

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Liniennetzneukonzeption
2. Umsetzungsbericht
Anpassungen im Liniennetz und
Fahrplan**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 15. März 2007

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.03.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt den 2. Umsetzungsbericht zur Liniennetzneukonzeption zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.03.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

- MO 1 - 7 Alle Ziele im Abschnitt Mobilität werden erreicht.
Begründung:
Gleichberechtigte Mobilität für alle. Attraktiver ÖPNV mit Rückgrat Schiene, umweltgerechter Verkehr, gleichwertige Erschließung im ganzen Stadtgebiet.
Ziel/e:
- RK 1 Nachbarschaftliche Kooperation
Begründung:
Verkehrlich gute Abstimmung der ÖPNV-Netze in Stadt- und Landkreis.
Ziel/e:
- Begründung:**

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.



II. Begründung:

Mit der Einführung des neuen Liniennetzes im Stadtgebiet Heidelberg und der Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke nach Kirchheim wurde am 10. Dezember 2007 die umfangreichste Netzanpassung in Heidelberg seit den 70er Jahren verwirklicht.

Die Umstellung erforderte von den Kunden in der Anfangsphase viel Lernbereitschaft, aber auch Geduld, weil sich die neuen betrieblichen Abläufe und die Feinjustierung der Kapazitäten erst finden mussten.

Erschwert wurden die ersten Wochen mit dem neuen Netz durch die ungleichmäßige Fahrzeit der neuen Straßenbahnlinie 26 sowie durch eine Baustelle in Ziegelhausen, so dass die Linie 33 nur Teile des Stadtteils wie gewohnt anbinden konnte (Überlastung Linie 34).

In der Öffentlichkeit, bei der RNV, der Stadtverwaltung, den politischen Mandatsträgern und beim Verkehrsverbund sind bis Ende Januar eine Vielzahl von Beschwerden eingegangen.

Die RNV hat bereits in der Sitzung des SEVA am 23.1.2007 über die häufigsten Beschwerden berichtet und bestimmte Probleme durch eigene Zählungen analysiert.

Die Mitglieder des SEVA haben die RNV in der Diskussion und durch Anträge aufgefordert, den Beschwerden nachzugehen, Änderungsvorschläge zu prüfen und ein gestuftes Maßnahmenpaket vorzulegen, mit dem den kritischen Punkten im neuen Netz kurz- und mittelfristig abgeholfen werden kann.

Eine detaillierte Stellungnahme der RNV zum Antrag aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.01.2007 befindet sich in Anhang 1.

Ergebnisse der Überprüfung der Liniennetzneukonzeption

Seit dem Fahrplanwechsel befasst sich eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern von RNV und Stadtverwaltung mit der Kundenresonanz. Bei regionalen Fragen geschieht dies in Kooperation mit dem VRN und dem Rhein-Neckar-Kreis.

Um keine Widersprüche zu den gedruckten Fahrplänen zu schaffen, die im Stadtgebiet verteilt wurden, können kurzfristig nur einfache Anpassungen vorgenommen werden. Mittelfristig sind investive Projekte und Vorhaben, die ggf. zum regulären Fahrplanwechsel im Sommer vollzogen werden könnten.

Die entsprechenden Anfragen und Anträge aus dem Gemeinderat sind unten zusammengestellt und bewertet.

Kurzfristige Maßnahmen

Die RNV und der BRN haben seit der Netzumstellung mit der Verschiebung von einzelnen E-Wagenfahrten und der Bereitstellung größerer Fahrzeuge auf die Rückmeldungen der Kunden und die eigenen Messungen reagiert.

Neben diesen betrieblichen Optimierungen sind eine Vielzahl von weiteren Maßnahmen bereits umgesetzt oder werden bis zur Beratung im SEVA umgesetzt sein:

1. Haltestellenverlegung der Regionalbusse 720, 721 in Richtung Heidelberg in die Sandhäuser Straße/Kirchheim Spinne. Die Maßnahme dient zur Entlastung des Heuauer Weges, zur Fahrplanstabilisierung und für sichere Umsteigewege zur Straßenbahn 26. Linie 722 hält jetzt gegenüber der Straßenbahn am Rathaus Kirchheim.
2. Fahrplanänderung: Ausweitung und Verlängerung von Linie 37, Umsetzung ab 07.03.07 nach Abstimmung mit Springer - Verlag und Bunsen-Gymnasium.
3. Fahrplanänderung: Anpassung der Linie 39 an die S-Bahn an HD-Weststadt/Südstadt, Umsetzung ab 07.03.07 (Verschiebung der Fahrplanlage Richtung Kohlhof um 5 Minuten)
4. E-Wagenfahrt Sandhausen – Walldorf, Schülerverkehr
5. Linientaxi Bruchhausen – Sandhausen, Schülerverkehr
6. Abstimmung zu Schulsport – Verkehren
7. Morgens E-Wagenfahrten der Linie 34s im Schulverkehr auf der Verbindung Hauptbahnhof – Waldorfschule
8. Linie 34: verstärkter Einsatz von Gelenkbussen nachmittags
9. Neuer Einsatzwagen auf Linie 31 morgens, E-Wagen Linie 32 in Richtung NHF ab Bismarckplatz
10. Boxberg: Haselnussweg/St.Paul-Kirche: neue Fahrbahnmarkierung bei der Kirche und Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Haselnussweg für Linie 29
11. Linie 28 Einsatz eines barrierefreien Fahrzeugs
12. Linie 30 mit einer Frühfahrt zur Anbindung Karlstorbahnhof (ab 7.3.)

Anträge und Anfragen

Fahrplan/Bedienung:

Verknüpfung Linie 28 mit Linie 23 an Rohrbach Markt	Derzeit funktioniert die Verknüpfung für die Verkehre von Rohrbach Markt zum Hasenleiser (Linie 28 im 20-Min-Takt im Ringverkehr); in der Gegenrichtung passt der Umstieg auf die Linie 23 (i.d.R. 10-Min-Takt) nicht. Es ist eine geringfügige Verschiebung denkbar, die die Übergangszeit verkürzen kann. Die RNV wird die Abhängigkeiten im Ausschuss erläutern.
---	--

Verknüpfung an Rohrbach Süd, Optimierung der Anschlüsse	Fahrplanzwänge insbesondere der Linien 33 und 29 führen, dazu dass im Zusammenspiel der Linien 33, 29, 27 kein konstanter 10-Min-Takt in Rohrbach Süd vorhanden ist. Die RNV wird die Abhängigkeiten im Ausschuss erläutern.
Verspätungsanfälligkeit der zu langen Linien 33 und 34	teilweise Probleme durch Baustellenverkehr in Ziegelhausen – behoben ab 19.2.07 Maßnahmen zur Busbeschleunigung siehe Abbiegebeziehungen wie z.B. Karlsruher Straße/ Freiburger Straße
Linie 26 abends und sonntags über Hauptbahnhof	Zur Anbindung Hauptbahnhof – Bismarckplatz wäre eine uneinheitliche Linienführung der Linie 26 nicht zielführend. Es wird geprüft in den Nebenverkehrszeiten die Linie 33 und 721 besser zu vertakten, damit ein besserer Anschluss in die Region gewährleistet werden kann (Sommerfahrplan).
Linie 24 Lücke zwischen 19:30 und 20 Uhr in Bedienung ab Betriebshof bis Handschuhsheim	Änderung zum Fahrplanwechsel Sommer 2007 wird zugesagt: Herausnahme von Fahrten zwischen 5 und 6 Uhr morgens und Ergänzung zwischen 19:30 und 20 Uhr auf ca. 10-Min-Takt zwischen Betriebshof und Handschuhsheim

Leistungsausweitung:

Ausweitung Angebot Linie 28 abends und am Wochenende	Betrieblicher Aufwand laut RNV 110 T €/Jahr
Nach Beendigung der Baumaßnahme Handschuhsheim Verlängerung der Linie 24 bis Dossenheim oder Schriesheim	Regionales Projekt Kosten und Aufwand werden derzeit von RNV geprüft und mit Dossenheim diskutiert.
Mehrangebot auf Linie 39 (Verstärkerfahrten: 6:30, 7:30, 9:30 und 16, 17, 18 Uhr ab Bismarckplatz)	Betrieblicher Mehraufwand beläuft sich laut RNV auf ca. 60 T € pro Jahr
Stadtweit und insbesondere in Kirchheim ist die Bedienungshäufigkeit an Sonn- und Feiertagen teilweise zu gering nur 15-Min-Takt (betrifft Zeit ab 12 Uhr)	Betrieblicher Mehraufwand beläuft sich im Gesamtnetz auf ca. 510 €. Ein solches Paket speziell für Kirchheim bedeutet einen betrieblichen Mehraufwand von ca. 80 T€
Anbindung Eppelheim an S-Bahnhof	Das Anliegen wird gemeinsam mit dem Rhein-Neckar-Kreis geprüft.
Linie 37 fährt neuen Linienweg und verbindet Berliner Straße/Technologiepark mit Sportzentrum Nord morgens und nachmittags im 10 Minutentakt, tagsüber 20 Minutentakt	Mehraufwand wird von RNV über HSB getragen, Umsetzung bereits zum 05.03.07
Tausch der Linienäste 33/34 mit tangentialer Fahrtbeziehung Emmertsgrund – Rohrbach Süd – Kirchheim Rathaus – neu weiter Pfaffengrund – Wieblingen – Bismarckplatz – Schlierbach – Ziegelhausen Köpfel	Probleme eines solchen Linientauschs: Kein Einsatz von Gelenkbussen bei Linie 33 aufgrund von Engstellen in der Altstadt und Köpfel möglich. Gelenkbuse werden aufgrund der Schulschwerpunkte in Wieblingen jedoch bei einem Teil der Fahrten benötigt.

Linie 34 entsprechend: Kirchheim Rathaus – Kirchheim West – Bismarckplatz – Ziegelhausen (– Heiligkreuzsteinach)	Mehraufwand, da Tangentialstrecke zwischen Kirchheim und Pfaffengrund (ehemalige Linie 27) wieder bedient wird, obwohl die Nachfrage dort äußerst gering war.
	Direkte Fahrtmöglichkeit von Emmertsgrund bzw. Hasenleiser zum Hbf. bzw. Bismarckplatz nur mit großem Umweg über Pfaffengrund – Wieblingen möglich.

Infrastruktur:

Wieblingen: Haltestelle Evang. Kirche, Grenzhöfer Weg, Maaßstraße	Zu Haltestelle Evang. Kirche (siehe Ergebnis des OT am 01.03.07), Umsetzung der Planungen für Haltestellen im Grenzhöfer Weg und Maaßstraße 1. HJ 2007 (Tiefbauamt)
Neuenheimer Feld: Prüfauftrag Haltestelle Studentenwohnheim NHF, Wetterschutz, bauliche Erfordernisse, Koordination mit Unibauamt	Errichtung Wartehäuschen 2007 in Abstimmung mit Universität und Studentenwerk
Altstadt: Haltestelle Marstallstraße	derzeit Provisorium mit Markierung und Baustellenampel, Vorentwurf abgeschlossen, Planung 2006/2007, Umsetzung 2008
Neuenheim: Erhalt der Bushaltestelle Lutherstraße auf Mönchhofstraße ab September 2007, hat sich während Bauphase bewährt	Wird von RNV zugesagt, Haltestellenlage muss optimiert werden.
Südstadt: Linie 29 Planung Franz-Knauff-Platz / Haltestelle S-Bahn Weststadt/Südstadt	Überprüfung der Anfahrbarkeit der Straßenbahnhaltestelle (Stadt/RNV)
Wieblingen OEG-Haltestellen: neu Dammweg, Barrierefreiheit an allen bestehenden, inkl. Verschiebung von HD-Fachhochschule	Vorentwürfe und Vorbereitung durch RNV
LSA-Bevorrechtigung u.ä.:	
Straßenbahn	
Optimierung im Verlauf Straba 26	läuft
Optimierung im Verlauf Straba 24 Berliner Straße	nach Abschluss Sperrung B 3
Busbeschleunigung	
Linie 33 Mitnutzung der Gleistrasse im Verlauf Carl-Benz-Straße, Hebelstraße und Montpellierbrücke (hier Umstieg ermöglichen)	RNV: ggf. Umbau zur Busausfahrt beim Media- Markt nötig
Optimierung im Verlauf Linie 33 (inkl. Kirchheim- Problematik und Abbiegebeziehung Freiburger Straße)	Abstimmung RNV / Tiefbauamt
Busbeschleunigung: Linie 31 im Bereich Bunsengymnasium und Technologiepark	Übergangslösung bis Bau Straßenbahn im Neuenheimer Feld
Leistungsfähigkeit im Busbereich und Straßenbahnbereich in Spitzenstunde am Bismarckplatz	Die Kapazität der Haltestellenanlage muss beobachtet werden.
Von Südwesten keine Direktbedienung mehr zum Universitätsplatz, deswegen Projekte Straßenbahn Sandhausen-Walldorf und HD-Altstadt forcieren	Verkehrsentwicklungsplan, NVP

3.4 Qualitäten:

An Sonn- und Feiertagen generell Einsatz von Niederflurfahrzeugen	Ist im Busbereich gewährleistet (Stadtbus), ab Fahrplanwechsel Sommer 2007 auch im Bereich Straßenbahn, siehe NVP 2005-2010 N3-7
Sauberkeit der Fahrzeuge	allgemeine Vorgabe (siehe Anforderungsprofil NVP 2005-2010)

Lesbarkeit der Aushänge	allgemeine Vorgabe (siehe Anforderungsprofil NVP 2005-2010 N3-3)
bessere Information (z.B. auf/zu Linie 30, zu Linie 31/32 auf Höhe Kopfklinik und Vincentius-Krankenhaus)	allgemeine Vorgabe (siehe Anforderungsprofil NVP 2005-2010 N3-3)
Gezielte Werbung für den neuen 20 Min-Takt der 34s im Gewerbegebiet Pfaffengrund	Marketing RNV, allgemeine Vorgabe (siehe Anforderungsprofil NVP 2005-2010)

Sonstiges:

HSB sollte Controlling des ÖPNV wahrnehmen	Konzept zur Qualitätskontrolle Verkehrsleistungsvertrag HSB/RNV in Vorbereitung
Gründung Fahrgastbeirat, Vorgaben siehe Antrag SPD	Konzept wird im 1. Halbjahr 2007 von RNV und Stadtverwaltung erarbeitet und vorgestellt.

Weiteres Vorgehen:

1. Bereits beim Grundsatzbeschluss zur Liniennetzneukonzeption wurde festgelegt, dass die Einführungsphase aufmerksam beobachtet werden muss. RNV, Stadtverwaltung, VRN und Rhein-Neckar-Kreis sowie der BRN bleiben im regelmäßigen Gespräch, um auftretende Probleme zu bewerten und angemessene Lösungen abzustimmen.
2. Die RNV wird im SEVA am 12. Juni erneut zu den betrieblichen Erfahrungen und zur Kundenresonanz berichten, sowie erläutern, welche Anpassungen zum Sommerfahrplan vorgenommen werden.
3. 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. Raban von der Malsburg

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Stellungnahme der RNV zum Antrag zur Vorlage 0011/2007/IV