

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Linienetzneukonzeption -
1. Umsetzungsbericht
Betriebliche Erfahrungen -
Kundenresonanz**

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.01.2007	Ö	☐ ja ☐ nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt den 1. Umsetzungsbericht zur Liniennetzneukonzeption zur Kenntnis.

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
MO 7	+	„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern
		Begründung: Gleichberechtigte Mobilität für alle. Attraktiver ÖPNV mit Rückgrat Schiene, umweltgerechter Verkehr, gleichwertige Erschließung im ganzen Stadtgebiet.
RK 1	+	Ziel/e: Nachbarschaftliche Kooperation Begründung: Verkehrlich gute Abstimmung der ÖPNV-Netze in Stadt- und Landkreis.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

Begründung:

Ausgangslage:

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat nach intensiver Vorberatung in seiner Sitzung am 06. Juli 2006 die Liniennetzneukonzeption beschlossen. Anlass war die erforderliche Netzumstellung mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim.

Ziele waren

- verbesserte Wirtschaftlichkeit,
- Gleichbehandlung der Stadtteile,
- Schließung von Bedienungslücken (Quartier am Turm, „Kühler Grund“)
- Anpassung an veränderte Nachfrageschwerpunkte (S-Bahnhöfe, Neuenheimer Feld, Bärenbachtal).

Bei der wirtschaftlichen Bewertung des Netzkonzeptes war deutlich, dass keine Einsparungen erzielt werden, dass aber die politisch gewünschten und verkehrlich erforderlichen Mehrleistungen ohne Mehrkosten gegenüber dem alten Netz verwirklicht werden können.

Die grundsätzlichen Vorgaben zum Liniennetz durch den Beschluss der Stadt wurden an die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB) übergeben.

Die HSB hat das Konzept ihrerseits durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) in eine konkrete Betriebs- und Fahrplankonzeption übersetzt.

Die Grundzüge des Fahrplankonzeptes wurden am 26.09.2006 im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und am 09.11.2006 im Jugendgemeinderat vorgestellt.

Das neue Liniennetz ist wie geplant seit 10. Dezember 2006 in Betrieb.

Die Einführung wurde von einer intensiven Informationskampagne begleitet. Unter anderem durch:

- Anschreiben an Dauerkartenkunden
- flächendeckende Fahrplanbuchverteilung
- Aushänge und Flug- oder auch Faltblätter in Fahrzeugen
- E-Wagen-Fahrpläne in den Schulen
- Pressearbeit

Mit den Netzumstellungen wurde gleichzeitig in vielen Teilgebieten im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) eine umfassende Neunummerierung im Liniennetz durchgeführt. Die Verständlichkeit der Liniennetzumstellungen in Heidelberg war dadurch erschwert, trotzdem war die Koppelung der beiden Vorgänge richtig.

Zeitgleich mit Einführung des neuen Fahrplans im Stadtverkehr wurde zum 10. Dezember 2006 auch die Genehmigung für den Linienbetrieb im Bündel „Heidelberg Ost“ an die Bietergemeinschaft Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) und HSB für die Linien 34 und 35 erteilt.

Diese haben sich in einem Wettbewerbsverfahren nach Entscheidung des Regierungspräsidiums gegen zwei Mitbewerber durchgesetzt. Da mittlerweile ein Widerspruchsverfahren eines Mitbewerbers anhängig ist, wurde widerruflich eine einstweilige Erlaubnis vom 10. Dezember 2006 bis zum 09. Juni 2007 zur Durchführung des Linienverkehrs durch das Regierungspräsidium Karlsruhe erteilt.

Kundenresonanz:

Während es zu grundsätzlichen Merkmalen der Netzumstellung positive Rückmeldungen gibt (Klinikum, Ortsbus Rohrbach, S-Bahn Wieblingen/Pfaffengrund), haben die konkrete Fahrplangestaltung, neue Umsteigezwänge und das Leistungsangebot zu einer Vielzahl kritischer Meldungen geführt.

Die Meldungen betreffen überwiegend die Kategorien:

- Fahrplan/Linienweg
- Umlaufzeiten / Verspätungen
- Kapazitätsengpässe / Verspätungen
- Anfragen nach Mehrleistung, insbesondere was Berufsverkehre und E-Wagen-Verkehre betrifft
- Ausstattung von Fahrzeugen (Stichwort: Barrierefreiheit).

Anlage 1 enthält eine Zusammenfassung der circa 30 bei der Stadt Heidelberg eingegangenen Beschwerden.

Anlage 2 eine Übersicht über die circa 260 Beschwerden, die die RNV erreicht haben.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) hat überwiegend Meldungen zu Problemen im Rhein-Neckar-Kreis erhalten, die wir nicht aufführen.

Beispiel Fahrplanprobleme:

Linie 24 im Abend- und Sonntagsverkehr:

Zwischen Rohrbach-Süd und Römerkreis fahren die Linien 23 und 24 alle 30 Minuten hintereinander her. So besteht nur ein 30 Minutentakt trotz 4 Fahrten/Stunde.

Linie 24 im Abendverkehr

Kein Zehnminutentakt mehr Richtung Handschuhsheim ab 19.45h.

Linie 28:

Die Abfahrtszeit ab Rohrbach-Markt nimmt zwar die Fahrgäste der Linie 23 vom Bismarckplatz kommend auf, umgekehrt kann die Straßenbahn Richtung Bismarckplatz oder Linie 29 nicht erreicht werden beziehungsweise es besteht eine Wartezeit von 10 Minuten (Ankunft Linie 28 zur Minute 19/39/59, Abfahrt der Linie 23 Richtung Bismarckplatz zur Minute 19/39/59; Linie 29 Abfahrt 13/33/53).

Weiteres Vorgehen:

1. Im Ausschuss wird die RNV detailliert zu ersten betrieblichen Erfahrung und zur Kundenresonanz berichten.
2. RNV, Stadtverwaltung, VRN und Rhein-Neckar-Kreis sowie der BRN sind im regelmäßigen Gespräch, um auftretende Problempunkte und Lösungen abzustimmen.
3. Gemeinsam mit dem Tiefbauamt sind für einige neue Haltestellen bauliche Lösungen vorbereitet, die im nächsten Vierteljahr realisiert werden.
4. Bereits beim Grundsatzbeschluss zur Liniennetzneukonzeption wurde festgelegt, dass die Einführungsphase aufmerksam beobachtet werden muss. Stadt wie RNV sind bereit, auf gravierende Schwächen und Mängel schnell und flexibel zu reagieren.
Einfache Anpassungen ohne wirtschaftliche Auswirkungen, wie eine Verschiebung der Fahrplanlage von Linie 39 zum Königstuhl, um den Umstieg von der S-Bahnstation Weststadt/Südstadt zu gewährleisten, werden in Kürze umgesetzt.
Andere Aspekte, wie die noch fehlende Akzeptanz von Linie 30 in der Altstadt oder der neue Linienweg der Linie 34s mit der engen Durchfahrt am Grenzhöfer Weg, Ecke Mannheimer Straße, auf die sich im Halteverbot parkende Anlieger erst einstellen müssen, werden weiter beobachtet.

Geforderte Eingriffe in den Fahrplan und Mehrleistungen mit wirtschaftlichen Auswirkungen (E-Wagen, Umlaufzeiten, ...) müssen im Aufsichtsrat der HSB und Heidelberger Versorgungs- und Verkehrsbetriebe AG (HVV) diskutiert und beschlossen werden.

5. Das gesamte Netz steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.
Die Wirtschaftlichkeit und der Kundennutzen müssen auf der Basis der vorbereiteten Erhebung der Fahrgastzahlen im Sommer 2007 durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar überprüft und im Anschluss durch Stadt, RNV und HSB/HVV konzeptionell bewertet werden.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Kundenresonanz Rückmeldungen Stadt Heidelberg
A 2	Kundenresonanz Übersicht RNV