

1. Ergänzung zur Drucksache: 0380/2006/BV
Heidelberg, den 06. März 2006

Stadt Heidelberg
Dezernat II
Stadtplanungsamt

**Liniennetzkonzept Heidelberg
2006/2007**

Informationsvorlage

Tischvorlage
im

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 07.03.2006

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	07.03.2006	N	O ja O nein O ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	16.03.2006	N	O ja O nein O ohne	
Gemeinderat	30.03.2006	Ö	O ja O nein O ohne	

Inhalt der Information:

Die ergänzenden Informationen werden zur Kenntnis genommen.

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

siehe Hauptvorlage

In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 31. Januar 2006 wurde der Beschlussentwurf zur Liniennetzkonzeption Heidelberg 2006/2007 ausführlich vorgestellt. Die Fraktionen haben die Vorträge des VCD und des Stadtplanungsamtes erhalten. Am 7. und 9. Februar folgte die Vorstellung in den Bezirksbeiräten.

In der Beratung wurden Anregungen und Prüfaufträge gegeben, die im folgenden vorgestellt und bewertet werden.

Prüfaufträge/Anträge Bezirksbeiräte

1. Erhalt der Linie 29 – ganztägig bis Innenstadt
2. Linie 44 - nach der Bezirksbeiratssitzung wurde beantragt, den Linienweg erneut zu behandeln.
3. Erhalt der Linie 28 – 10 Min-Takt nördlicher Boxberg
4. Erhalt der Linie 27 - mit 20 Min-Takt HVZ Kirchheim – Pfaffengrund - Wieblingen
5. Erhalt der Linie 34 - Wieblingen-Nord 10 Min-Takt
6. Linie 734 bis Wieblingen durchfahren lassen.
7. Linie 36 an das „Kleine Dorf“ und Aldi anbinden, Wendemöglichkeit schaffen
8. Linie 33 mit der S-Bahn Schlierbach-Bahnhof zu vertakten

Prüfaufträge SEVA 30.1.2006

9. Kosten der Liniennetzkonzeption insgesamt
10. Kosten für alternative Busbedienungsansätze, z.B. bei der Linie 29
11. Aktuelle Zählungen zur Auslastung der Linie 29 für beide Fahrtrichtungen
12. Prüfung und Bewertung der Vorschläge des VCD

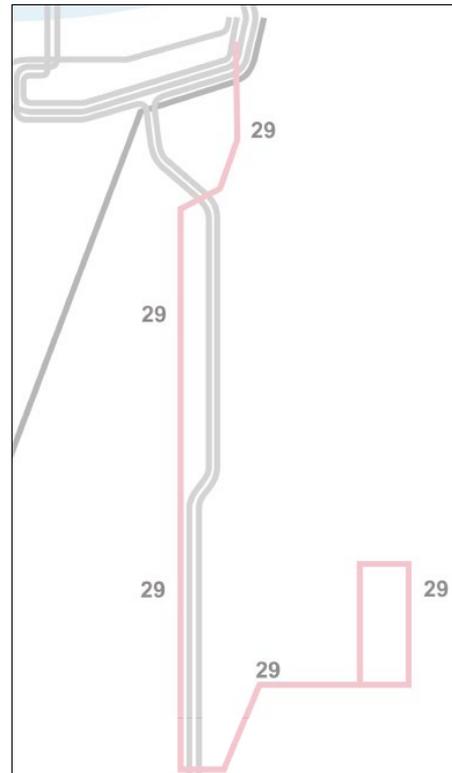
Stellungnahmen zu den Prüfaufträgen

Prüfauftrag 1 Erhalt der Linie 29 – ganztägig bis Innenstadt

Das Konzept sieht vor, dass die Linie 29 ganztägig im 20-Minutentakt vom Boxberg bis Rohrbach-Süd verkehrt und dass die Fahrten zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 13 Uhr und 18 Uhr weiter bis Bismarckplatz/Uni-Platz führen. Diese Durchbindung bis in das Zentrum parallel zur Straßenbahnlinie 3 ist in diesen Hauptlastzeiten auch aus Kapazitätsgründen sinnvoll.

Eine ganztägige Durchbindung der Linie 29 im 20 Minutentakt vom Boxberg bis zum Uni-Platz verursacht einen betrieblichen Mehraufwand von ca. 300.000 € (Fahrzeug, Fahrer).

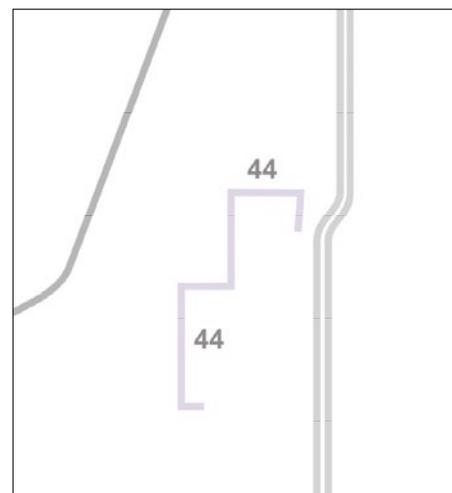
Aufgrund der Kapazitätsreserven der Straßenbahnlinien 3 und 4 außerhalb der Spitzenlastzeiten ist eine ganztägige Durchbindung verkehrlich nicht erforderlich. Zur Fahrgastzählung siehe unten unter Punkt 10.



Prüfauftrag 2 Linie 44: Behandlung des Linienweges im Bezirksbeirat

Für den neuen Ortsbus in Rohrbach zur Anbindung des Quartiers am Turm und zur Verknüpfung von Alt-Rohrbach mit der S-Bahnstation gibt es verschiedene Linienwegsvarianten. Fixpunkt ist die Durchführbarkeit der Verkehrsleistung mit nur einem Fahrzeug. Vom VCD wurde eine Stichlinie vorgeschlagen, die am Kreisverkehr Freiburger Straße/Kolbenzeil wendet.

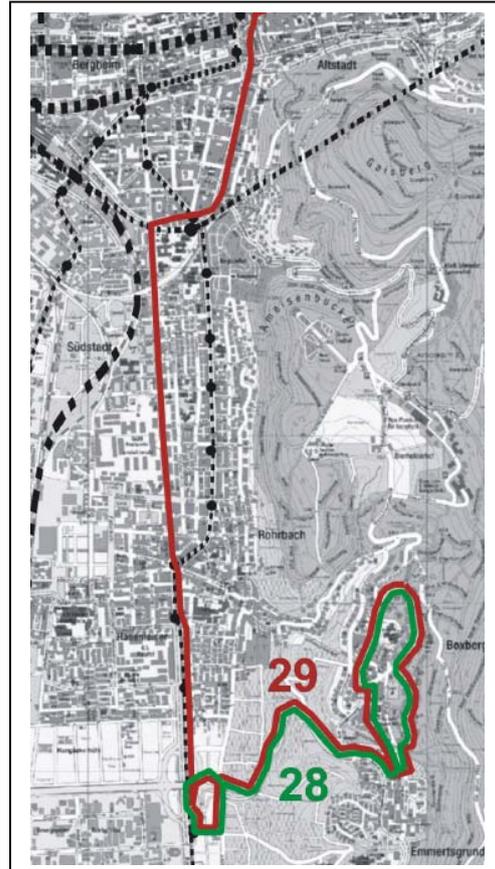
Eine erneute Beratung der Linienführung vom Ortsbus in Rohrbach wird zugesagt.



Prüfauftrag 3 Erhalt der Linie 28

Linie 28 verkehrt im Zwanzig-Minutentakt zwischen Rohrbach Süd und Boxberg. Im Linienweg wird sie von der Linie 29 überlagert. Durch den vorgeschlagenen Wegfall der Linie 28 ergibt sich im nördlichen Boxberg eine Taktreduktion von 10 auf den 20 Minutentakt.

Durch die Weiterführung der Linie 11 bis Emmertsgrund ist eine Bedienung der Linie 28 zwischen Rohrbach – Süd und Mombertplatz nicht erforderlich. Auch für den südlichen und mittleren Boxberg würde eine Wiedereinführung der Linie 28 ergänzend zu dem vorgesehenen Liniennetz zu einer Überbedienung führen, da die Linie 31 eine neue Querverbindung zwischen den Stadtteilen schafft und dort den 10 Minutentakt sichert.



Der Mehraufwand für die gewünschte Verkehrsleistung zur Sicherung des 10-Minutentaktes im nördlichen Boxberg liegt bei ca. 200.000 € (Fahrzeug, Fahrer).

Prüfauftrag 4 Erhalt der Linie 27 mit 20-Minutentakt Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die heutige Querverbindung von Kirchheim über Pfaffengrund nach Wieblingen (Grafik siehe oben) mit acht Fahrtenpaaren am Tag verursacht einen Kostenaufwand von ca. 150 T €/Jahr bei sehr geringem Fahrgastaufkommen.

Fahrgastaufkommen Linie 27 (gemäß Fahrgasterhebung VRN 2002):

Haltestelle Name	Spitzenstunde (vormittags)	Haltestellenaufkommen (Gesamt)
Wieblingen, OEG Bhf.	7-8	18
Kirchheim, Rathaus Nord	7-8	5
Pfaffengrund, Stotz	7-8	16
Pfaffengrund, Im Buschgewann	7-8	11
Pfaffengrund, Im Wellengewann	7-8	11

Die Netzkonzeption sieht Streichung der Linie 27 mit ihren acht Fahrtenpaaren am Tag vor. Damit entfällt zwar eine Direktverbindung zwischen Kirchheim und Pfaffengrund wegen der geringen Nachfrage. Im weiteren Linienweg der 27 vom Pfaffengrund nach Wieblingen wird aber ein deutlicher Angebotsausbau mit künftig drei Fahrten pro Stunde und Richtung der Linie 26/34 und damit eine gute Anbindung der S-Bahnstation vorgesehen.

Eine Verlängerung von einzelnen Fahrten der Linie 26/34 über den Pfaffengrund hinaus bis Kirchheim muss mit ca. 60 T €/Jahr veranschlagt werden.
Es ist beabsichtigt, die bisherigen E-Wagenfahrten der Linie 27 im Schüler- und Berufsverkehr von Kirchheim nach Wieblingen zu erhalten.

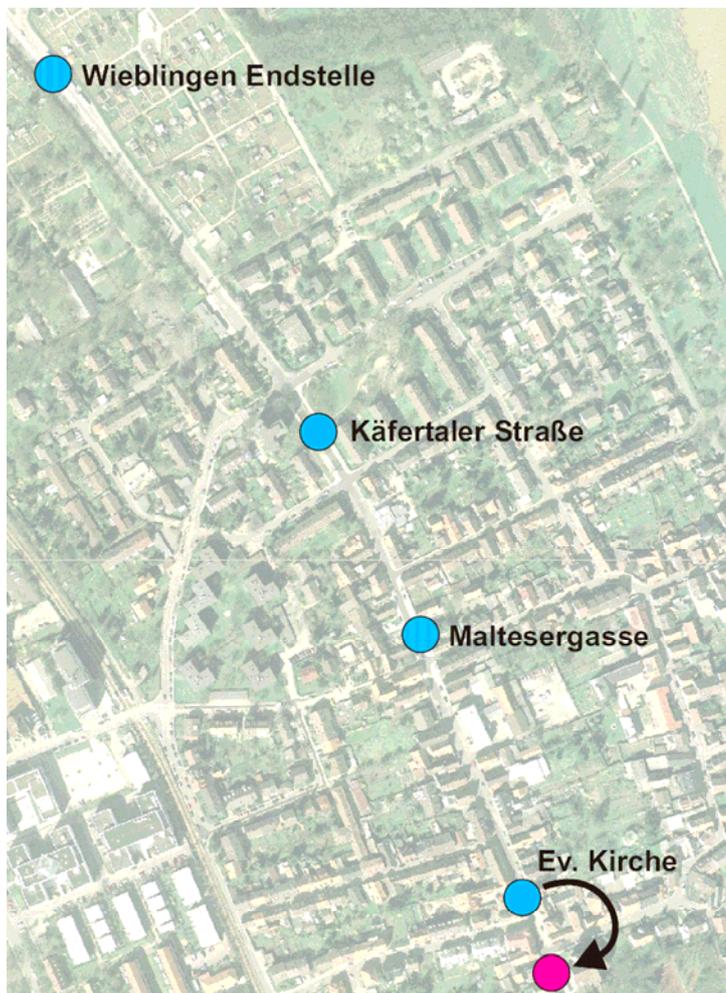
Prüfauftrag 5 Wieblingen-Nord: Erhalt von drei Haltestellen der Linie 34

Bezüglich der Streckenführung der Linie 26/34 wurde eine Befahrung mit einem Gelenkbus durchgeführt. Dabei wurde deutlich, dass die Käfertaler Straße/Edinger Straße für einen Gelenkbusverkehr im Begegnungsfall weniger geeignet erscheint (Wegfall von Stellplätzen).

Daher wird für die Route der 26/34 als nördlichster Punkt in Wieblingen die Haltestelle Ev. Kirche und eine Führung über den Grenzhöfer Weg vorgeschlagen.

Für drei Haltestellen in Wieblingen Nord verschlechtert sich dadurch der Takt auf 20 Minuten (Line 35).

In der Fahrgasterhebung des VRN 2002 wurde das Haltestellenaufkommen ermittelt. Die Tageswerte lagen für jede der drei Haltestelle bei ca. 470 Fahrgästen.



Die **Spitzenstunde** am Vormittag lag bei:

Haltestelle Name	Spitzenstunde (vormittags)	Haltestellenaufkommen (Gesamt)
Wieblingen, Maltesergasse	7-8	61
Wieblingen, Käfertaler Straße	7-8	36
Wieblingen, Waldorfschule	7-8	278

Diese Nachfrage kann mit den Gelenkbussen der Linie 35 im 20-Minutentakt befriedigt werden. Die Wohnbevölkerung bleibt in einem 300 Meter Radius gut erschlossen, es entstehen keine Bedienungslücken am Siedlungsrand.

Prüfauftrag 6 Linie 734: Durchfahrt bis Wieblingen

Der Bündelungsbeschluss des Gemeinderates sieht ein Bündel Heidelberg-Ost vor, in dem die Linien 35, 34 und 734 verknüpft sind.
Linienende für die 34/734 ist der Bismarckplatz.

Von Antragstellern im Genehmigungsverfahren für dieses Bündel beim Regierungspräsidium können längere Linienwege (z. B. Hauptbahnhof) beantragt werden. Eine Durchbindung bis Wieblingen kann sich ergeben, wenn die Linien des Ostbündels vom gleichen Betreiber gefahren werden, wie die Linie 34/26 im Stadtgebiet.

Da die Linienkonzessionen der 34, 734 und 35 zum 31.5.2006 auslaufen, wird das neue Konzessionsverfahren durch einen Aufruf zum eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb in Kürze eingeleitet.

Prüfauftrag 7 Linie 36: Anbindung an das „Kleine Dorf“/Aldi

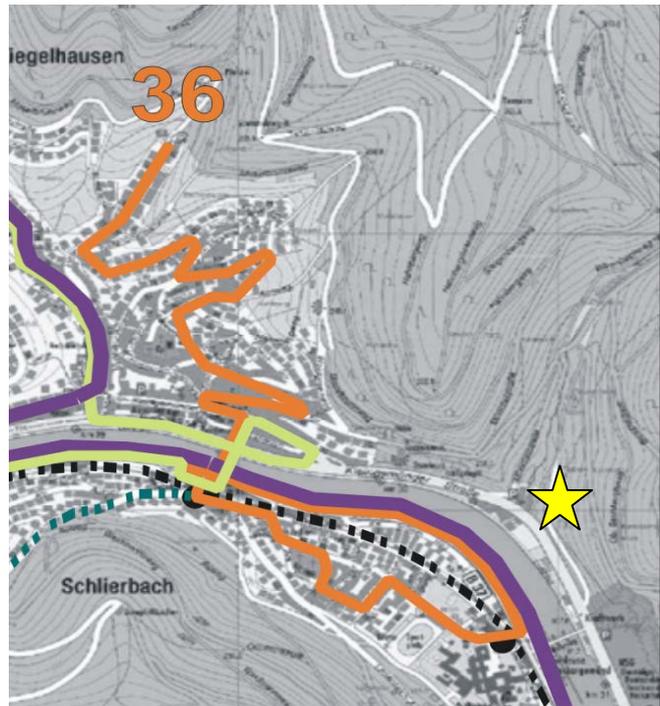
Der Bergbus Linie 36 zwischen Schlierbach und Ziegelhausen soll sowohl besser mit der S-Bahn vertaktet werden, wie auch den Siedlungsrand „Kleines Dorf“ und den künftigen Aldi auf dem Gelände der ehemaligen Haaf'schen Schokoladenfabrik (siehe Stern) anbinden.

Technische Prüfung:

Da die Fahrgassen des künftigen Aldi-Parkplatzes auch dem Anlieferverkehr dienen, ist eine Nutzung als Wendemöglichkeit für den Midibus technisch möglich. Von Aldi wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine Genehmigung in Aussicht gestellt.

Fahrplan/Umlaufprüfung

Für die Fahrgäste bedeutet die Schleife nach Osten eine Fahrzeitverlängerung um ca. 5 Minuten. Diese Verlängerung ist im Umlauf möglich.



Prüfauftrag 8 Linie 33: Vertaktung mit der S-Bahn Schlierbach-Bahnhof

Die heutige Fahrplananlage sowohl der Linie 36 und der 33 sind noch nicht auf die S-Bahn abgestimmt. Dies wird bei der Netzumstellung geändert. Allerdings bleibt es bei der Schwierigkeit, dass bei einem Halbstundentakt der S-Bahn und dem 20 Minutentakt der Linie 33 nicht jeder Zug optimal verknüpft sein wird.

Prüfauftrag 9 Kosten der Linienkonzeption insgesamt

Die Liniennetzneukonzeption ist bisher durch einen externen Gutachter und durch die RNV **betriebl**ich bewertet worden. Nach den übereinstimmenden Ergebnissen zum betrieblichen Aufwand (ohne Werkstatt, ohne Einnahmenabschätzung, ohne Restrukturierungslasten, etc.) lässt die vorgeschlagene Konzeption trotz der Mehrleistungen zum Beispiel durch die Anbindung der S-Bahn Wieblingen/Pfaffengrund und den Ortsbus in Rohrbach ein Einsparvolumen von ca. 10 % erwarten.

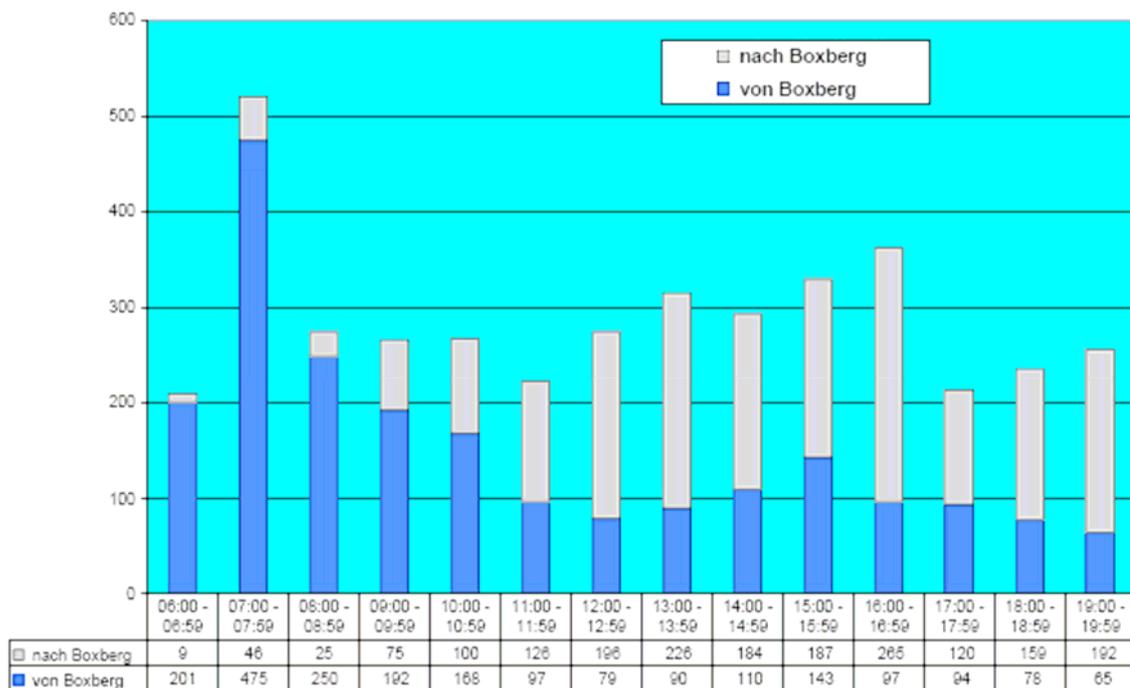
Eine wirtschaftliche Bewertung durch die HSB/HVV steht noch aus. Daher sieht der Beschluss zur Liniennetzneukonzeption keine Entscheidung über die Linien vor, sondern den

Auftrag zur detaillierten wirtschaftlichen Bewertung durch die HSB/HVV auf der Grundlage eines konkreten Fahrplänenwurfes.

Prüfauftrag 10 Fahrgastzählung Linie 29

Nach dem Vorschlag soll die Linie 29 in den Hauptlastzeiten von 7.00 bis 9.00 Uhr und zwischen 13.00 und 18.00 Uhr nicht nur bis Rohrbach Süd, sondern bis Bismarckplatz durchgebunden werden. In den übrigen sechs Stunden der HVZ bestehen auf den Linien 3 und 4 keine Engpässe, so dass ein Parallelverkehr zur Straßenbahn in die Innenstadt nicht geboten ist.

Die RNV hat am 20. Februar zwischen 6 und 20 Uhr alle Linienfahrten der 28 und 29 (beide Lastrichtungen) erfasst.



Linien 28 und 29

Querschnitt Rohrbach Süd Richtung Boxberg

Ab 9 Uhr macht sich ein Fahrgastrückgang auf unter 200 auf den sechs Fahrten pro Stunde vom Boxberg auf Linie 28 und 29 bemerkbar, bevor sich nach 12.30 Uhr die Gegenrichtung mit Fahrgastzahlen über 200 bis etwa 17.00h als starke Lastrichtung erweist.

Prüfauftrag 11 Kosten Linie 29

siehe auch oben Prüfauftrag 1:

Eine ganztägige Durchbindung der Linie 29 in die Innenstadt verursacht einen betrieblichen Mehraufwand von ca. 300.000 € (Fahrzeug, Fahrer) pro Jahr.

Dieser Betrag ist in den Berechnungen zur Liniennetzkonzeption als Einsparung eingegangen.

Eine Erweiterung des Verkehrsangebotes – beispielsweise durch eine zeitliche Verkürzung der Durchbindungslücke (9.30 Uhr bis 12.30 Uhr) - reduziert das Einsparvolumen.

Prüfauftrag 12 Vorschläge des VCD

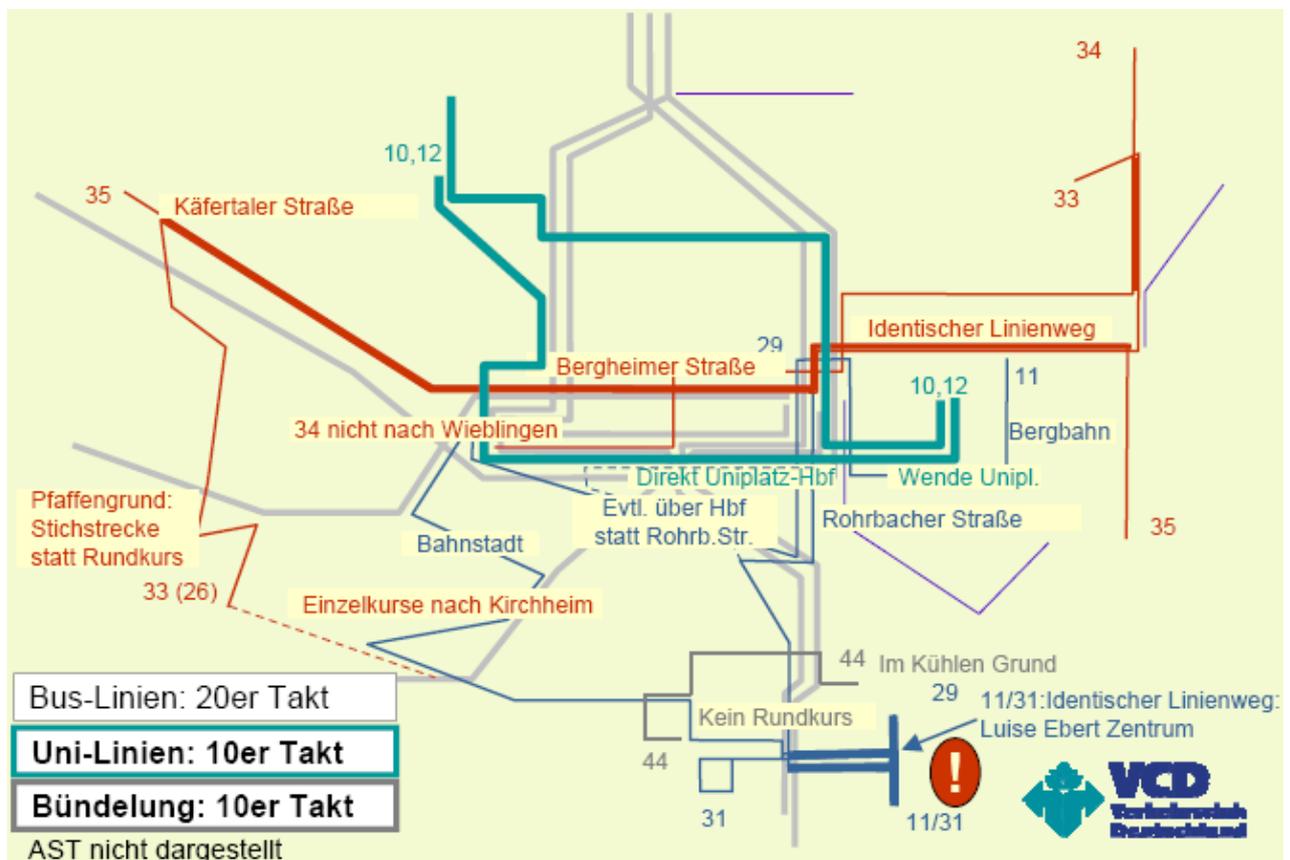
Der Verkehrsclub Deutschland hat in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 31. Januar ein detailliert ausgearbeitetes eigenes Netzkonzept vorgestellt.

Einige Ideen aus dem Konzept der Stadt wurden übernommen:

- Querverbindung Pfaffengrund – Wieblingen
- Querverbindung Emmertsgrund – Kirchheim
- Querverbindung Emmertsgrund – Boxberg
- Zeitweise Reduktion Linie 29

Neu sind u.a. die

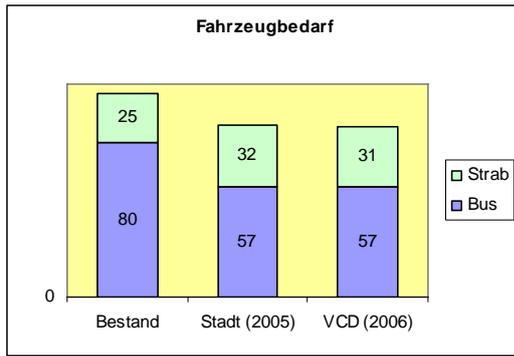
- Verknüpfung der Linie 33 aus Ziegelhausen nach Wieblingen – Pfaffengrund
- Führung der Linie 11 über Rohrbacher Straße
- Linie 10 Neuenheimer Feld –Hauptbahnhof – Uni-Platz
- 10 Minutentakt am Neckar
- 20 Minutentakt östliche Altstadt
- Stichstrecke zum Uniplatz (Linie 10, 12)



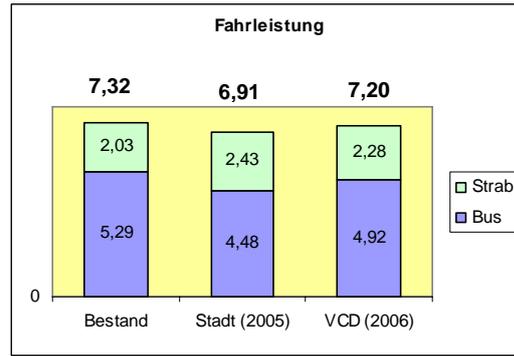
Das vom VCD vorgeschlagene Konzept wurde drei Prüfgängen unterzogen:

1. Für das Gesamtkonzept wurde mit den gleichen Instrumenten wie bei der Linienkonzeption der betriebliche Aufwand und Fahrgastnutzen beurteilt.
2. Fahrbarkeit und die Kapazitäten wurden betrachtet.
3. Einzelideen aus dem Konzept überprüft.

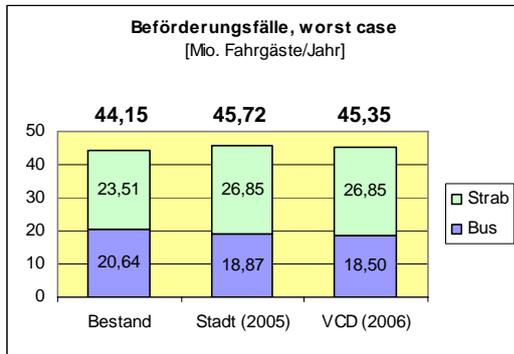
1. Nutzen-Kosten-Untersuchung VCD-Netz –



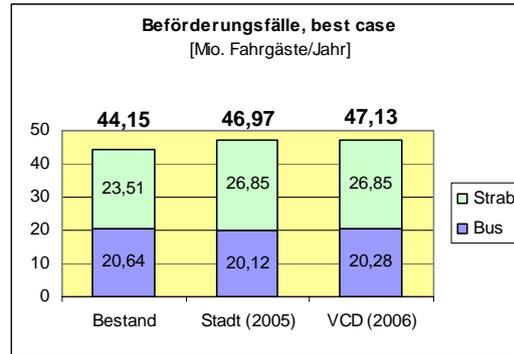
* Fahrzeugbedarf in HVZ einschließlich Linien 20, 30, 34, 35, 41, 42



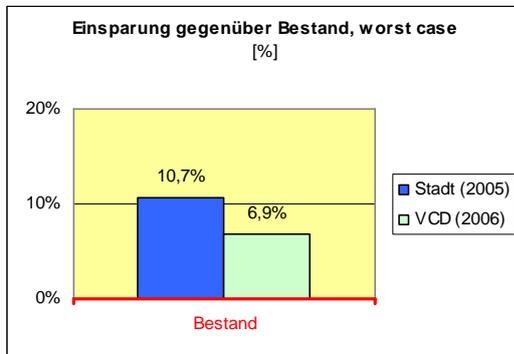
* Fahrzeugbedarf in HVZ einschließlich Linien 20, 30, 34, 35, 41, 42



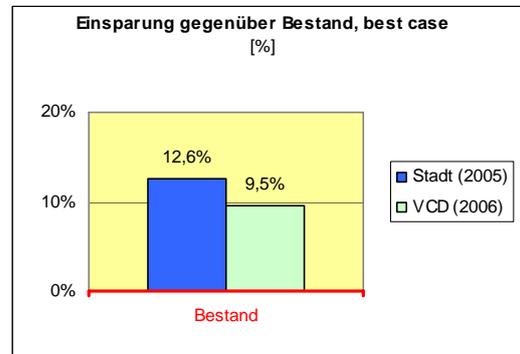
* Beförderungsfälle einschließlich Linien 20, 30, 34, 35, 41, 42



* Beförderungsfälle einschließlich Linien 20, 30, 34, 35, 41, 42



* Defizitberechnung einschließlich Linien 20, 30, 34, 35, 41, 42



* Defizitberechnung einschließlich Linien 20, 30, 34, 35, 41, 42

Es bestätigt sich in der Nutzen-Kosten-Betrachtung die Annahme des VCD, dass deren Konzept betrieblich aufwendiger ist. Einer nur im „Best Case“ höheren Fahrgastnachfrage steht ein um 3.1 Prozentpunkte geringeres Einsparvolumen gegenüber.

2. Fahrbarkeit

Zentrales Element im Netzkonzept des VCD ist die Schaffung eines Buswendeplatzes auf dem Universitätsplatz für zwei dort endende Linien (Linie 10 und 12: 5 Minuten-takt).

Diese Wendemöglichkeit ist fahrtechnisch machbar.

Der Wendeplatz ist aus Sicht der Verwaltung und der RNV aber aus Gründen der Verkehrssicherheit, der massiven Beeinträchtigung in der Nutzbarkeit des Platzes und der Zugänglichkeit insbesondere der Alten Aula derzeit nicht praktikabel.

Kapazitäten

Im Netzkonzept des VCD sind die Linien 10, 12, 35 als Gelenkbusfahrten ausgelegt, dies entspricht der Nachfrage.

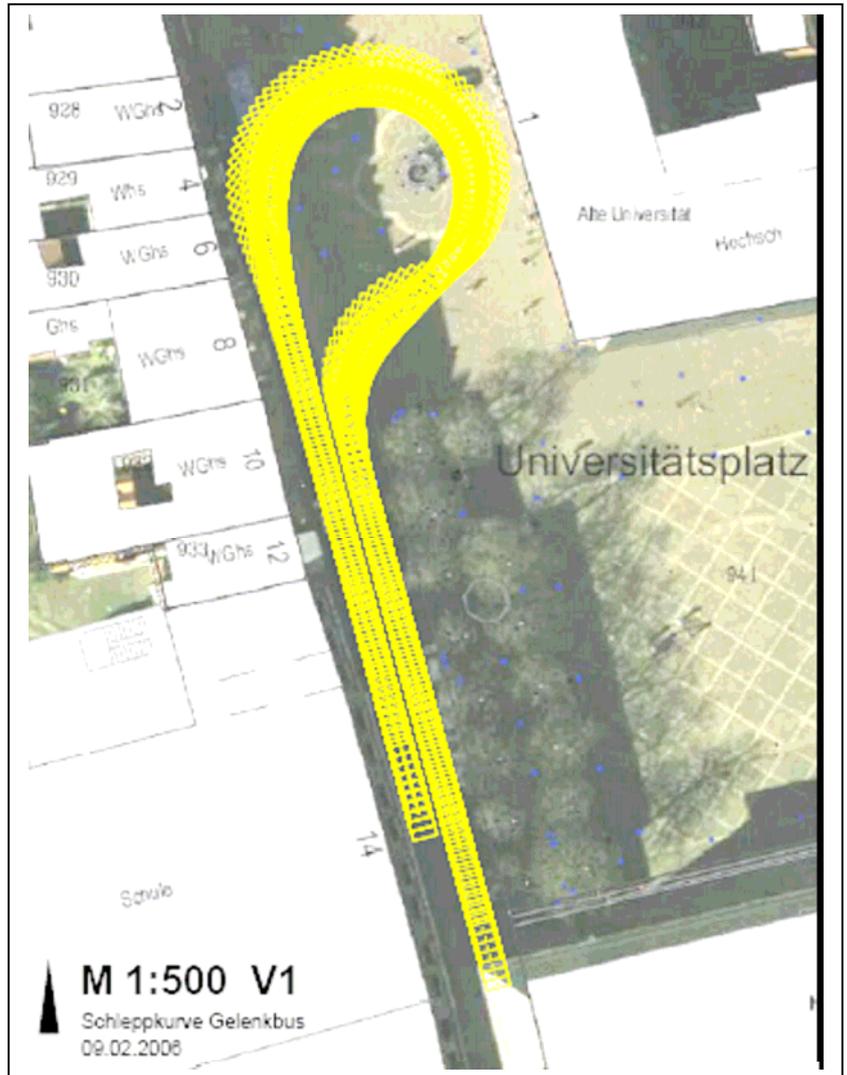
Die Linie 33, die als Standardbus vom Köpfel kommt, wird im VCD-Netz nach Wieblingen und bis Pfaffengrund/Kirchheim durchgebunden.

Dies würde – solange die Verkehrsleistung der OEG nicht gesteigert wird, auf dem Streckenabschnitt von und nach Wieblingen zu Kapazitätsproblemen führen, da hier heute bereits viele Gelenkzugfahrten (Linie 34 und 35) eine hohe Nachfrage zeigen. Eine Reduktion der Kapazität muss aus Fahrgastsicht und betrieblich negativ bewertet werden.

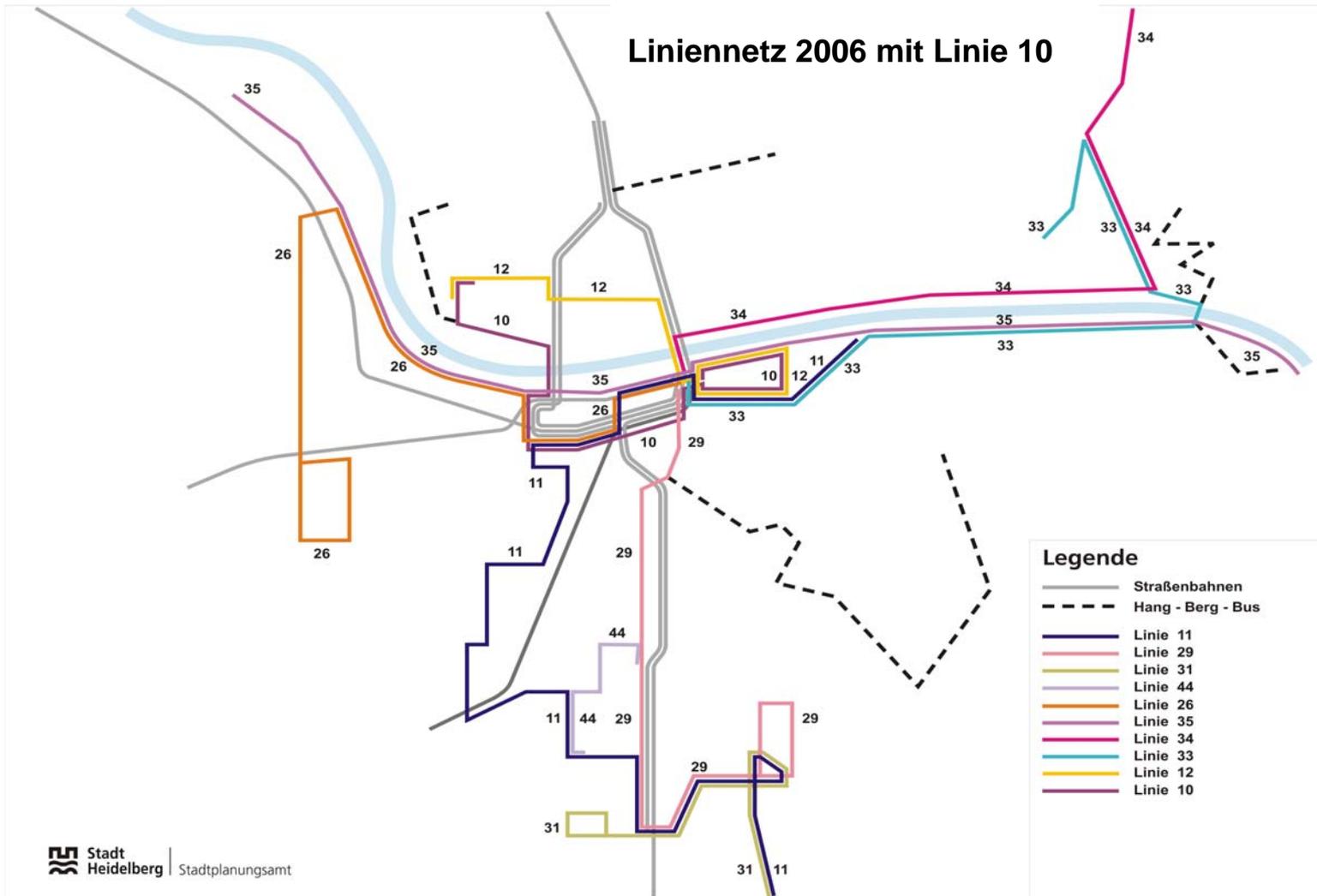
3. VCD-Einzelideen

Neue Linienideen des VCD sind u.a. die Forderung nach Stichstrecken im Pfaffengrund und in Rohrbach und die Fahrbeziehung Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof – Uniplatz mit einer neuen Linie 10.

- Die Lösung mit einer Stichlinie statt einer Rundlinie für den Ortsbus Rohrbach könnte wie vom VCD vorgeschlagen umgesetzt werden. Dies wird im Bezirksbeirat Rohrbach diskutiert werden.
- Der Vorschlag einer Stichstrecke im Pfaffengrund ist fahrtechnisch aufgrund der gegebenen Straßenstruktur schwer realisierbar. Die Einführung würde zu einer kleinen Bedienungslücke im Bereich Kranichweg/Schwalbenweg/Buschgewann führen, während sich das Angebot auf der Marktstraße durch die Befahrung in beiden Richtungen verbessert.



- Die Idee einer Linie 10 Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof – Uniplatz als Vorgriff auf die Straßenbahnerschließung im Neuenheimer Feld und in der Altstadt hat Vorteile:
 - Die Fahrzeugkapazität wird im Blick auf Jobticket und Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld erweitert.
 - Die Kopfklinik kann vom Hauptbahnhof umsteigefrei erreicht werden.
 - Die im Netzkonzept der Stadt beschriebene Reduktion der Direktfahrten Hauptbahnhof – Uni-Platz tritt nicht ein.
 - Es trägt zur Netzverständlichkeit bei, wenn die für Besucher wichtigen Ziele Hauptbahnhof, Zoo, DJH, Kliniken und Altstadt mit einer Linie im Zehnminutentakt angefahren werden.



Diese zentrale Idee soll weiterverfolgt und durch die HSB/RNV bewertet werden. Sie kann in das von der Stadt vorgeschlagene Netzkonzept integriert werden.

Die Linienwege im Altstadtring zum Uniplatz mit den Linien 10 und 12 (gemeinsamer 5 Minutentakt) würden wie heute beibehalten werden. Linie 29 endet am Bismarckplatz. Das nördliche Neuenheimer Feld mit BLZ, Springer Verlag, Sportzentrum Nord muss mit einem Buspendelverkehr angebunden werden.

Bezüglich der Anpassung in der östlichen Altstadt gibt es zwei Varianten:

1. In der betriebswirtschaftlich vorteilhafteren Lösung enden Linie 11 und Linie 33 am Hauptbahnhof. Dann wird die östliche Altstadt gegenüber heute von einem 10- auf einen 20-Minutentakt verschlechtert.

2. Mit einer Mehrleistung von einem Fahrzeug gegenüber dem bisherigen Netzvorschlag verbunden wäre eine Weiterführung der Linie 11 bis Karlstorbahnhof, so dass wie heute durch die Überlagerung mit der Linie 33 der 10-Minutentakt in der östlichen Altstadt und die 18 Fahrten pro Stunde an der Haltestelle Peterskirche Nord erhalten blieben. Der Mehraufwand liegt bei ca. 300.000 €. Diese Variante ist im Linienplan oben dargestellt.

Zusammenfassung VCD-Netz

Im Ergebnis dieser Bewertung des Gesamtnetzes des VCD ergeben sich interessante Aspekte, die in den Netzvorschlag der Stadt aufgenommen werden können. Die Hinweise zur Fahrplangestaltung (Flexibilität, Vertaktung Ziegelhausen) werden in die nächste Planungsphase integriert.

Das Gesamtnetz des VCD weist allerdings Nachteile auf:

- Wirtschaftlichkeit – höherer Aufwand
- Fahrbarkeit – Uniplatz derzeit nicht als Wendeplatz geeignet

Wichtige Anregung aus der Ausarbeitung des VCD ist insbesondere die „Linie 10 Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof – Uniplatz“.

Diese sollte weiterverfolgt und in die Weiterbearbeitung durch die HSB/RNV eingegeben werden. Ein Netzschema ist oben dargestellt.

gez.

B. Weber