

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

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

## Informationsvorlage

**Beschlusslauf**

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien  
beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 26. Januar 2007

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.01.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

**Inhalt der Information:**

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

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.01.2007

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.01.2007

### 1.1 **Linienetzneukonzeption - 1. Umsetzungsbericht** **Betriebliche Erfahrungen - Kundenresonanz** Informationsvorlage 0011/2007/IV

Herr Heidenreich von der RNV berichtet ausführlich über die eingegangenen Kundenbeschwerden zu den Themen Pünktlichkeit, Fahrzeugauslastung, Fahrtenangebot und Linienführung sowie über die erfolgten Maßnahmen und die geplanten weiteren Schritte.

Oberbürgermeister Dr. Würzner kündigt an, im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss regelmäßig über die im Rahmen der Verbesserung des Linienkonzepts und des Fahrplans erfolgten Maßnahmen zu berichten.

Die Fraktionen erhalten baldmöglichst eine Liste der Verbesserungsmaßnahmen, die bereits durch den RNV durchgeführt bzw. eingeleitet wurden.

Zur Bearbeitung der weiteren Themen wird eine Arbeitsgruppe, bestehend aus RNV, HSB und Stadtverwaltung eingerichtet. Die Ergebnisse und Vorschläge der Arbeitsgruppe sollen in der nächsten Sitzung des SEVA am 13.03.2007 behandelt werden.

#### Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Weirich, Stadtrat Pflüger, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Weiss, Stadtrat Weber, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadträtin Hommelhoff, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Beck

#### Die SPD-Fraktion stellt folgenden **Antrag**:

Wir beantragen die Einrichtung eines ehrenamtlichen Fahrgastbeirats für den öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg.  
Die Verwaltung soll ein Konzept für einen Fahrgastbeirat entwickeln, das folgende Eckpunkte hat:  
Teilnehmen sollen Privatpersonen, Interessengruppen und Organisationen können. Die Mitglieder des Fahrgastbeirates vereint das Ziel, das Angebot und den Service des ÖPNV in Heidelberg zu verbessern.  
Er soll vom VRN, der RNV, der HSB und der DB Regio informiert und gehört werden, er soll berichten können.  
Er soll prüfen und die Umsetzung der Linienkonzeption und des Fahrplans begleiten, er kann Themen einbringen, Anregungen und Verbesserungen vorschlagen.

Oberbürgermeister Dr. Würzner teilt mit, dass bereits im Rahmen des Beschlusses des Nahverkehrsplans am 30.03.2006 die Einrichtung eines Nahverkehrsbeirates angekündigt wurde. Ein Fahrgastbeirat oder Nahverkehrsbeirat müsste allerdings beim Nahverkehrsunternehmen angesiedelt sein. Die Verwaltung wird hierfür ein Konzept erarbeiten. Dies wird auch von den Mitgliedern des Ausschusses so gesehen.  
Oberbürgermeister Dr. Würzner lässt anschließend über den Antrag abstimmen.

**Abstimmungsergebnis:** angenommen mit 6:3:5 Stimmen

Die SPD-Fraktion stellt weiter folgenden **Antrag**:

#### **Allgemeine Bemerkungen zur Linien- und Fahrplanänderung**

Es ist nicht sinnvoll bei Verspätungen den Fahrplan anzupassen und die Zeiten zu verlängern. Oberstes Ziel muss sein, die Ursachen zu analysieren und zu beheben.

Wenn das Jobticket für die Uni eingeführt wird, müssen die Zeiten nochmals an den Betrieb angepasst werden.

Viele Anschlüsse klappen schon nicht nach Fahrplanlage oder sind unzuverlässig.

Von Sandhausen - Walldorf gibt es keine Direktfahrten mehr zum Uni-Platz, deshalb zügiger Ausbau des Straßenbahnnetzes Richtung Süden und in die Altstadt nötig. Gilt auch für die Verbindung Uni NF und Altstadt.

Verschiedene Linien sind in den HVZ überfüllt.

An Sonn- und Feiertagen zu schlechte Bedienung, ab 12 Uhr im 15 Min-Takt mit Straba und Bus in die Stadtteile.

Im Sonn- und Feiertagsverkehr sollen nur behindertengerechte Fahrzeuge eingesetzt werden.

Haltestelle Uniplatz: Fahrpläne nicht beleuchtet. Auch während des Weihnachtsmarktes sollte diese Haltestelle angefahren werden.

Es gibt aus allen Stadtteilen Kritik wegen teilweiser Umstellung von 10- auf 20 Min Takt sowie ausgedünnter Bedienung an Sonn- und Feiertagen. Wie Wieblingen vermisst besonders der Boxberg Nord den 10-Min-Takt, der Götzenberg wird nach 21 Uhr und am Wochenende nicht mehr angefahren, trotz Wohnungen und Minigolfgastronomie.

Online-Fahrplanauskunft klappt für das neue Netz nicht immer.

Straßenbahnfahrzeuge sind teilweise zu laut (z.B. die „Cambridge“), bessere Wartung nötig (Heuauerweg).

Sport- und Freizeiteinrichtungen und Verlag im Neuenheimer Feld Nord schlecht erreichbar. Toilette für Fahrer fehlt bei der Jugendherberge.

#### **Zu den einzelne Linien:**

21 – wird vermisst! Besonders nötig für HbF- Neuenheimer Feld und Kirchheim – HbF (Stadtbücherei)

23 – im Abend- und Sonntagsverkehr bilden die Linien 23 und 24 keinen 15-Min-Takt, sie fahren hintereinander her. S-Bahnen Süd-Weststadt nicht erreichbar. Muss verbessert werden!

24 - Mangels Vorrangschaltung zu lange Fahrzeit HbF-INF. Die Doppeltraktionen zur Uni erfüllen zwar ihren Zweck, sind aber für Kinderwägen und Rollstühle ungeeignet. Am OEG-Bahnhof stimmt die Signalisierung nicht, Fahrer fragen!

26 – Vor allem die Signalanlagen und die noch nicht stabilen Weichen sorgen für Verspätung. Auf dem Teilstück Kirchheim-Rathaus bis Odenwaldstraße rote Welle durch starres Schaltungsprogramm, ebenso am Kirchheimer Weg – Mörgelgewann und Rudolf-Diesel-Straße. Dort ist auch die Linie 33 betroffen.

28 – Straba 23 wird mit 28er am Rohrbach-Markt (RM) nur mit zehnminütiger Wartezeit erreicht.

Rohrbach-Markt wird von Kirchheim nicht mehr direkt angefahren, elektronische Fahrplanauskunft empfiehlt mit dem 33er nach Rohrb-Süd zu fahren (7 Min) und dort mit der 23 oder 24 zurück (4 Min), Wartezeit 5 Min. Besser wäre ein Umstieg in die 28. Der **33er** hält am S-Bahnhof Kirchh. 16, 36, 56, der **28er** nahe S-Bahnhof, aber nicht in Sichtweite, um 13, 33, 53, Fahrzeit bis RM 6 Min. Die Haltestellenlagen sind **sub-optimal**, Umstieg sollte besser direkt auf der Brücke stattfinden. Zeiten sind auf den 33er abzustimmen.

29 – sollte direkt auf der Straba-Haltestelle S-Bahnhof Süd-Weststadt halten. Wahrscheinlich technisch nicht lösbar.

30 – Von der östl. Altstadt /Schloss wird ein 10-Min-Takt zum Hauptbahnhof vermisst, ist auch wichtig für Touristen.

31- 32 - Haltestelle Uniplatz stark frequentiert, auch während Weihnachtsmarkt nötig. Signalanlage nach Haltestelle Peterskirche ändern.

33 – Verbindung wird gelobt! In den HVZ allerdings zu voll. Boxberg Haltestelle Haselnussweg Markierungen nötig, mit Hotelfachschule ÖPNV-Initiative starten. - Vom EG nach Rohrbach Linksabbiegespur von der B3 in die Freiburger Straße. Dort Ampelsteuerung in den HVZ viel zu kurz, reichlich Abbieger zum Army-Hospital, es werden dort bis 10 Min Verspätung eingefahren! - In Kirchheim weitere Verspätungen beim Harbigweg, Mörgelgewann und Rudolf-Diesel-Straße, Rote Welle! - Kann der Bus nicht die Haltestelle auf der Montpellier-Brücke anfahren? - Wegen der Baustelle am S-Bahnhof Schlierbach-Ziegelhausen gibt es Verkehrschaos und dadurch Verspätung. - Ampel nach der Haltestelle Peterskirche schaltet bevorzugt den nachgeordneten Schlossbergverkehr frei, Rot für die Busse.

34 – Häufig schon in Peterstal bis zu 10 Min Verspätung, nicht nur morgens, auch nachmittags um 15 Uhr. Der E-Bus fährt mit dem 34er gleichzeitig, sollte früher fahren! Auch am HBF werden Verspätungen bis zu einer halben Stunde gemeldet. Mittags ist der Bus am Bismarckplatz überfüllt, kann nicht alle Fahrgäste mitnehmen. – Die Anbindung zur S-Bahn klappt nicht. Für den Zug 7:24 gibt es von Peterstal keine Anbindung. Schafft der 36er Bergbus den Zubringer zur S-Bahn? Auch interessant für Wilhelmsfelder.

34s In Wieblingen wird bemängelt, dass es nur noch einen 20-Min Takt gibt. Kritisiert wird auch die ungeschützte Haltestelle Käfertaler Straße. Nötig sind zudem ebenso Haltestellen mit Regenschutz am Grenzhöfer Weg und am Finanzamt Maaßstraße. Am Grenzhöfer Weg fährt der Bus wg. Falschparker Verspätungen ein.

35 – Ampelschaltung Rombachweg überprüfen, verstärkt Verspätung.

36 – Fahrpläne so gestalten, dass S-Bahnen damit erreicht werden können.

37 – Sportbus, sollte im 10-Min-Takt fahren, um Sport- und Freizeitstätten und Betriebe besser zu erreichen!

Oberbürgermeister Dr. Würzner teilt mit, dass alle in der Sitzung genannten Punkte, ebenso wie die Punkte aus dem Antrag geprüft werden und lässt über den Antrag abstimmen.

Eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der RNV, HSB und Stadtverwaltung soll die Umsetzung begleiten. Im nächsten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss erfolgt ein Sachstandsbericht.

**Abstimmungsergebnis:** angenommen mit 13:0:1 Stimmen

**gez.**

**Dr. Eckart Würzner**  
**Oberbürgermeister**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## 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
		<b>Begründung:</b> Gleichberechtigte Mobilität für alle. Attraktiver ÖPNV mit Rückgrat Schiene, umweltgerechter Verkehr, gleichwertige Erschließung im ganzen Stadtgebiet.
RK 1	+	<b>Ziel/e:</b> Nachbarschaftliche Kooperation <b>Begründung:</b> 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 Neummerierung 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 Handschuhshheim 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

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