

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Schienerpersonenfernverkehr Heidelberg -
Landesfahrplankonferenz vom 05.04.2006**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 21. Juni 2006

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.06.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses nehmen die Information über den Sachstand zum Thema Schienenpersonenfernverkehr Stadt Heidelberg – Landesfahrplankonferenz vom 05.04.06 zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 20.06.2006

Ergebnis: Kenntnis genommen

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
RK 2	+	Ziel/e: Abstimmung in verkehrspolitischer Hinsicht verbessern Begründung: Vorgehen in Abstimmung mit Stadt Mannheim, Verband Region Rhein-Neckar und der IHKs Region Stuttgart und Rhein-Neckar
MO 1	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Verbesserung der Verkehrsverbindung Heidelbergs im Schienenpersonenfernverkehr
MO 2	+	Ziel/e: Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Ein erhöhtes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr steigert die Attraktivität dieses Verkehrssystem und kann langfristig zur Minderung im motorisierten Individualverkehr führen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

Begründung:

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in der Vergangenheit immer wieder gefordert, die gute Qualität der Fernverbindungen Heidelbergs im Schienenpersonenverkehr zu erhalten.

Als Reaktion auf Verschlechterungen im Fahrplanangebot der Deutschen Bahn AG im Dezember 2005 hat die Verwaltung einen Fahrplanvorschlag für den Jahresfahrplan 2008 formuliert, der durch die Industrie- und Handelskammern Rhein-Neckar und Region Stuttgart, durch die Stadt Mannheim und den Verband Region Rhein-Neckar unterstützt wurde, sodass mehrere Anträge zu diesem Thema bei der Landesfahrplankonferenz am 05.04.06 eingebracht wurden. Zuvor schon wurde ein Schreiben an die Deutsche Bahn AG (DB AG) verfasst, das auf Lücken in der Bedienung der Fernverkehrsrelationen über Heidelberg aufmerksam machte.

In der Hauptsache zielten alle Anträge auf die Verbesserung der Fernverkehrsverbindung in der Relation Heidelberg – Stuttgart und Stuttgart – Heidelberg insbesondere in den pendler-spezifischen Zeiten von Montag – Freitag ab.

Beantragt wurde:

„Grundsätzlich Einführung eines mindestens Studentaktes über den gesamten Tag und 30-Minuten-Takt innerhalb der pendlerspezifischen Zeiten (05:00 - 09:00 und 15:30 - 19:00 Uhr), der leicht merkbar ist und das Empfinden der Zuverlässigkeit insbesondere unter Berücksichtigung der Pendlerverkehre erhöht.

In den oben genannten Zeiten sollte auf allen Relationen Heidelberg –Stuttgart und Stuttgart – Heidelberg eine Ausgewogenheit des Angebotes bemerkbar werden.

Hier: mindestens ein Ersatz der 2 fehlenden Fernverkehrsverbindungen 16:38 Uhr und 20:38 Uhr in der Relation Stuttgart – Heidelberg.

In der Rückrichtung zwischen Heidelberg und Stuttgart wäre ebenso ein klarer Halbstundentakt zwischen 18:05 Uhr und 19:00 Uhr und Studentakt bis 21:05 Uhr erforderlich.“

Bei der Landesfahrplankonferenz wurden die vier gleichgerichteten Anträge zusammengefasst und gemeinsam behandelt.

Es wurde beschlossen, dass die DB AG die Anträge prüfen soll, sodass Änderungen im Fahrplan für das Jahr 2008 wirksam werden können.

Darüber hinaus wurde die Berücksichtigung des entsprechenden Nahverkehrsangebotes auf den betreffenden Relationen als Prüfauftrag an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und die DB AG weitergegeben.

1 Anlass

Ein direkter Anlass für die Initiative ergab sich aus zahlreichen Beschwerden von Berufspendlern auf der Relation Heidelberg – Stuttgart und Stuttgart – Heidelberg seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2005.

So schrieb Pro Bahn Baden-Württemberg (Siehe Internet: http://www.pro-bahn-bw.de/rv_rhein_neckar/rn-Streichkonzert.htm):

„Wegen der angeblich schwierigen wirtschaftlichen Lage des DB-Geschäftsbereichs Reise und Touristik gibt es im kommenden Fernfahrplan, der am 11. Dezember 2005 beginnt, weitere Angebotsbeschränkungen. Je nach Auslastung entfallen Züge ganz oder auf bestimmten Abschnitten oder an bestimmten Tagen. Der Fahrplan wird nach günstigen Fahrzeugumläufen und nicht nach den Wünschen der Fahrgäste optimiert. Besonders stark betroffen ist die Universitätsstadt Heidelberg.

Einschneidende Fahrplanänderung ist der Wegfall eines großen Teils der über Heidelberg führenden ICE-Züge. Bis auf zwei Zugpaare morgens und abends entfallen alle ICEs der Linie 45 Stuttgart – Köln. Als die Linie eingeführt wurde gab es täglich acht Zugpaare über Heidelberg. Begründet wird die Streichung mit der geringen Auslastung der Züge, vor allem, zwischen Stuttgart und Mannheim....“

Es wurde im Vorfeld der Fahrplanänderung eine homepage unter www.ice-fahrplan.de.vu angelegt, um allen Pendler/Innen und Bahnreisenden die Möglichkeit zu geben, sich über die Änderungen wie den Wegfall der ICE-Linie 45 zu informieren und eine Plattform für Beschwerden und Kommentare zu schaffen. Beschwerden sollten an die Kontaktadresse der DB Personenverkehr GmbH geschickt werden.

2 Bewertung der Veränderung des ICE-Angebotes 2005

Morgenverkehre in der Relation Heidelberg – Stuttgart, Stuttgart - Heidelberg

Pendlerrelevante Züge, da mindestens von Montag bis Freitag verkehrend:

Zwischen 05:30 Uhr und 09:14 Uhr wurde in der Relation Heidelberg-Stuttgart der Zug um 05:30 Uhr ab Heidelberg gestrichen.

In der Rückrichtung Stuttgart-Heidelberg werden zwischen 05:09 Uhr und 10:05 Uhr zwei Züge zusätzlich angeboten (neu 07:37 Uhr und 09:37 Uhr), sodass die bisherige Angebotslücke zwischen 08:37 Uhr und 10:05 Uhr weitgehend geschlossen ist.

Nachmittagsverkehre in der Relation Heidelberg – Stuttgart, Stuttgart – Heidelberg

Pendlerrelevante Züge, da mindestens von Montag bis Freitag verkehrend:

In der Relation Heidelberg – Stuttgart wurden zwei Züge gestrichen (16:38 Uhr und 20:38 Uhr), sodass sowohl zwischen 15:36 Uhr und 17:14 Uhr als auch zwischen 19:14 Uhr und 21:36 Uhr eine Angebotslücke entsteht, die für den Pendlerverkehr nicht akzeptabel ist.

In der Rückrichtung Stuttgart - Heidelberg ist eine Verbindung um 18:37 Uhr weggefallen. Als Ersatz wird hier ein IC um 19:31 Uhr angegeben. Trotzdem ergeben sich für Pendlerverkehre Bedienungslücken, die zwischen 18:05 Uhr und 19:31 Uhr und danach bis 22:37 Uhr liegen und damit nicht akzeptabel sind.

Daraus entstand die oben formulierte Forderung aus Sicht der Stadt Heidelberg. Zur Begründung wurde im Antrag für die Landesfahrplankonferenz ausgeführt:

Ziele:

Sicherung der Qualitäten in den Zeiten, in denen hauptsächlich Berufspendler und andere Geschäftsreisende Fernverkehrszüge nutzen. Nicht unwesentlich erscheint hier die zunehmende Konzentration von Banken und anderen Dienstleistungsunternehmen in der Landeshauptstadt Stuttgart.

Sicherung der Qualitäten im Freizeitverkehr der Abendstunden und an Wochenenden, insbesondere im Hinblick auf den Wissenschafts- und Forschungsstandort Heidelberg, der gleichzeitig eine wichtige Bedeutung durch den Tourismus hat.

Ziel sollte es hier sein, durch Attraktivitätssteigerung im Fernverkehrsangebot Nachfragesteigerungen zu erzielen.

Prognose:

Nachfrage- und gleichzeitig Imagesteigerung durch Erweiterungsplanungen der Universität Heidelberg, Exzellenz-Initiative, Neubau von Kliniken und Forschungseinrichtungen, Neubau eines Konferenzentrums und nicht zuletzt durch die Entwicklung eines neuen Stadtteils „Bahnstadt“.

Regionale Verflechtung:

Ein weiterer Aspekt ergibt sich aus den Ergebnissen einer Studie der IHK Stuttgart und des IVT Instituts für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (Mannheim, 2004):

„Die Region Stuttgart steht bei der Suche nach Fach- und Führungskräften im Wettbewerb mit anderen deutschen und europäischen Wirtschaftszentren. Der Fachkräftebedarf im Ballungsraum Stuttgart kann zurzeit nicht durch das regionale Angebot an Arbeitskräften gedeckt werden. ...Im Wettbewerb der Metropolregionen steht die Kernregion des Landes Baden-Württemberg mit ihrem Mix aus Hightech-Industrie und modernen Dienstleistungen in der ersten Reihe....Viele Faktoren für die Engpässe bei Fachkräften im Ballungsraum Stuttgart sind hinlänglich bekannt: hohe Lebenshaltungskosten, ungünstige Verkehrsverhältnisse, hohe Grundstücks- und Mietpreise.... Die Auswertung ... gibt auch Aufschluss über die wichtigsten betrieblichen, persönlichen und verkehrsbedingten Einflussfaktoren, die Menschen bewegen, in der Region Stuttgart zu leben und zu arbeiten...

Private Einflussfaktoren auf die Mobilität von Fach- und Führungskräften

Mobilitätshindernis Wohnortwechsel – nur rund 50 % der Fach- und Führungskräfte sind bereit, eine attraktive neue Stelle anzutreten, wenn diese wegen der Entfernung zwingend mit einem Umzug verbunden wäre. Hauptgründe für das Hemmnis „Umzug“ sind ganz überwiegend „weiche“ Einflussfaktoren wie Wohlfühlen am Wohnort, schulpflichtige Kinder, privates Umfeld – z.B. berufstätige Familienmitglieder -, Wohneigentum....

Verkehrliche Einflussfaktoren auf die Mobilität von Fach- und Führungskräften

Durchschnittlich knapp 30 Minuten Fahrzeit vom Wohnort zur Arbeitsstelle benötigen die befragten Fach- und -Führungskräfte. Die maximal akzeptierte Fahrtdauer liegt durchschnittlich bei **48 Minuten**.

Die Fahrzeit eines ICE- oder IC-Zuges von Heidelberg nach Stuttgart liegt bei 40 - 44 Minuten...

4 Ausblick

Bei der Landesfahrplankonferenz im April 2006 wurde beschlossen, dass die DB AG die eingegangenen Anträge prüfen soll, sodass Änderungen im Fahrplan für das Jahr 2008 wirksam werden können. Darüber hinaus wurde die Berücksichtigung des entsprechenden Nahverkehrsangebotes auf den betreffenden Relationen als Prüfauftrag an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und die DB AG weitergegeben.

Somit hat die Stadt Heidelberg gemeinsam mit der Stadt Mannheim, dem Verband Region Rhein-Neckar und den Industrie- und Handelskammern Rhein-Neckar und Region Stuttgart auf die einschneidenden Veränderungen im Fahrplan der oben beschriebenen Relation reagiert und die Landesfahrplankonferenz hat dieses Thema aufgegriffen.

Bislang sind ähnliche Verschlechterungen in Bezug auf anderen Fernverkehrsrelationen für Heidelberg nicht bekannt. Die Stadt Heidelberg wird bei künftigen Veränderungen dieser Art in ähnlicher Weise reagieren.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg