

Stadt Heidelberg Postfach 105520 69045 Heidelberg

Amt/Dienststelle **Amt für Verkehrsmanagement**

Verwaltungsgebäude Gaisbergstraße 7 - 9

Bearbeitet von Frau Deligiannidu

Zimmer 2.09

Durchwahl 06221 / 5830531

Fax 06221 / 5830590

E-Mail Peristera.Deligiannidu@Heidelberg.de

Herrn

Stefan Richter

Per E-Mail:

stefan@jelos.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

16.12.2010

Unser Zeichen

81.2 del-

Datum 07. Februar 2011

Fragen zur Linienoptimierung vom 16.12.2010 (Sitzung des BB Süd)

Sehr geehrter Herr Richter,

Danke für Ihre kritische Betrachtung des Gutachtens zur Liniennetzoptimierung in Heidelberg. Anbei die Antworten, die im Rahmen der Verwaltungsvorlagen (Informationsvorlage und Beschlussvorlage) sowie des Gutachtens von RNV und TTK gegeben werden können:

Zu Frage 1:

Der Vorschlag zur Kürzung der Linie 24 bis Haltestelle Ortenauer Straße ist unabhängig vom Baustellenverkehr der vergangenen Jahre betrachtet worden. Die Zählzeiträume für die verbundweite Verkehrserhebung sind so gewählt worden (Herbst 2007 und Frühjahr 2008), dass diese berücksichtigt wurden. Darüber hinaus haben eigene Fahrzeugzählungen der RNV ergeben, dass die Fahrgastzahlen im Endabschnitt der Linie 24 im Vergleich zu den vorhandenen Fahrzeugkapazitäten deutlich zu gering ausfallen. Damit ist hier keine wirtschaftliche Betriebsführung möglich.

Zu Frage 2:

Die Verkehrsbeziehung Rohrbach Süd – Hauptbahnhof mit Fortführung ins Neuenheimer Feld spielt eine eher untergeordnete Rolle. Nach wie vor bleibt als „Direktverbindung“ die Anbindung durch die Buslinie 33 erhalten sowie die Möglichkeit durch Umstieg an anderer Stelle (z.B. Linie 23 an S-Bahnhof Weststadt/Südstadt) die Verknüpfung mit der S-Bahn her zu stellen.

Zu Frage 3:

Nein. Bei der Kürzung der Linie 24 wurde zum einen die Auslastung der Fahrzeuge betrachtet, zum anderen nach Potenzialen einer wirtschaftlichen Betriebsführung.

Zu Frage 4:

Die Verkürzung der Linie 24 um 2 Haltestellen führt im Gesamtumlauf dazu, dass das Unternehmen erhebliche Einsparungen bei den Betriebskosten (ca. 300.000 € pro Jahr) einsparen kann.

....

Zu Frage 5:

Zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis Süd bzw. Stadtbücherei ist auf der Linie 24 keine Veränderung geplant. Deswegen ist die Auswahl des Querschnitts nicht entscheidend.

Zu Frage 6:

Die Auswirkungen von Park and Ride an Rohrbach Süd waren nicht Gegenstand der gutachterlichen Untersuchung. Generell werden die Potenziale des Park and Ride an dieser Stelle als gering eingestuft. Die regionale Nachfrage, die heute schon vorwiegend aus südlicher Richtung nach Heidelberg einpendelt, bedient sich der Straßenbahnlinie 23 und der Regionalbuslinien, die die Verknüpfung an Leimen-Kurpfalzzentrum herstellen. Die übrigen Potenziale, die ggf. über die Nordumgehung Leimen erschlossen werden könnten, rechtfertigen nach derzeitigem Sachstand nicht eine solche Investition an dieser Stelle.

Frage 7:

Gegenteiliges ist hier der Fall. Die Wirtschaftlichkeit bei Verkürzung bis Haltestelle Ortenauer Straße steigt, da der Anteil der Lenkzeit größer wird (1 Fahrzeugumlauf weniger).

Frage 8:

Der Gutachter hat folgende fahrgast- und nachfragerrelevanten Kennzahlen für denjenigen Planfall ermittelt, der die Verkürzung der Linie 23 bis Bismarckplatz und der Linie 24 bis Ortenauerstraße beinhaltet:

Die Auswirkungen des Planfalls (im Vergleich zur Ist-Situation) auf die Kenngrößen wie

- Mittlere Reisezeit (+ 0,9 %)
- Anteil der Direktfahrten (-0,2)
- Anteil mit 1 Umstieg (+0,2)
- Anteil mit Anzahl der Umstiege > 1 (keine)
- Empfundene Reisezeit (+0,9 %)

sind nicht signifikant.

Da die Vorschläge zur Einsparung im vorgeschlagenen Planfall die Systemverfügbarkeit reduzieren verringert sich die mittlere Bedienungshäufigkeit (-15,5 %).

Frage 9:

Aufgrund des Fahrplanzwangs an Rohrbach Süd und der Notwendigkeit die Anschlüsse von und zu den Buslinien 29 und 33 zu gewährleisten, ist es nicht möglich, die Abfahrtszeiten der Straßenbahnlinie 23 und 24 so zu entzerren, dass ein dichter Takt an den Sonntagen entsteht.

Frage 10:

Zum Thema „Straßenbahnplanungen südlich von Heidelberg“ wird derzeit gemeinsam mit den Bürgermeistern der Region und dem Landkreis ein Gutachten erstellt. Dazu liegen noch keine fertigen Unterlagen vor.

Die Analyse wird voraussichtlich zu Jahresbeginn 2011 abgeschlossen (Januar/Februar).

Danach erst können die entsprechenden regionalen sowie städtischen Gremien über die Ergebnisse in Kenntnis gesetzt.

Frage 11:

Die Betriebskostensparnis bei einer Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahnen in Heidelberg (von 16 km/h auf 20 km/h analog zu Mannheim) lässt sich nicht pauschal mit einem jährlichen Eurobetrag beantworten. Es müssen die Randbedingungen berücksichtigt werden. Eine solche Berechnung ist nicht in das Gutachten eingeflossen.

Frage 12:

Der Fahrplan der Linie 23 war zunächst noch baustellenbedingt mit den 19 Minuten angegeben. Zum Fahrplanwechsel im Sommer 2011 wird der Fahrplan erneut angepasst.

Frage13:

Grundsätzlich liegen noch keine konkreten Planungen zur möglichen Umnutzung der Kasernen entlang der Römerstraße vor. Im Falle der Umsetzung der Liniennetzoptimierung kann die RNV/Stadt flexibel auf die neue Entwicklung reagieren und ein neues Wohngebiet neu erschließen.

Fragen 14 bis 21:

Die angesprochenen Punkte, die den ÖPNV in Heidelberg und im Verbundgebiet betreffen, waren nicht Gegenstand des Gutachtens zur Liniennetzoptimierung, die Antwort kann also nicht vom Gutachter erfolgen.

Trotzdem werden sie im Rahmen der weiteren Diskussionen zur Liniennetzoptimierung einbezogen.

Mit freundlichen Grüßen

Thewalt