitet durch den Arbeitskreis Bahn, den
gemeinsamen Arbeitskreis von VCD und
ProBahn Rhein-Neckar

VCD-Vorschlag Busnetz Heidelberg



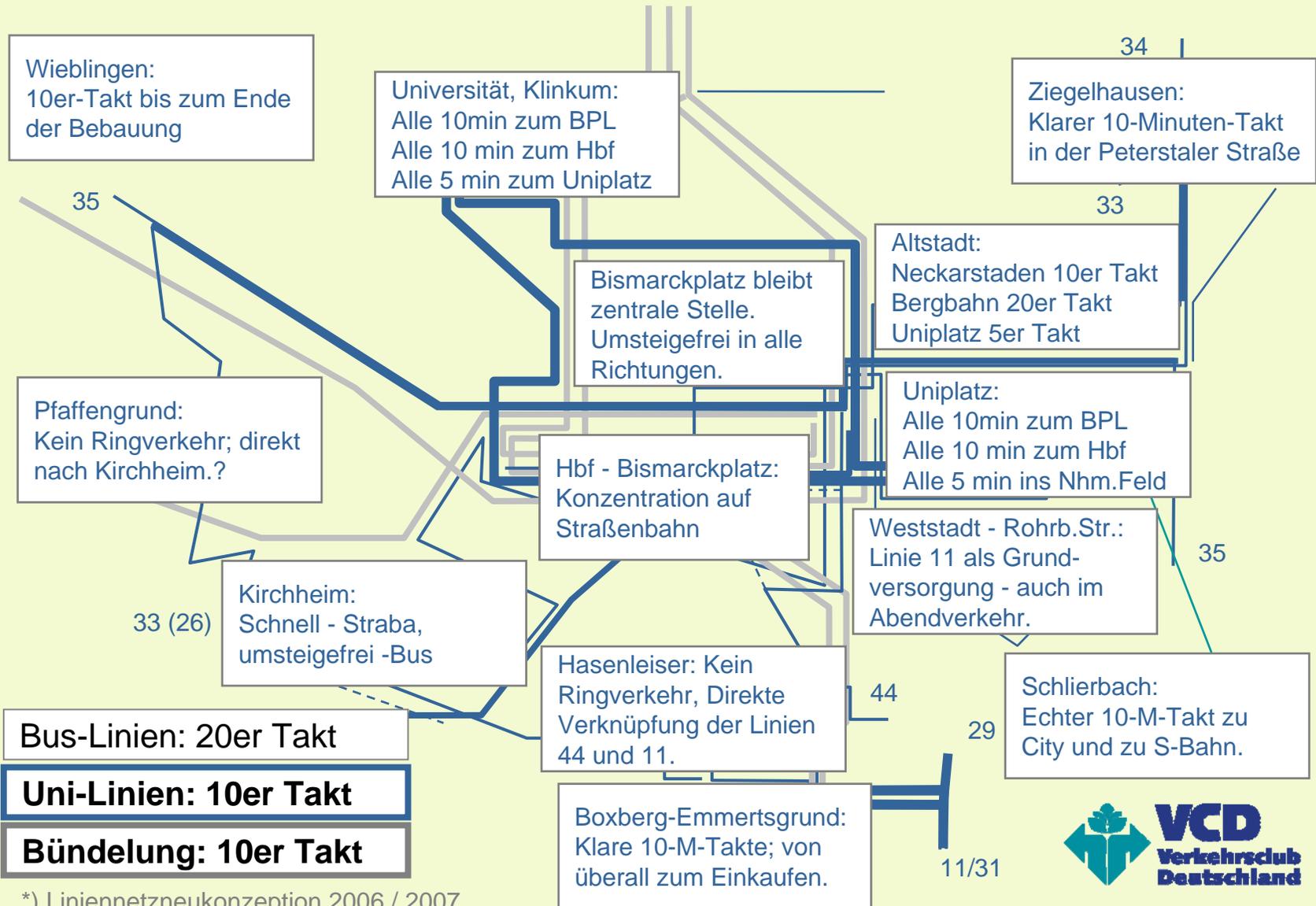
Bus-Linien: 20er Takt

Uni-Linien: 10er Takt

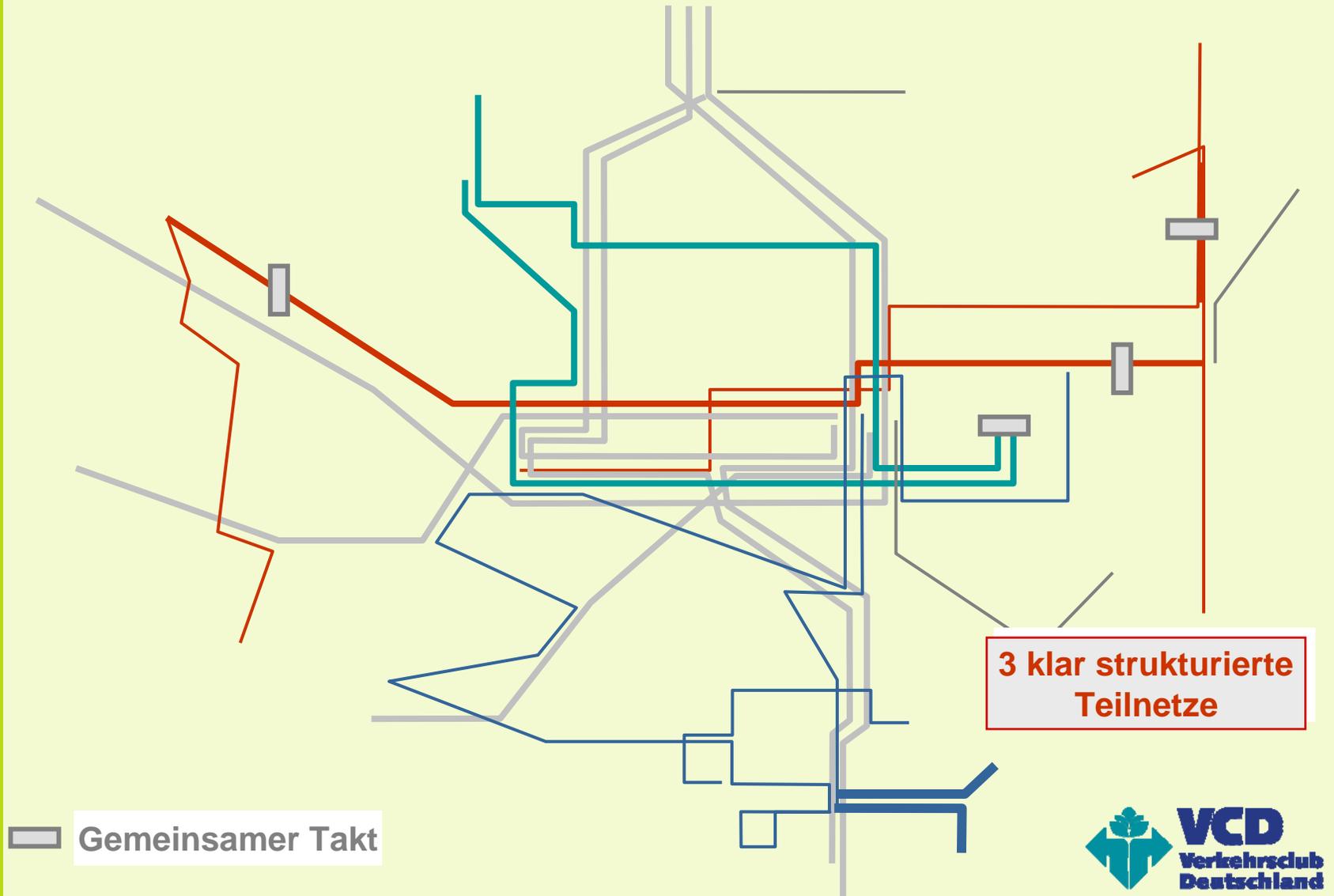
Bündelung: 10er Takt

AST nicht dargestellt

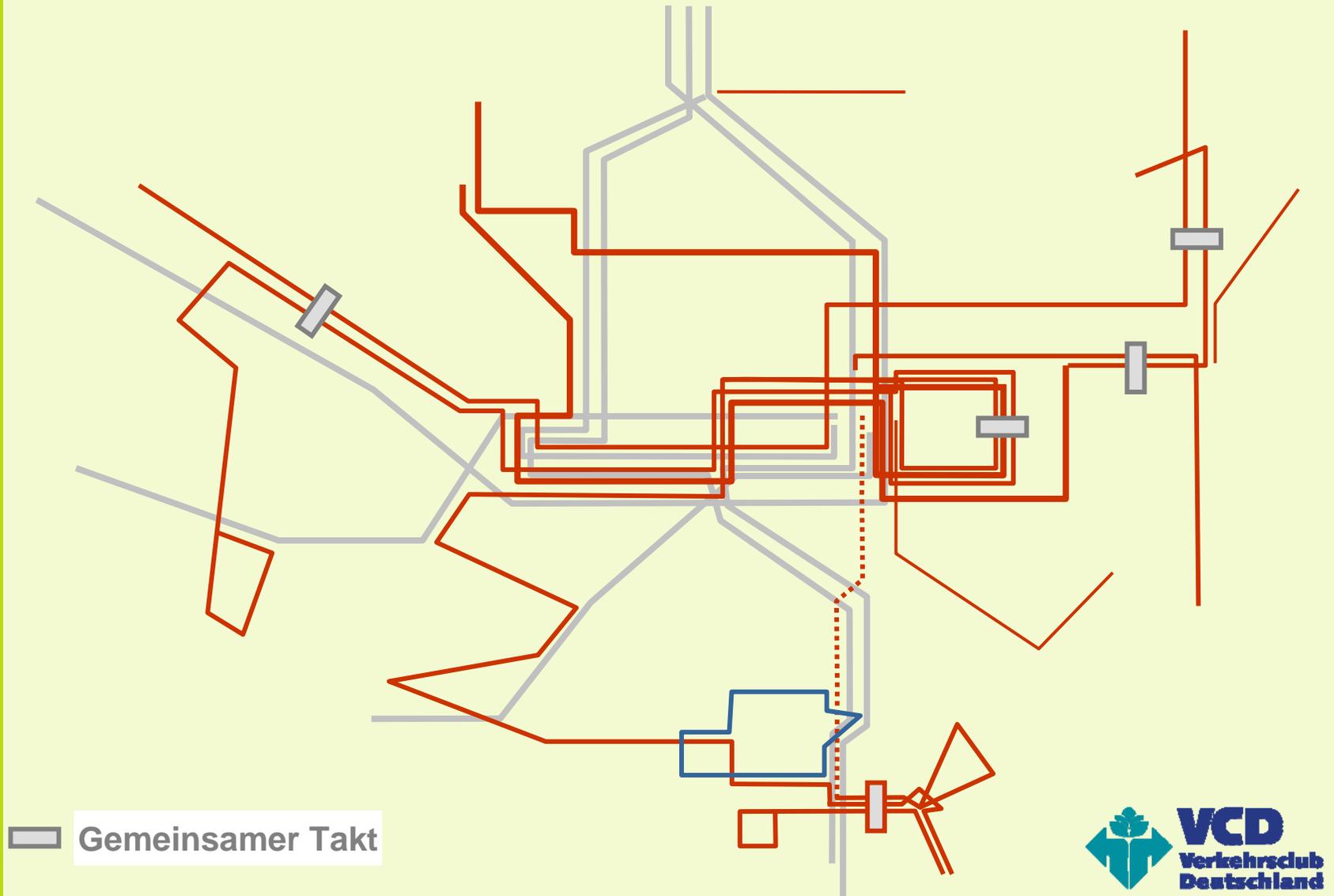
Kernpunkte im VCD-Busnetz



Flexibilität im Netz



Zum Vergleich: Netzaufbau Entwurf Stadt HD



Zusammenfassung



- 3 klar gegliederte Teilnetze
- ohne überlagernde Takte -



- Echte 10-Minuten-Takte für die Hauptrichtungen



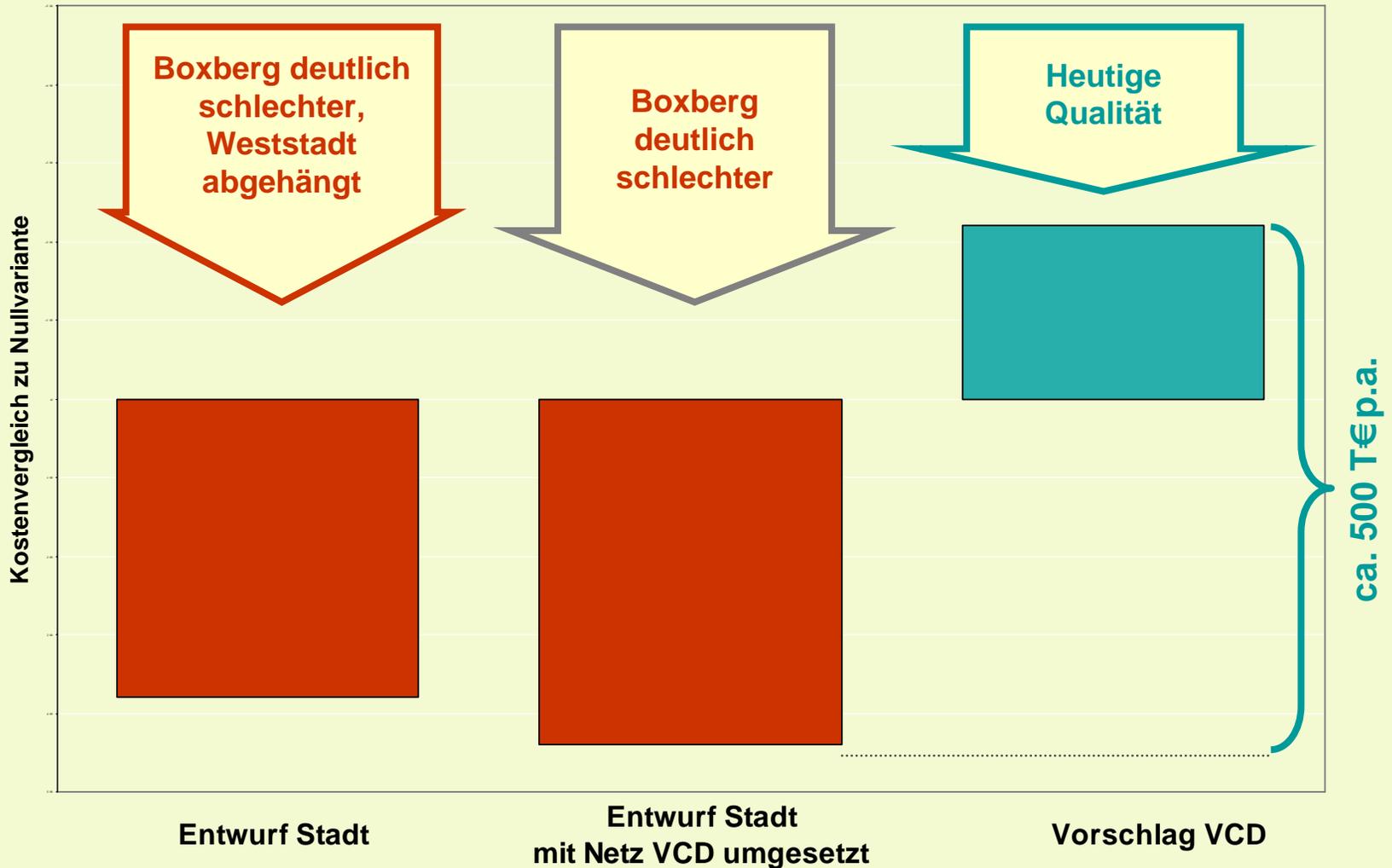
- Keine Ringverkehre,
keine Netzlücken

Optimierungsvorschlag des VCD Rhein-Neckar zum Busliniennetz



Die Kosten

Eine Frage des politischen Willens



Vielen Dank !



Wir stehen Ihnen zur Diskussion
unserer Vorschläge gerne zur
Verfügung.