

Buserschließung der Bahnstadt – Netzveränderung Wieblingen Präsentation SEVA am 23. Mai 2012

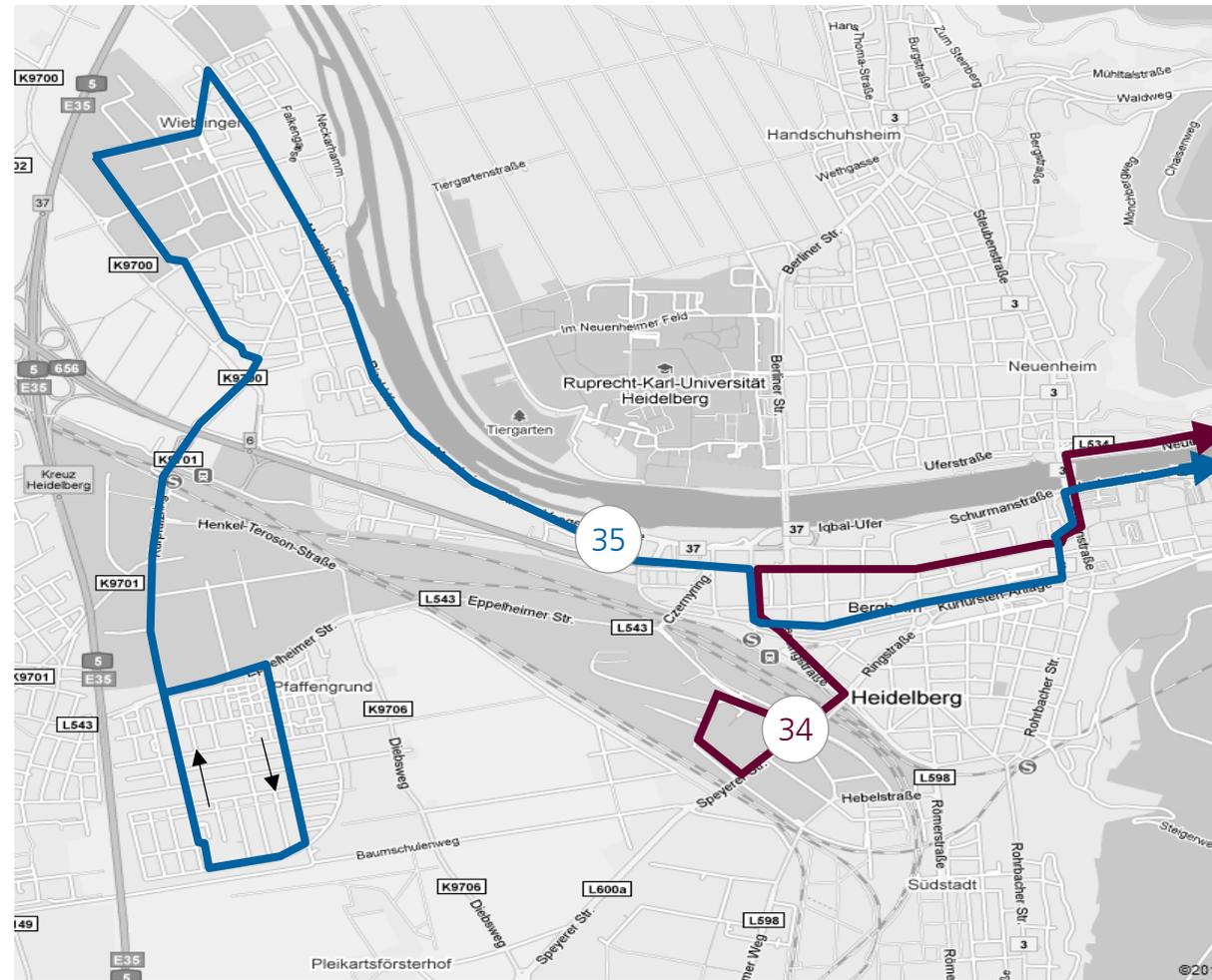
Mannheim, 23.05.2012

rnv GmbH

Bisheriges Konzept

- Umleitung Linie 34 zur Bahnstadt (statt Wieblingen)
- Linie 35 weiterhin Neckargemünd – Wieblingen und Übernahme des Astes zum Pfaffengrund, Neubedienung Gewerbegebiet (alle 20 Min.)
- Bedienung der Achse Hbf. – Waldorfschule durch neue Linie während der Schulanfangs-/endzeiten

Angebots- und Betriebsplanung



Ziegelhausen
Neckargemünd

Präsentationsrunden

- **SEVA**
- **HAFA**
- **BBR Wieblingen (Ablehnung)**
- **BBR Bergheim (Enthaltung)**
- **Runde mit Schulen (unterschiedliche Haltungen)**
- **BBR Wieblingen (Neuvorschlag)**

Wesentliche Kritikpunkte

- Taktreduzierung Bus in Wieblingen von 10 auf 20 Min.
- Kein durchgehender 20-Min.-Takt für Waldorfschule
- Verbindung Hbf. – Wieblingen nur noch durch Linie 5 und (Schulbus)linie

Auszug aus Präsentation BBR Wieblingen vom 29. März 2012



Fazit Besetzungen Linie 34/35 im Zählquerschnitt Wieblingen

- Bisher vorgelegte Zählungen waren repräsentativ und bilden weiterhin die Basis für die Bemessung des Verkehrsangebotes
- Fahrten der Linien 34/35 im Bereich Wieblingen über lange Tageszeiträume ungenügend ausgelastet
- Selbst am max. Besetzungsquerschnitt der Linie zwischen Bonhoefferstraße und Neckarspitze sind tagsüber **bei 86 % aller Fahrten selbst die Sitzplätze nicht komplett belegt**

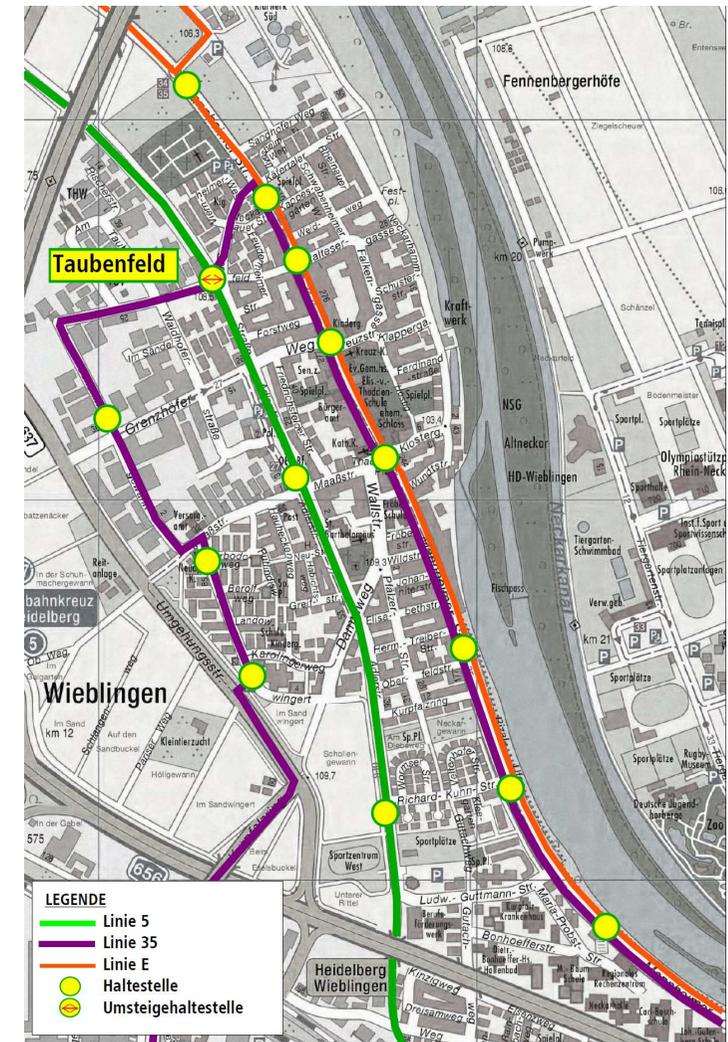
Sitzung des BBR Wieblingen am 29. März 2012



- Entwurf eines „modifizierten“ Konzepts durch den BBR Wieblingen als unverbindlicher Vorschlag
- Bewertung durch RNV/Stadtverwaltung sollte anschließend erfolgen

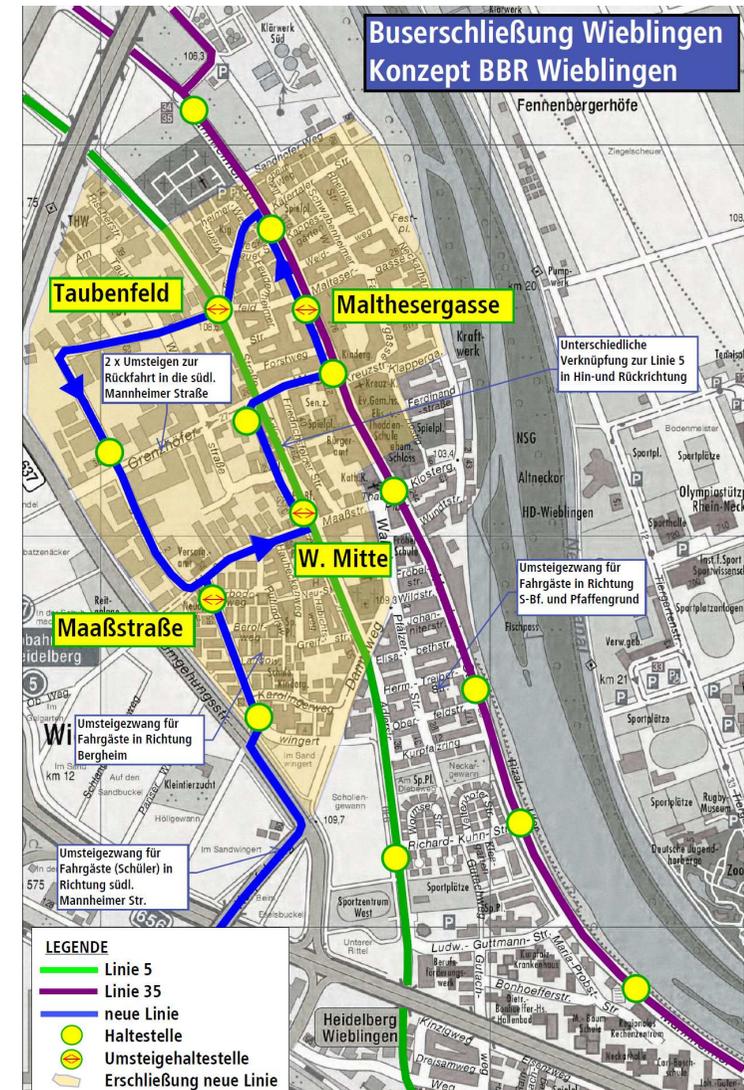
Konzept B2 RNV/Stadtverwaltung HD

- Linie 35 mit Neuerschließung Taubenfeld/Gewerbegebiet
- Verlegung des Umsteigepunktes Linie 5/35 zur Haltestelle Taubenfeld



Konzeptvorschlag des BBR Wieblingen

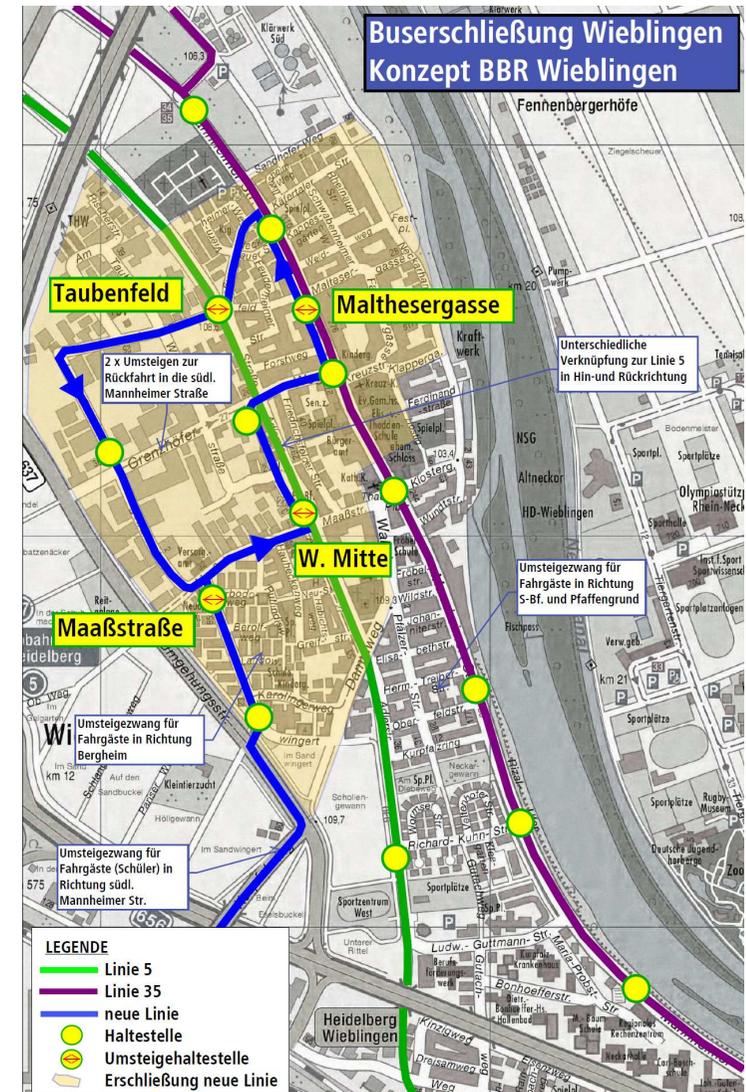
- Zwischen Innenstadt und Wieblingen Reduzierung auf 1 Buslinie (35)
- Führung der Linie 34 zur Bahnstadt
- Linie 35 mit unveränderter Führung von Neckargemünd bis Waldorfschule
- Bedienung des Abschnitts Wieblingen – Pfaffengrund über Gewerbegebiet durch eine eigene (Kleinbus)linie
 - werktags alle 20 Min.
 - zusätzliches Angebot sonntags und Spätverkehr alle 30 Min.



Verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Berechnung des Vorschlags im Vergleich zur Variante B2 (RNV/Stadtverwaltung) / 1

Stärkung der Binnenverkehrsbeziehungen in Wieblingen

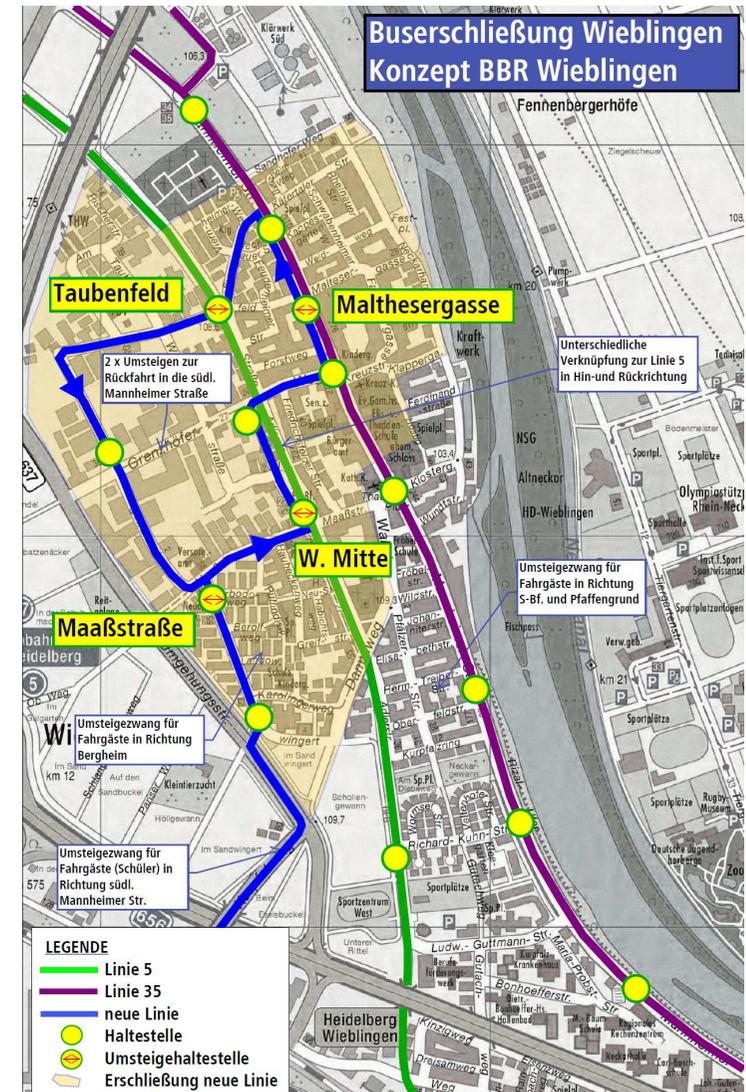
- + Unveränderte Anbindung der Waldorfschule alle 20 Min.
- + Ausweitung der Bedienung zwischen Wieblingen und Paffengrund auf Spät- und Sonntagsverkehr
- + Höhere Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit dieser Linie zu erwarten



Verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Berechnung des Vorschlags im Vergleich zur Variante B2 (RNV/Stadtverwaltung) / 2

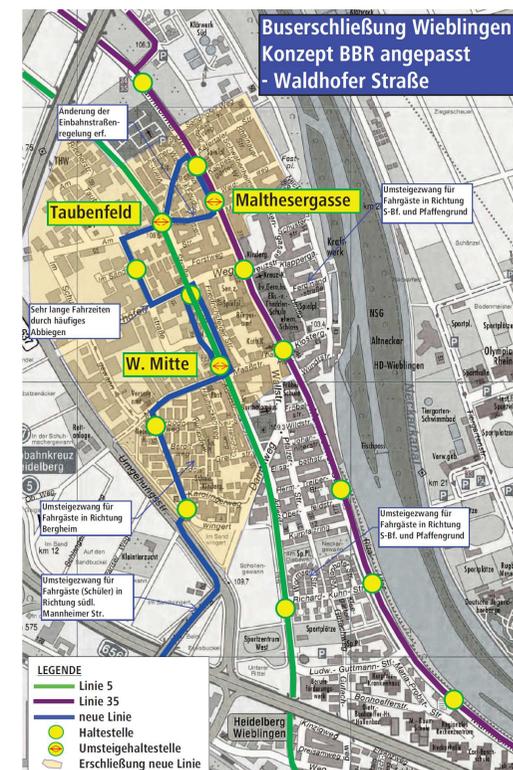
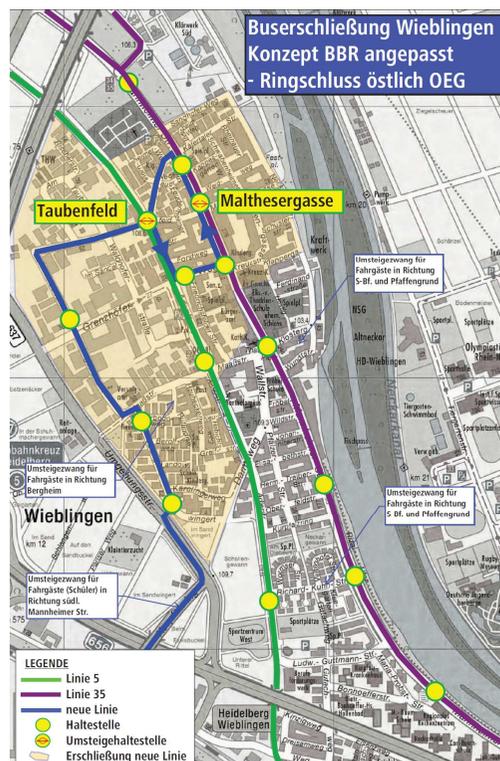
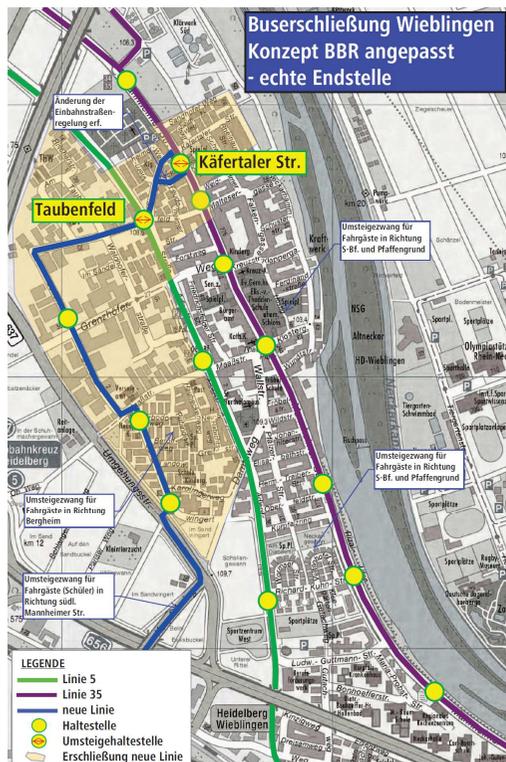
Verschlechterung für übergeordnete Relationen

- Direkte Relation nur von Wieblingen ins Gewerbegebiet möglich, nicht in Gegenrichtung
- Direkte Fahrbeziehung von Thaddenplatz oder von den Schulen Richtung S-Bf. und Pfaffengrund geht verloren
- Direktverbindung von Gewerbegebiet und Sandwingert Richtung Bergheimer Straße und Altstadt nur mit Umstieg



Verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Berechnung des Vorschlags im Vergleich zur Variante B2 (RNv/Stadtverwaltung) / 3

Prüfung weiterer Varianten in Anlehnung an Konzept des BBR



Nachteile durch Ringlinie im Gewerbegebiet können vermieden werden, aber weiterhin keine direkte Fahrbeziehung von Thaddenplatz und den Schulen Richtung S-Bf. und Pfaffengrund sowie vom Sandwingert zur Bergheimer Straße und in die Altstadt

Verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Berechnung des Vorschlags im Vergleich zur Variante B2 (RNV/Stadtverwaltung) / 4



■ Betriebliche Aspekte

⊕ Tangentiallinie kann auf Gelenkbusverkehr verzichten

Aufgrund stärkerer Besetzungen einzelner Fahrten im Bereich Pfaffengrund (50 Fahrgäste/Fahrt) müssen tagsüber Standardbusse eingesetzt werden

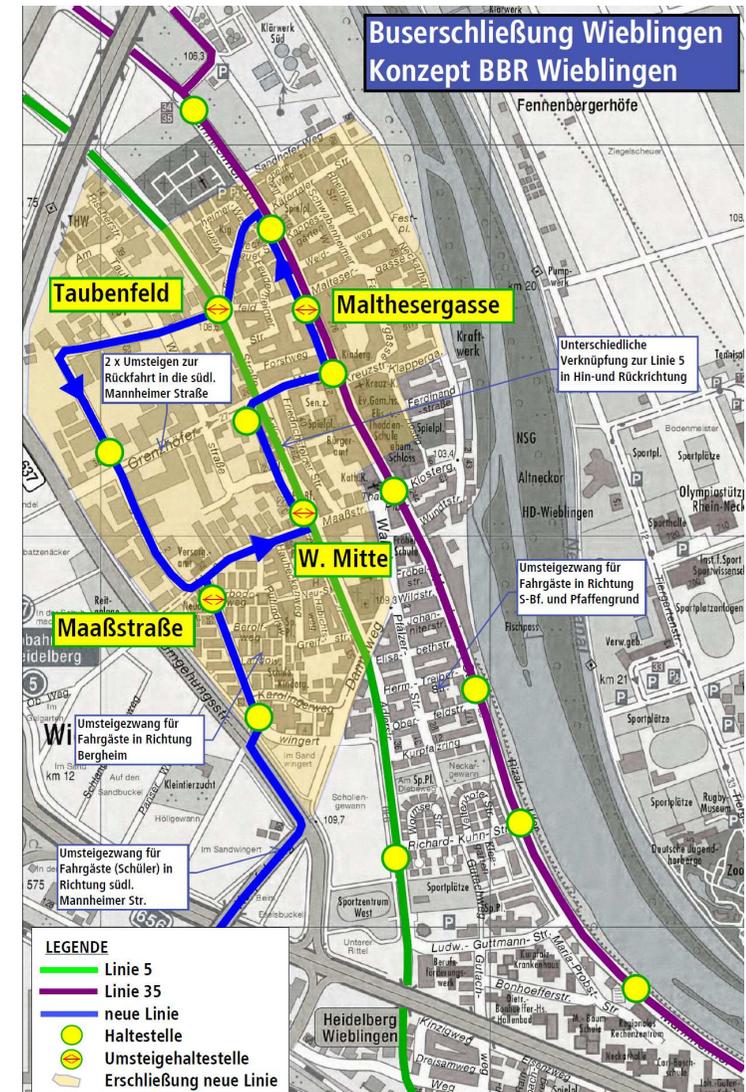
Kleinbusse können nur abends und am Wochenende fahren

Verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Berechnung des Vorschlags im Vergleich zur Variante B2 (RNV/Stadtverwaltung) / 5

■ Wirtschaftliche Auswirkungen

- ⊖ Mehraufwand von 150 T €/Jahr ggü. heute (davon 110 T €/Jahr für Spät- und Sonntagsbedienung)

Zum Vergleich:
RNV-Konzept: Einsparung von 150 T €/Jahr



Zusammenfassung Variantenbewertung

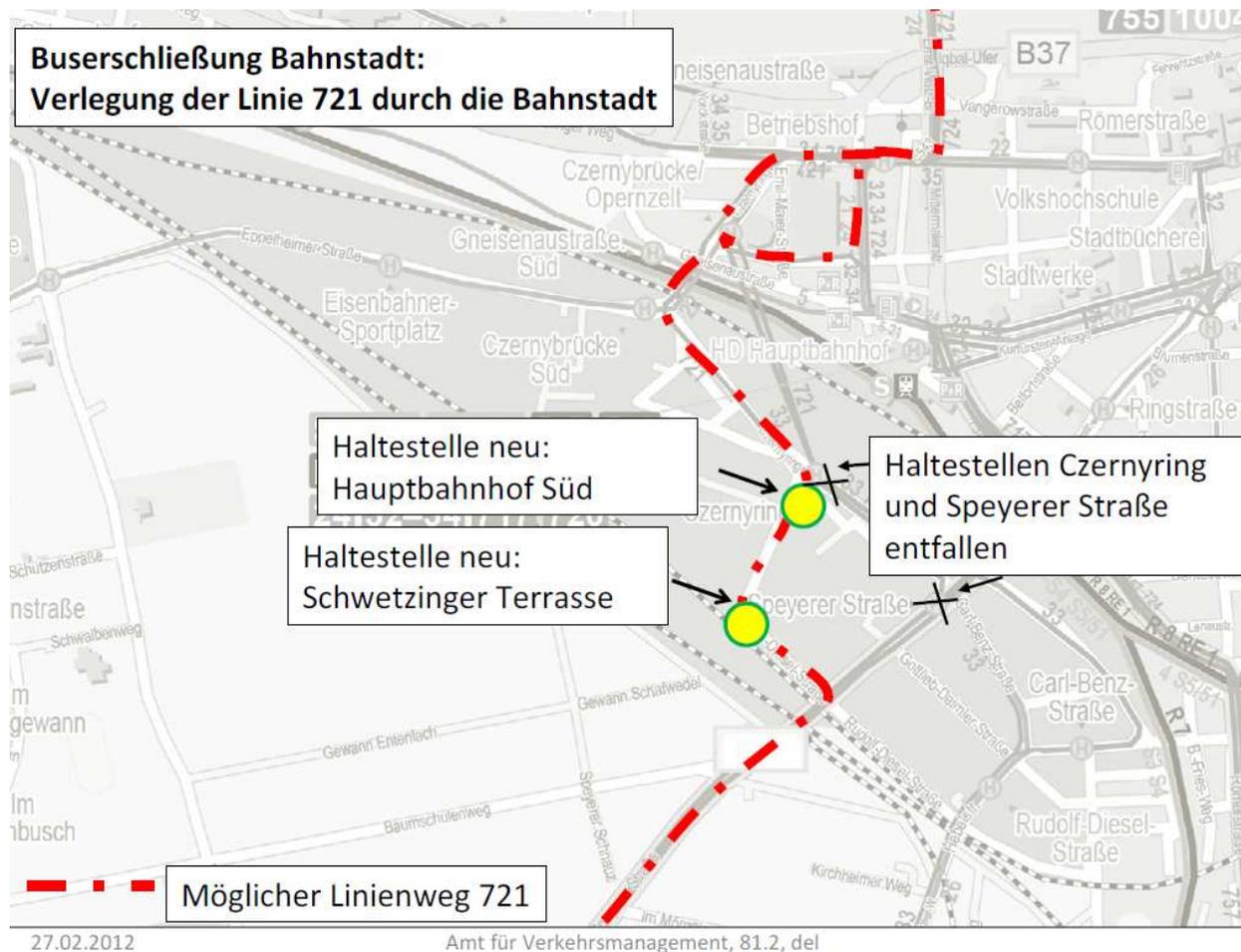
- Auch bei verkehrlicher Variation der Tangentiallinie können nicht alle Direktverbindungen erhalten werden, z. B. von den Schulen zum Pfaffengrund (→ Eppelheim) oder vom Sandwingert zur Altstadt
- Wie bei der Variante RNV/Stadtverwaltung, wird die Achse Innenstadt ↔ Wieblingen ausgedünnt
- Bei beiden Vorschlägen kann die Bahnstadt mit der Linie 34 angebunden werden
- Trotz dieser Ausdünnung wird das Betriebsergebnis nicht verbessert, sondern mit einem Zusatzaufwand von 150 T €/Jahr belastet

Empfehlung / Fazit / 1

- Die bisherigen Diskussionen in politischen Gremien lassen keine Zustimmung zum bisher vorgelegten Vorschlag RNV/Stadtverwaltung erwarten
 - Aufgrund negativer verkehrlicher und wirtschaftlicher Effekte kann eine Umsetzung des Netzvorschlags des BBR Wieblingens durch RNV/Stadtverwaltung nicht empfohlen werden
- Empfehlung:
- Zunächst Beibehaltung der Liniennetzstruktur im Bereich Wieblingen
 - Bahnstadt wird zunächst nur durch die Regionallinie 721 angebunden

Empfehlung / Fazit / 2

- Führung der Linie 721 durch die Bahnstadt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!