

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

Linienetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 30. Mai 2011

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt, Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim, Schlierbach, Wieblingen, Ziegelhausen	09.12.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Boxberg, Emmertsgrund, Kirchheim, Pfaffengrund, Rohrbach, Weststadt/Südstadt	16.12.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Ausländerrat/Migrationsrat	13.01.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.01.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	28.01.2011	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Jugendgemeinderat	01.02.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	17.02.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.02.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.05.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.05.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	26.05.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die vorberatenden Gremien empfehlen folgenden Beschluss:
Der Heidelberger Gemeinderat stimmt den in der Anlage 1 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV in Heidelberg zu.

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Maßnahmen Liniennetzoptimierung
A 02	Erste Ergänzung zur Drucksache: 0377/2010/BV (Beantwortung Anfragen aus dem Gemeinderat für Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2011)
A 03	Stellungnahme Fahrgastbeirat (Kurzfassung) (Tischvorlage in den BB-Sitzungen am 09.12.2010 und 16.12.2010)
A 04	Stellungnahme Fahrgastbeirat (Langfassung) (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2011)
A 05	Abschlussbericht TTK Teil 1 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2011)
A 05	Abschlussbericht TTK Teil 2 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2011)
A 06	Fragen von Herrn Dr. Richter, Bezirksbeirat Rohrbach (Tischvorlage im Bezirksbeirat Rohrbach am 08.02.2011)
A 06.1	Antworten des Amts für Verkehrsmanagement auf die Fragen von Dr. Richter (Tischvorlage im Bezirksbeirat Rohrbach am 08.02.2011)
A 07	Stellungnahme des Beirats von Menschen mit Behinderungen vom 10.02.2011 (Tischvorlage im Haupt- und Finanzausschuss am 17.02.2011 und im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 23.02.2011)
A 08	Fragen der GAL vom 18.01.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2011)
A 09	Fragen der SPD-Fraktion vom 19.01.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2011)
A 10	Fragen von Stadträtin Spinnler (SPD) vom 15.02.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 23.02.2011)
A 11	Fragen von Stadtrat Rothfuß von Anfang Februar mit Antwort des Amt für Verkehrsmanagement vom 10. + 23.02.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 23.02.2011)
A 12	Antworten zu den Fragen A 08, A 09, A 10 mit Datum vom 22.02.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 23.02.2011)
A 13	Zweite Ergänzung zur Drucksache: 0377/2010/BV
A 14	Inhaltlicher Antrag von Stadtrat Weiler Lorentz vom 02.05.2011
A 15	Fragen der Arbeitsgemeinschaft GAL HD P&E vom 03.05.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 04.05.2011 und im Haupt- und Finanzausschuss am 11.05.2011)
A 16	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion vom 04.05.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 04.05.2011 und im Haupt- und Finanzausschuss am 11.05.2011)
A 17	Antworten auf Anfragen zu Anlage 15 (Mündlich im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 04.05.2011 und Tischvorlage im Haupt- und Finanzausschuss am 11.05.2011)

Sitzung der Bezirksbeiräte Altstadt, Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim, Schlierbach, Wieblingen, Ziegelhausen vom 09.12.2010

Ergebnis der gemeinsamen öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte Altstadt, Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim, Schlierbach, Wieblingen, Ziegelhausen vom 09.12.2010

1.1 Liniennetzoptimierung Heidelberg Beschlussvorlage 0382/2010/BV

Die Stellungnahme des Heidelberger Fahrgastbeirats vom 07.12.2010 ist als Tischvorlage verteilt.

Herr Thewalt, der Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, weist auf die oben genannte Tischvorlage hin, in der der Fahrgastbeirat zunächst eine grundsätzliche Einschätzung formuliert habe.

Herr Dr. Sparmann von der TransportTechnologie-Consult Karlsruhe (TTK) stellt die Liniennetzoptimierung vor. Er visualisiert seinen Vortrag mit einer Powerpoint-Präsentation.

Es melden sich zu Wort: Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß

Bezirksbeirat Wieblingen:

Herr Dr. Linhart, Frau Zimmermann, Herr Pfeifer – Kinderbeauftragter – , Herr Meder, Frau Holl

Bezirksbeirat Handschuhsheim:

Herr Heinzmann, Herr Seeger-Kelbe, Herr Stierle, Frau Helmbold

Bezirksbeirat Neuenheim:

Herr Dr. Rubik, Frau Hamann

Bezirksbeirat Altstadt:

Herr Bartholomé, Herr Dr. Lehmann

Im Meinungs austausch werden im Wesentlichen folgende Punkte angesprochen:

- Die Auslastungszahlen und die Fahrgastzählungen werden angezweifelt.
- Gutachten gibt kaum Antworten auf die Beschleunigungsmöglichkeiten.
- Wie sehen die mittelfristigen Maßnahmen (Stufe 2 der Projektorganisation) aus?
- Kapazitäten müssen an die Nachfrage angepasst werden.
- Angebot verschlechtert sich, dadurch werde der ÖPNV unattraktiv, Fahrgastzahlen rückläufig.
- Gravierende Angebotsverschlechterung bei minimaler Defizitreduzierung.
- Taktfrequenzen werden als fragwürdig angesehen.

- Umsteigebeziehungen verändern sich negativ (Kundenorientierung / unübersichtliche Fahrpläne).
- Vermisst werden Aussagen zum Wochenendverkehr.
- Überlastung einzelner Linien in Kernzeiten (Schülerverkehr).
- Wie findet die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld Berücksichtigung?
- Wie wird das Neubaugebiet Schollengewann mit einbezogen?

Herr Dr. Sparmann, TTK, und Herr Heidenreich, Rhein-Neckar Verkehrs GmbH, beantworten die Fragen und gehen auf die Aspekte ein.

Der Vorsitzende teilt auf Nachfrage mit, dass Vorschläge schriftlich an das Amt für Verkehrsmanagement gerichtet werden könnten.

Im Verlauf des Meinungsaustausches wird deutlich, dass sich die Mitglieder der 7 Bezirksbeiräte gegen die Liniennetzoptimierung aussprechen.

Der Vorsitzende stellt fest, dass kein Bezirksbeiratsgremium beschlussfähig ist. Somit entfällt eine Abstimmung über die Beschlussvorlage. Er gibt zu verstehen, dass für die weitere Beratungsfolge in den Gremien dennoch die Tendenz aus der heutigen Sitzung transportiert werde.

gezeichnet
Hans-Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: beschlussunfähig

Sitzung der Bezirksbeiräte Boxberg, Emmertsgrund, Kirchheim, Pfaffengrund, Rohrbach, Weststadt/Südstadt vom 16.12.2010

Ergebnis der öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte Boxberg, Emmertsgrund, Kirchheim, Pfaffengrund, Rohrbach, Weststadt/Südstadt vom 16.12.2010

1.1 Liniennetzoptimierung Heidelberg Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Die Stellungnahme des Heidelberger Fahrgastbeirats vom 07.12.2010 sowie das Ergebnis der letzten Sondersitzung der Bezirksbeiräte Altstadt, Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim, Schlierbach, Wieblingen und Ziegelhausen vom 09.12.2010 werden als Tischvorlage verteilt.

Der Vorsitzende Herr Schmidt begrüßt die zahlreichen Anwesenden und weist auf die oben genannten Informationen hin.

Herr Dr. Sparmann von der TransportTechnologie-Consult Karlsruhe (TTK) und Herr Heidenreich von der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV) stellen die Liniennetzoptimierung mittels einer Powerpoint-Präsentation vor.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Rohrbach:

Bezirksbeirat Schestag, Bezirksbeirat Dr. Richter, Bezirksbeirat Stoll

Bezirksbeirat Boxberg:

Bezirksbeirätin Jeßberger, Bezirksbeirat Moser, Bezirksbeirat Mantei,

Bezirksbeirat Emmertsgrund:

Bezirksbeirätin Dr. Mancino-Cremer, Bezirksbeirätin Dr. Mollenkopf, Bezirksbeirat Dr. Kreye,

Bezirksbeirat Kirchheim:

Bezirksbeirätin Duchrow,

Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt:

Bezirksbeirätin Glitscher, Bezirksbeirat Wagner

Bezirksbeirat Pfaffengrund:

Bezirksbeirat Martin, Bezirksbeirat Kellner,

In der Aussprache werden im Wesentlichen folgende Punkte angesprochen:

- Einwände aus Sicht der Barrierefreiheit: Zum Beispiel sei Rohrbach Süd nicht barrierefrei, die Umsteigenotwendigkeit für Rollstuhlfahrer sei schlecht. Durch Wegfall von Linien seien Busse und Bahnen bei Stoßzeiten überfüllt und dadurch das Einsteigen erschwert.
- Die betriebswirtschaftliche Seite wird hinterfragt und wie das Marketing erhöht werden könnte.
- Das Angebot auf dem Boxberg verschlechtere sich, da die direkte Anbindung an die Innenstadt nur zu Hauptverkehrszeiten gegeben sei.
- Linie 27 werde als zusätzliches Angebot begrüßt.

- Der Kürzung der Linie 24 (Endstation Haltestelle Ortenauer Straße) sei schlecht für die Verbindung vom Boxberg oder Emmertsgrund zum Hauptbahnhof, die Linie 33 brauche zu lange und mit der Linie 24 müsste künftig zweimal umgestiegen werden.
- Sehr schlechte Verbindung von Boxberg und Emmertsgrund zwischen Gewerbegebiet Rohrbach zum Hauptbahnhof und Neuenheimer Feld.
- Der Titel „Liniennetzoptimierung“ hätte ehrlicher benannt werden sollen. Die Formulierung wecke falsche Erwartungen, es gehe hier nicht um Optimierung für die Kunden sondern um die Reduzierung der Kosten.
- Hinweis auf die nicht bedachte ökologische Nachhaltigkeit durch Reduzierung der Attraktivität des ÖPNV und Erhöhung des Fahrens mit dem Personenkraftwagen (PKW).
- Linie 33 habe in Kirchheim aufgrund der engen Straßen Schwierigkeiten mit dem Durchkommen.
- Begrüßt werden Expresslinien.
- Die Kundenzahlen durch gute Angebote steigern.
- Die Anbindung an die S-Bahn Wieblingen verschlechtere sich durch die längere Taktzeit von 30 Minuten bei Teilung der Linie 34 im Bereich Wieblingen Mitte – Pfaffengrund.
- Bei Wegfall der Linie 29 sei die Römerstraße völlig frei vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Linie 29 sollte auch im Hinblick auf den Abzug der Amerikaner erhalten bleiben.
- Der südliche Emmertsgrund habe nach der Optimierung keine Direktanbindung mehr zum Gewerbegebiet Rohrbach Süd. Dies sei für viele Arbeitnehmer ein Anlass weg vom ÖPNV hin zum Individualverkehr (also Auto) zu wechseln.
- Ob die Einschnitte, die in der Liniennetzoptimierung geplant seien, hingenommen werden, sei grundsätzlich eine politische Entscheidung. In der Tendenz zeige sich, dass in den Bezirksbeiräten die Haltung eher ablehnend sei.

Während der Diskussion stellt Bezirksbeirat Dr. Kreye den

Geschäftsordnungsantrag auf

Schluss der Rednerliste

Dieser Geschäftsordnungsantrag wird von der Mehrheit der anwesenden Bezirksbeiräte unterstützt und angenommen.

Der Vorsitzende Herr Schmidt stellt fest, dass Bezirksbeirat Mantei, Bezirksbeirat Stoll, Bezirksbeirat Martin und Bezirksbeirat Kellner noch auf der Rednerliste stehen.

Nachdem die oben genannten Bezirksbeiräte ihre Argumente vorgetragen haben, beantworten Herr Dr. Sparmann, Herr Heidenreich und Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement die Fragen der Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte und gehen auf die Aspekte ein. Vor allem wird die Wichtigkeit der Reduzierung der Kosten durch Abschaffung des Parallelverkehrs betont. Dadurch habe man mehr Geld für notwendige Investitionen zur Verfügung, zum Beispiel den barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Die Amerikanischen Liegenschaften werden frühestens im Jahr 2015 frei, dann bestehe die Möglichkeit, die Linie wieder einzurichten. Bei einem Fahrplanwechsel könne flexibel reagiert werden.

Nach Abschluss der Diskussion informiert der Vorsitzende darüber, dass drei Gremien nicht mehr beschlussfähig sind.

**Nicht beschlussfähig sind die Bezirksbeiräte der Stadtteile:
West-/Südstadt, Emmertsgrund und Kirchheim**

Der Vorsitzende stellt bei den verbliebenen beschlussfähigen Gremien den **Be-**
schlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung. Es ergeben sich folgende
Abstimmungsergebnisse:

Bezirksbeirat Boxberg:

Abstimmungsergebnis: einstimmig abgelehnt

Bezirksbeirat Rohrbach:

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 1 : 11 : 1 Stimmen

Bezirksbeirat Pfaffengrund:

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 1 : 9 : 2 Stimmen

gezeichnet
Hans Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: abgelehnt

Sitzung des Ausländerrates/Migrationsrates vom 13.01.2011

Ergebnis: abgelehnt

Ja 3 Nein 9 Enthaltung 6

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.01.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.01.2011

1.1 Liniennetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Die „Ausführliche Stellungnahme des Heidelberger Fahrgastbeirates zu der von der Stadt Heidelberg empfohlenen Liniennetzoptimierung“ liegt als Tischvorlage vor. Der Abschlussbericht „Liniennetzoptimierung Heidelberg“, Teil 1 und 2 der Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) wird unmittelbar vor der Sitzung ausgeteilt.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner führt in das Thema ein und erläutert die bisherige und weitere Beratungsfolge. Er übergibt das Wort an Herrn Jäger, Geschäftsführer Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)).

Herr Jäger weist auf die wirtschaftliche Situation der HSB hin. Für die kommenden Jahre würden Verluste in Höhe von ca. 30 Mio. € jährlich erwartet. Die entsprechende Belastung für die Bilanz der Stadtwerke Heidelberg führe zu einem Substanzverzehr. Die geplante Optimierung und die damit verbundene wirtschaftliche Sicherung sei für den Erhalt des ÖPNV daher dringend erforderlich.

Anschließend erläutert Herr Dr. Sparmann (TTK), dass man aufgrund der Kritik in den vorausgegangenen Beratungen das Gutachten und seine Grundlagen nochmals überprüft habe und zu den gleichen Ergebnissen gekommen sei. Er erläutert die dem Gutachten zugrunde liegende Datenlage, die sehr gut sei sowie die Gründe und Auswirkungen der geplanten Einschränkungen. Herr Dr. Sparmann betont, die Veränderungen seien minimal. Er erklärt außerdem, warum durch Beschleunigungsmaßnahmen im Schienenverkehr keine Fahrzeuge eingespart werden könnten.

Herr Heidenreich (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) beschreibt die mit den geplanten Expresslinien verbundenen Fahrzeitverkürzungen und hinterlegt geplante Verbesserungen und Verschlechterungen mit Fahrgastzahlen.

Im Anschluss erläutert Herr Ludwig, Berater der HSB, dass das in Heidelberg ungewöhnlich dichte und eher schwach ausgelastete Busnetz künftig nicht mehr finanzierbar sein werde. Änderungen seien daher unumgänglich. Er weist auf die deutlich höhere Akzeptanz der Schiene gegenüber dem Bus hin. In Karlsruhe haben Busse daher nur noch eine Zubringerfunktion.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner verweist auf zwei Prüfaufträge von SPD und GAL und sagt die Beantwortung bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 23.02.2011 zu. Er sagt außerdem zu, dass die gezeigten Vorträge dem Gemeinderat zur Verfügung gestellt werden.

Es melden sich zu Wort:

Frau Stadträtin Spinnler, Frau Stadträtin Dr. Lorenz, Frau Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Herr Stadtrat Holschuh, Herr Stadtrat Cofie-Nunoo, Herr Stadtrat Rothfuß, Herr Stadtrat Dr. Weiler Lorentz, Herr Stadtrat Dr. Gradel, Herr Stadtrat Michalski

Folgende Punkte werden im Wesentlichen angesprochen:

- Die prekäre finanzielle Situation der HSB sei nachvollziehbar, nicht jedoch die Verluststeigerung von 19 auf 30 Mio. €.
- Der ÖPNV in Heidelberg sei zu langsam. Vorrangschaltungen an Knotenpunkten seien daher generell erforderlich. Der Gemeinderat habe 2008 ein Beschleunigungsprogramm beschlossen, das bisher nicht umgesetzt sei. Ein Teil der betreffenden Linien solle nun entfallen.
- Bei der Vorrangschaltung des ÖPNV müsse berücksichtigt werden, dass der vorhandene Verkehrsraum mit allen Verkehrsteilnehmern geteilt werden muss.
- Gibt es alternative Überlegungen zur Beschleunigung des ÖPNV wie zusätzliche Gleise oder kurze Zubringerbusse?
- Der geschilderte Rückgang der Fahrgastzahlen durch die S-Bahn sei nicht nachvollziehbar.
- Es wird nochmals um Vorlage der Fahrpläne zu den Zeiten der Verkehrszählungen gebeten.
- Kosten und Nutzen gehen aus dem Gutachten nicht hervor.
- Gewünscht wird eine Optimierung ohne Angebotsreduzierung durch Niederflurfahrzeuge, Reduzierung der Fahrzeitverluste, Abstimmung der Fahrpläne, höhere Geschwindigkeiten, Einnahmesteigerung durch Kundengewinnung und zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement.
- Es wird auf die hohe Diskrepanz zwischen der Sicht der Gutachter und der der Bürger hingewiesen, die bisher nicht überbrückt werden konnte.
- Da das Konzept alternativlos sei, werde es nicht angenommen.
- Kritisiert wird, dass die Bezirksbeiräte zum Teil nicht beschlussfähig gewesen seien. Dem wird entgegen gehalten dass die Vorbereitungszeit zu kurz und der Zeitraum vor Weihnachten falsch gewählt gewesen sei.
- Eine Auslastung von 65% in den Spitzenzeiten könne kein Ziel, sondern nur eine Obergrenze sein.
- Für die Zielsetzungen gebe es keine ausreichende Datenlage, da man hierzu z.B. auch den Individualverkehr und die Umsteigemotive auf den ÖPNV berücksichtigen müsse.
- Die ausschließliche Nutzung von Bussen als Zubringer sei diskussionswürdig.
- Die Unilinie müsse umgesetzt werden.
- Einsparungen seien dringend notwendig. Bisher gebe es keine konstruktiven Alternativvorschläge zu den Maßnahmen im Gutachten.
- Es werden Daten über die umsteigestärksten Knotenpunkte sowie die Fahrgastzahlen Leimen – Hauptbahnhof und Rohrbach Süd – Hauptbahnhof erbeten. Außerdem wird ergänzend zum Antrag der GAL darum gebeten, die Führung der Linie 33 ins Gewerbegebiet Rohrbach über Hertzstr und Freiburger Str. zu prüfen.
- Sollte der Schülerverkehr in den Expresslinien aufgehen, wird dies kritisch gesehen.

- Das Einsparen von Fahrzeugen sei auch bei geringeren Beschleunigungszeiten möglich.
- Es sei nicht nachvollziehbar, dass in Gebieten, in denen die Einwohnerzahlen steigen, Linien entfallen oder reduziert werden sollen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner bittet eindringlich um ein ganzheitliches Denken. Für den Kunden sei der Beförderungsträger unerheblich. Auch in Bezug auf die Kosten werde dies im Verkehrsverbund so gehandhabt. Die Auslastung des ÖPNV insgesamt müsse betrachtet werden. Er bestätigt, dass zu Pfingsten das Wendegleis am Bismarckplatz gebaut werden soll und verweist abschließend auf die weitere Beratungsfolge.

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:

*Die vorberatenden Gremien empfehlen folgenden Beschluss:
Der Heidelberger Gemeinderat stimmt den in der Anlage 1 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV in Heidelberg zu.*

Abstimmungsergebnis: ohne Beschluss

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung behandelt

Klausursitzung des Gemeinderates vom 28.01.2011

Ergebnis: vorberaten

Sitzung des Jugendgemeinderates vom 01.02.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Jugendgemeinderates 01.02.2011

3 Liniennetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Herr Heidenreich von der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH (RNV) stellt die Liniennetzoptimierung mittels einer Powerpoint-Präsentation vor. Es handele sich zunächst um kurzfristige Maßnahmen, um das Defizit von 30 Millionen zu reduzieren. Er versichert, dass die Schülerverbindungen (sogenannte E-Wagen) erhalten bleiben.

In der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Leonard Kloos, Jonas Kloos, Jasmin Fengler, Laura Thimm-Braun, Vanessa Cann, Lisa-Maria Zöller, Herr Stadtrat Michalski, Frau Stadträtin Paschen, Clara Oberthür, Frau Stadträtin Dotter

Folgende Punkte werden im Wesentlichen angesprochen:

- Generell gibt es seit der Einführung des Ganztagschulkonzepts keine Hauptverkehrszeiten mehr, da der Unterricht über den Tag verteilt zwischen 12-19 Uhr endet. Der Einsatz der bisherigen E-Busse morgens zwischen 7 und 8 Uhr und nachmittags zwischen 13 und 14 Uhr genügt deshalb nicht.
- Da die E-Busse in aller Regel nicht auf dem Fahrplan stehen und noch dazu oft erst nach den eigentlichen Bussen kommen, kann man sich nicht darauf verlassen, dass sie auch tatsächlich fahren, was dazu führt, dass sich alle in die ersten Busse drängen.
- Bereits heute ist der ÖPNV teilweise derart ausgelastet, dass das Gedränge in den Bussen und Bahnen unzumutbar ist. Dazu zeigt der JGR Fotos. Um zu gewährleisten, dass man zu Klassenarbeiten pünktlich in der Schule ist, muss man bis zu 4 Busse oder Bahnen früher fahren.
- Grundsätzlich begrüßt der JGR die Einführung der Expresslinie 27, allerdings bietet sie – im Gegensatz zur bisherigen Linie 29 - keinen direkten Anschluss zum Schulzentrum in Rohrbach
- Bei der Aufhebung der Linie 34 im Bereich Hauptbahnhof - Wieblingen Nord käme es bei den jetzt schon extrem ausgelasteten Linien zu noch höheren Fahrgastzahlen in den Linien 35 und 5.
- Die Auslastungszahlen sind unrealistisch, weil gerade die Schüler/innen noch voll bepackt sind mit Taschen und Rucksäcken.
- Zugegebenermaßen kann man das Defizit nicht einfach ignorieren; ein Großteil des Defizits resultiert aber aus Fehlern, die in der Vergangenheit gemacht wurden. Es sollte deshalb aufgeschlüsselt werden, welcher Teil des Defizits sich aus dem aktuellen Netz ergibt und welcher Teil aus der Vergangenheit.
- Es handelt sich bei der Liniennetz„optimierung“ ganz offensichtlich nicht um eine Verbesserung für den Fahrgast, sondern um eine Verschlechterung, für die er dennoch den gleichen Preis zahlen muss.
- Die Einsparvorschläge dürfen nicht auf Kosten von Schnelligkeit und Pünktlichkeit gehen; es muss weiterhin aus jedem Stadtteil mindestens eine Direktverbindung in die Innenstadt geben.

Abschließend verliest Frau Stadträtin Paschen zur Information einen Antrag, den die GAL für die Sitzung des SEVA am 23.02.2011 gestellt hat.

Beschlussempfehlung des Gremiums

*Die vorberatenden Gremien empfehlen folgenden Beschluss:
Der Heidelberger Gemeinderat stimmt den in der Anlage 1 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV in Heidelberg zu.*

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 0 : 17 : 1 Stimmen

gez.
Lasse Rad
Vorsitzender JGR

Ergebnis: abgelehnt
Ja 0 Nein 17 Enthaltung 1

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 17.02.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 17.02.2011

4 Liniennetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadtrat Dr. Gradel

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist darauf hin, dass in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 23.02.2011 weitere Sachverständige zugezogen werden und dort noch mal qualifiziert zu den Vorschlägen Stellung genommen werde. Er bittet daher die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses, sich in der heutigen Sitzung auf das Stellen von Anträgen zu beschränken.

Stadtrat Holschuh verweist auf die Prüfaufträge, die bereits in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.01.2011 gestellt wurden. Die Beantwortung dieser Prüfaufträge sollte bis zur Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss-Sitzung am 23.02.2011 vorliegen.

Stadtrat Dr. Gradel möchte für die Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss-Sitzung am 23.02.2011 Ausführungen zum „Planfall 15-Minuten-Takt“. Dieser sei laut Aussage von Herrn Heidenreich von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) durchgerechnet worden. Stadtrat Dr. Gradel bittet um Vorlage der entsprechenden Zahlen.

Herr Heidenreich sagt dies zu.

Folgende Prüfaufträge sind zu beantworten:

- Fragen der GAL-Fraktion vom 18.01.2011 (Anlage A08)
- Fragen der SPD-Fraktion vom 19.01.2011 (Anlage A09)
- Aufträge aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 19.01.2011:
 - Es wird nochmals um Vorlage der Fahrpläne zu den Zeiten der Verkehrszählungen gebeten.
 - Es werden Daten über die umsteigestärksten Knotenpunkte sowie die Fahrgastzahlen Leimen-Hauptbahnhof und Rohrbach Süd-Hauptbahnhof erbeten.
 - Es wird gebeten, die Führung der Linie 33 ins Gewerbegebiet Rohrbach über Hertzstraße und Freiburger Straße zu prüfen.
- Anfrage von Stadträtin Spinnler vom 15.02.2011 (Anlage A10)
- Anfrage von Stadtrat Dr. Gradel in der heutigen Sitzung zum „Planfall 15-Minuten-Takt“

Oberbürgermeister Dr. Würzner gibt den Auftrag an Herrn Heidenreich und Herrn in der Beek von der RNV alle noch offenen Fragen bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zu beantworten.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung, mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.02.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.02.2011

1 Liniennetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Vor Beginn der Sitzung wird eine Tischvorlage zu Tagesordnungspunkt 1 an die Gemeinderäte und an die nicht gemeinderätlichen beratenden Mitglieder verteilt. Enthalten sind die Anlagen A 07 bis A 12.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner führt kurz in das Thema ein und leitet zu den Vorträgen über.

Herr Teufel, Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg, stellt seine Vorschläge von Einsparungen durch Verbesserungen vor. Er kritisiert an den Einsparvorschlägen von Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) und Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) das Missverhältnis zwischen geplanten Leistungsstreichungen und daraus resultierenden Einsparungen. Er schlägt im Gegenzug die konsequente Verbesserung der Fahrgastzahlen sowie Beschleunigung durch Optimierung von Lichtsignalanlagen, Taktung und Wendezeiten vor.

Herr Dr. Berschin, Nahverkehrsberatung Südwest Heidelberg, geht vor allem auf die Beförderungsgeschwindigkeit des ÖPNV in Heidelberg ein, die viel zu langsam sei. Gerade die schnellen Verbindungen (Linien 35 und 29) sollten nun entfallen. Die Fahrplansicherheit sei viel zu gering. Auch der Veränderung von Linienführungen müsse man offen gegenüber stehen. Er kritisiert an den Optimierungsvorschlägen von TTK und RNV ebenfalls das Missverhältnis zwischen geplanter Angebotskürzung und Einsparungen.

Anschließend tragen Herr Dr. Sparmann, TTK und Herr Heidenreich, RNV, vor. Herr Dr. Sparmann betont, dass sein Auftrag ausschließlich die Liniennetzoptimierung gewesen sei. Es werden Auslastungen und realistische Beschleunigungsmöglichkeiten dargestellt. Anschließend wird auf Prüfaufträge der Gemeinderäte eingegangen.

Zu den Effekten der S-Bahn auf den innerstädtischen ÖPNV bzw. das Ergebnis der HSB liegen keine Daten vor. Herr Teufel bestreitet erhebliche Umsteigeeffekte von der HSB auf die S-Bahn.

Es melden sich zu Wort:

Frau Stadträtin Spinnler, Frau Stadträtin Dr. Lorenz, Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Herr Stadtrat Cofie-Nunoo, Herr Stadtrat Dr. Gradel, Herr Stadtrat Holschuh, Herr Stadtrat Rothfuß

Im Wesentlichen wurden folgende Punkte angesprochen:

- Für das vorgelegte Optimierungskonzept gebe es kaum Zustimmung in der Bevölkerung. Daher seien Alternativen erforderlich.
- Nachdem nun widersprüchliche Gutachten bzw. Ansätze vorliegen, sollen diese im Ansatz geklärt werden. Es müsse eine Lösung gefunden werden, die Kosteneinsparungen auf dem bestehenden Qualitätsniveau ermöglicht.

- Für die Einordnung der neuen Informationen aus den Vorträgen sei einige Zeit erforderlich.
- Befragung der Haushalte sollte zum Thema Nutzung der S-Bahn erfolgen
- Aufgrund der aktuell hohen Fixkosten müssten Fahrgastzahlen und Geschwindigkeit gesteigert werden.
- Auf Wendezeitenverbesserungen sei bisher nicht eingegangen worden. Die im Gutachten genannten geringen Beschleunigungsmöglichkeiten werden hinterfragt.
- Der Einsatz von Gelenkbussen solle überprüft werden.
- Zur Taktung der Linien gebe es widersprüchliche Darstellungen.
- Die Auslastung der Linie 29 sei mit 40% für einen Wegfall der Linie zu hoch.
- Die in den Stellungnahmen der Herren Teufel und Dr. Berschin angestrebte Kundengewinnung wird sehr positiv bewertet.
- Die heutige Darstellung der unterschiedlichen Gutachten und Stellungnahmen wird als Gewinn bewertet.

Die Experten gehen auf die Fragen ein.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner fasst zusammen, dass nicht alle Fragen und Möglichkeiten abschließend geklärt werden konnten. Er schlägt vor, dass Herr Teufel und TTK gemeinsam konkrete Vorschläge erarbeiten und vorlegen. Herr Teufel und Herr Dr. Sparmann willigen ein.

Herr Oberbürgermeister schlägt daher eine Vertagung des Tagesordnungspunktes auf die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04. Mai 2011 vor.

Die weitere Beratung wird auf die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.05.2011 vertagt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: einstimmig vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.05.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.05.2011

1.1 Liniennetzoptimierung Heidelberg Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft den Tagesordnungspunkt auf und leitet über zu den Vorträgen von Herrn Dr. Sparmann, Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), Herrn Heidenreich (RNV) und Herrn Teufel, Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (UPI).

Herr Dr. Sparmann erklärt, sein Ziel sei es, den Nahverkehr zu verbessern. Bezogen auf die Beschleunigungsmöglichkeiten habe es sehr konstruktive Gespräche mit Herrn Teufel (UPI) gegeben und ein neuer gemeinsamer Vorschlag sei erarbeitet worden. Die vorgeschlagene Liniennetzoptimierung sei dennoch notwendig und sachlich richtig. Er erläutert dies im Einzelnen.

Herr Heidenreich erläutert die von der RNV ermittelten Beschleunigungspotentiale im öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg und deren wirtschaftliche Auswirkungen. Die positiven Wirkungen dieser Potentiale könnten nur mittelfristig erreicht werden und nur, wenn die Beschleunigung konsequent umgesetzt werde, auch bei Nachteilen für andere Verkehrsteilnehmer. Die Beschleunigungsmaßnahmen könnten die Liniennetzoptimierung ergänzen, sie aber nicht ersetzen.

Herr Teufel erläutert die von UPI ermittelten Potentiale durch Verbesserung der Kostendeckung. Es gebe ein hohes Beschleunigungspotential, das sich wirtschaftlich deutlicher auswirke, als von RNV ermittelt. Insbesondere müssten Kapitalkosten und Energiekosten zusätzlich berücksichtigt werden. Zudem bestünden viele andere Optimierungsmöglichkeiten, um den ÖPNV in Heidelberg attraktiver zu machen. Von Liniennetzverkürzungen rät er ab. Stattdessen sei eine Imageverbesserung erforderlich, da die Fahrgastzahlen stark zurückgegangen seien.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Cofie-Nunoo, Herr Stadtrat Dr. Gradel, Frau Stadträtin Hommelhoff, Frau Stadträtin Dr. Lorenz, Frau Stadträtin Dr. Meißner, Frau Stadträtin Paschen, Herr Stadtrat Rothfuß, Frau Stadträtin Spinnler, Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz,

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Wirtschaftlichkeitsverbesserungen seien erforderlich, aber nicht durch Angebotskürzungen sondern durch Ablaufverbesserung. Die SPD stelle daher den als Anlage 16 zur Drucksache beigefügten Antrag.
- Sämtliche Auswirkungen von Veränderungen seien genau zu prüfen, auch die Kapitalkosten müssten bei allen Berechnungen einkalkuliert werden.
- Als Entscheidungsgrundlage für den Gemeinderat sei es wichtig, die unterschiedlichen Thesen und Zahlen von RNV und UPI zu klären.
- Es wird erfragt, warum die Lichtsignalanlagen trotz Optimierung und Förderung durch das Land so schlecht eingestellt seien.
- Der 5-Minuten-Takt solle dort, wo er abgeschafft wurde, wieder eingeführt werden, insbesondere nach Beendigung von Baumaßnahmen.

- Bei Vorrang für den ÖPNV gebe es notwendigerweise Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, auch mit Fußgängern. Das einzig gerechte Kriterium sei im Grundsatz daher die Anzahl der wartenden Personen. Dem wird entgegengehalten, dass die Sicherheit, insbesondere die der Fußgänger, immer gewährleistet sein müsse.
- Bei Angebotskürzungen seien katastrophale Wirkungen auf die Fahrgastzahlen zu erwarten.
- Nachdem sich ein Kompromiss abzeichne, benötige der Ausschuss nun eine konkrete neue Vorlage, nach der er entscheiden könne. Die vorliegende Vorlage sei nicht mehr abstimmungsfähig.
- Eine Synopse, die die Verbesserung der wirtschaftlichen Situation einerseits durch die ermittelten Linienkürzungen, andererseits durch Verbesserungen des ÖPNV auf einer breiteren Grundlage darstellt, sei erforderlich.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, die Fußgängerquerung sei ein Hauptthema. Es könne daher nicht um eine reine Vorrangschaltung für den ÖPNV, sondern um ein realistisches Szenario gehen. Die Probleme des ÖPNV in Heidelberg könnten nicht nur an der Beschleunigung liegen. Die Ampelschaltungen seien in den letzten Jahren bereits für viel Geld optimiert worden. Eine saubere Berechnungsgrundlage sei erforderlich.

Herr Heidenreich und Herr Teufel begründen ihre jeweiligen Berechnungen. Herr Teufel betont, ein absoluter Vorrang für den ÖPNV sei kein ausschließliches Kriterium für die Beschleunigung. Der Gemeinderat müsse klare Kriterien für den Vorrang als Rahmenbedingungen vorgeben.

Herr Thewalt, Amt 81, stellt die Komplexität des Themas heraus. Beispiele anderer Städte seien aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen nur bedingt vergleichbar.

Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellt folgenden **Antrag**:

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Liniennetzoptimierung wird abgelehnt. Die vorliegenden Anträge (Anlagen 14 und 16 zur Drucksache) werden beschlossen mit dem Ziel der Optimierung.

Herr Stadtrat Dr. Gradel wendet sich gegen den Antrag, da einzelne Teile der Vorlage diskutabel seien. Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner bittet ebenfalls darum, nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen pauschal abzulehnen. Herr Stadtrat Cofie-Nunoo gibt zu bedenken, dass der Vorschlag der Verwaltung weder in der Politik noch bei der Bevölkerung eine Mehrheit finde und man daher eine bessere Lösung finden sollte. Frau Stadträtin Dr. Lorenz schlägt vor, die einzelnen Punkte des Beschlussvorschlages ohne Abstimmung zu prüfen.

Über den Antrag wird nicht abgestimmt.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft die vorgelegten Anträge auf. Er sagt zu, dass die Fragen der GAL (Anlage 15 zur Drucksache) schriftlich beantwortet werden. Eine Ergänzung zur Linie 35 sagt er ebenfalls zu.

Herr Heidenreich sagt zu, die Bus- und Straßenbahnbeschleunigungsmaßnahmen auf Grundlage der heutigen Diskussion bis zum Gemeinderat zu konkretisieren.

Herr Stadtrat Dr. Gradel stellt folgenden **Antrag zur Geschäftsordnung:**

Die Vorlage wird zurückverwiesen. Die RNV wird aufgefordert, bis zum nächsten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss eine Synopse zu den von dort dargestellten Maßnahmen zuzüglich einer umfangreichen Beschleunigung zu erstellen.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 7:7:0 Stimmen

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt daraufhin den **Antrag** der SPD (Anlage 16 zur Drucksache) zur Abstimmung:

Nach der Beschlussvorlage 0377/2010/BV, 2. Ergänzung, und den beschlossenen Änderungen zum Haushalt (303-304, 309-310, 314, 316, 319 – Beschleunigung, Verbesserung ÖPNV, Prioritätenänderung) werden folgende Maßnahmen unverzüglich umgesetzt:

- - Straßenbahnbeschleunigung bei den Linien 23, 24 und 26 (Einsparpotential je 1 Fahrzeug)
- - Busbeschleunigungsmaßnahmen der Linien 31 und 32 (Einsparpotential mindestens 2 Busse)

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 7:7:0 Stimmen

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt daraufhin den Beschlussvorschlag der Verwaltung mit den in Anlage 1 zur Drucksache vorgeschlagenen Maßnahmen zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 00:13:01 Stimmen

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt daraufhin den **Antrag** von BL, SPD, Grünen, und GAL (Anlage 14 zur Drucksache) zur Abstimmung:

Bei der Ampelschaltung an Verkehrsknoten ist grundsätzlich die Wartezeit und die Zahl der Verkehrsteilnehmer (Personen-Wartezeit-Produkt) vorrangiges Kriterium für die Berücksichtigung der konkurrierenden Verkehrsströme und Verkehrsarten. Wo nach diesem Kriterium möglich, müssen Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs Lichtsignalanlagen ohne Halt passieren können. Wird im Einzelfall von diesem Grundsatz abgegangen, erfordert dies eine besondere Begründung.

Soweit die für eine solche Verkehrssteuerung benötigten Daten nicht durch Messeinrichtungen erhoben werden können, werden verfügbare Werte aus den aktuellsten örtlichen Zählungen, Durchschnittswerte aus verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen oder sorgfältige Schätzungen verwendet.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, dass man für diese Maßnahmen einen Förderantrag beim Wirtschaftsministerium stellen werde.

Beschlussempfehlung des Gremiums:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Heidelberger Gemeinderat stimmt den in der Anlage 1 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV in Heidelberg zu.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: abgelehnt
Ja 00 Nein 13 Enthaltung 01

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.05.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.05.2011

10 Liniennetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt einstimmig die Zuziehung der Herren Martin in der Beek und Stephan Heidenreich von der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) als Sachverständige gemäß § 33 Absatz 3 Gemeindeordnung.

Der Oberbürgermeister weist auf die ausführliche Diskussion im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 04.05.2011 hin.

Er übergibt das Wort an Herrn Heidenreich, der die wesentlichen Aussagen des Gutachters und die neuen Erkenntnisse nach der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zu den Beschleunigungsmaßnahmen mit einer Powerpoint-Präsentation vorträgt:

- **Bisherige Berechnungen des Gutachters TTK** (Transport Technologie-Consult Karlsruhe) / RNV zur Verbesserung des Betriebsergebnisses mit Maßnahmenumsetzungen ab 2012.
Zusätzliche Effekte durch Beschleunigungsmaßnahmen habe der Gutachter damals nicht berücksichtigt. Es seien keine zusätzlichen Erlöse generiert.
- Es gebe einen **neuen Ansatz für die Beschleunigung**:
Es sollen sämtliche Beschleunigungspotenziale ausgeschöpft werden – auch zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer.
Beschleunigung orientiere sich nicht nur an der Pünktlichkeit und Reisezeitverkürzung, sondern auch wirtschaftliche Effekte würden in den Vordergrund treten.
- **Wirtschaftliche Bewertung/1**
Ertüchtigung von 30 Lichtsignalanlagen (LSA) – Gesamtaufwand ca. 1 Mio. € über 5 Jahre gestreut (2011 – 2015).
Bei optimaler Umsetzung könne ab 2014 mit den ersten Effekten der Optimierung des Fahrer- und Fahrzeugeinsatzes gerechnet werden. Der Endstand sei 2016 erreicht.
- Unterstellung einer jährlichen Fahrgaststeigerung ab 2014 (dem ersten Jahr der umgesetzten Bevorrechtigung) von jeweils 1 % über einen Zeitraum von 5 Jahren.
- Einigung auf wesentliche Maßnahmen in Absprache mit Herrn Teufel, Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (UPI). Optimierung sei auf maximal 3 Linien möglich, nicht auf allen Linien sei ein Umlauf einzusparen.
- Da auch Lichtsignalanlagen aufgrund des Busbeschleunigungsprogramms zu ertüchtigen seien, sei mit ersten wirtschaftlichen Effekten erst ab 2014 zu rechnen.
- **Wirtschaftliche Bewertung/2**
Dargestellt werden die Jahre 2011 bis 2018 – Ab Endstand 2018 könnte eine jährliche Ergebnisverbesserung um 1 Mio. € erreicht werden.
Abzustellende Bahnen könnten auf möglichen Neubaustrecken eingesetzt beziehungsweise die Zahl der Neubeschaffung von Bahnen reduziert werden.
- **Wirtschaftliche Bewertung/3**
Die prognostizierte betriebswirtschaftliche Bewertung könne nur dann erwartet werden, wenn das Beschleunigungsprogramm sehr konsequent umgesetzt werde.
Positive finanzielle Wirkungen würden erst ab 2014 eintreten und maximale Werte ab dem Jahr 2018.

Maßnahmen zur Netzoptimierung würden bereits ab 2012 greifen. Aus Sicht der RNV ersetze die Liniennetzoptimierung nicht das Beschleunigungsprogramm und umgekehrt, sondern beide Maßnahmen sollten umgesetzt werden.

- **Netzoptimierung**

Die durch die TKK vorgeschlagenen Maßnahmen zur Netzoptimierung würden sich aus 10 Maßnahmenbündeln zusammensetzen. 2 Einzelmaßnahmen würden fast 50 % des Einsparvolumens ausmachen, und zwar

1. der Entfall der Linie 32 – Hauptbahnhof – Universitätsplatz
und

2. Linie 27 – Expresslinie Emmertsgrund – Steigerweg – Bismarckplatz/Linie 29 – Einkürzung Boxberg – Rohrbach-Süd.

Herr Heidenreich erklärt abschließend, dass auf die anderen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Liniennetzoptimierung (aufgelistet in Anlage 1 zur Drucksache 0377/2010/BV) verzichtet werden könnte, wenn durch die beiden genannten beiden Maßnahmen eine Einsparung von ungefähr 1 Mio. € gelingen würde.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Spinnler, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadträtin Dr. Werner-Jensen, Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadträtin Dr. Trabold, Stadtrat Rothfuß

In der Diskussion werden im Wesentlichen folgende Punkte angesprochen:

- Unverständnis über die Einkürzung der Linie 29.
- Es werden Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen bezüglich der ursprünglich vorgeschlagenen einzelnen Maßnahmen vermisst – diese Angaben seien bereits im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss erbeten worden.
- Einige Lichtsignalanlagen seien bereits vor Jahren entsprechend umgebaut worden – sie müssten „nur“ noch reaktiviert werden.
- Warum seien die geplanten Vorrangschaltungen nicht umgesetzt worden?
- Warum ergebe sich erst 2014 ein positiver wirtschaftlicher Effekt?
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden keinen Rückhalt in der Bevölkerung und den politischen Gremien haben.
- Die im Laufe der verschiedenen Beratungen aufgekommene „Strategie“ der Einnahmeverbesserung durch Attraktivitätssteigerung habe zum jetzigen Zeitpunkt keine Alternative – daher werde die zügige und nachhaltige Umsetzung des Beschleunigungsprogramms gefordert.
- Liniennetzoptimierung könne nicht unabhängig vom Masterplan-Mobilitätspaket diskutiert werden, daher sollte zuerst das Beschleunigungsprogramm vorgebracht werden.

Stadträtin Spinnler und Stadträtin Prof. Dr. Schuster kündigen an, den im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss abgelehnten Antrag der SPD-Fraktion erneut zu stellen.

Stadtrat Dr. Gradel wiederholt seinen Vorschlag aus der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusssitzung vom 04.05.2011, den Tagesordnungspunkt zurückzuverweisen und die Maßnahmen einzeln noch einmal zu besprechen, auszuwerten und die Beschleunigungsprogramm-Aspekte mit zu beurteilen.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster erinnert außerdem an den Antrag von Bunte Linke, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und GAL, der im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 04.05.2011 einstimmig angenommen worden sei.

Während des Meinungsaustausches wird darum gebeten, Herrn Dieter Teufel vom Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (UPI) als Sachverständigen gemäß § 33 Absatz 3 Gemeindeordnung hinzuzuziehen.

Der Oberbürgermeister stellt fest, dass die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses mit der Zuziehung einstimmig einverstanden sind.

Oberbürgermeister Dr. Würzner, Herr in der Beek, Herr Heidenreich, Herr Teufel und Herr Thewalt, Amt für Verkehrsmanagement, gehen ausführlich auf die aufgeworfenen Aspekte ein und beantworten die Fragen.

Herr Teufel führt aus, dass zwischen der RNV und dem UPI beim Aspekt der Steigerung der Fahrgasteinnahmen und bei den Lohnkosten kein Dissens mehr bestehe. Meinungsverschiedenheit gebe es noch bei den Kapitalkosten und bei den Energiekosten (Strom-einsparungskosten durch Beschleunigung). Außerdem wiederholt er seine Vorschläge zur Optimierung unter dem Gesichtspunkt „Einsparung durch Verbesserung“.

Im Verlauf der Diskussion ergeben sich folgende **Antragstellungen:**

Antrag Stadträtin Dr. Trabold:

Zurückverweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss mit der Maßgabe, es soll versucht werden, zwischen den Einsparvorschlägen (Liste der Maßnahmen - Anlage 1) und dem Beschleunigungsprogramm, ein Gesamtpaket zu entwickeln.

Stadtrat Cofie-Nunoo erklärt, dass er diesen Antrag generell unterstütze, aber das Beschleunigungsprogramm heute beschließen möchte, da dieses keine negativen Auswirkungen auf die Maßnahmen habe.

Stadträtin Spinnler hält die Maßnahmen für ausreichend diskutiert und spricht sich gegen die Verweisung aus.

Stadtrat Dr. Gradel sieht den Antrag von Stadträtin Dr. Trabold analog des Antrages der CDU im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 04.05.2011.

Das Loslösen des Beschleunigungsprogramms – Antrag der SPD-Fraktion im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (Anlage 16) – könne er nicht verstehen.

Nach einer von Stadtrat Cofie-Nunoo **beantragten Sitzungsunterbrechung** stellt Stadtrat Holschuh folgenden **Antrag**:

Zurückverweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zur Diskussion von **zwei Merkmalen im Busnetz** aus der Maßnahmenliste (Anlage 1), und zwar **die Linie 30 und 34 betreffend**.

Die Umsetzung des Beschleunigungsprogrammes muss zügig erfolgen.

Der Oberbürgermeister erläutert die Abstimmungsreihenfolge und ruft folgende **Anträge** zur Abstimmung auf:

Antrag Stadträtin Dr. Trabold, unterstützt von der CDU-Fraktion:

Zurückverweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss mit der Maßgabe, es soll versucht werden, zwischen den Einsparvorschlägen (Liste der Maßnahmen - Anlage 1) und dem Beschleunigungsprogramm, ein Gesamtpaket zu entwickeln.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 7 : 8 : 0 Stimmen

Antrag Stadtrat Holschuh:

Zurückverweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zur Diskussion von **zwei Merkmalen im Busnetz** aus der Maßnahmenliste (Anlage 1), und zwar **die Linie 30 und 34 betreffend**.

Die Umsetzung des Beschleunigungsprogrammes muss zügig erfolgen.

Abstimmungsergebnis: angenommen mit 8 : 1 : 5 Stimmen

Antrag der SPD-Fraktion:

Nach der Beschlussvorlage 0377/2010/BV, 2. Ergänzung, und den beschlossenen Änderungen zum Haushalt (303-304, 309-310, 314, 316, 319 – Beschleunigung, Verbesserung ÖPNV, Prioritätenänderung) werden folgende Maßnahmen **so zügig wie möglich** umgesetzt:

- Straßenbahnbeschleunigung bei den Linien 23, 24 und 26 (Einsparpotenzial je 1 Fahrzeug)
- Busbeschleunigungsmaßnahmen der Linien 31 und 32 (Einsparpotenzial mindestens 2 Busse)

Abstimmungsergebnis: angenommen mit 9 : 5 : 1 Stimmen

Antrag der Bunten Linke, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und GAL (aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.05.2011):

Bei der Ampelschaltung an Verkehrsknoten ist grundsätzlich* die Wartezeit und die Zahl der Verkehrsteilnehmer (Personen-Wartezeit-Produkt) vorrangiges Kriterium für die Berücksichtigung der konkurrierenden Verkehrsströme und Verkehrsarten. Wo nach diesem Kriterium möglich, müssen Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs Lichtsignalanlagen ohne Halt passieren können. Wird im Einzelfall von diesem Grundsatz abgegangen, erfordert dies eine besondere Begründung.

Soweit die für eine solche Verkehrssteuerung benötigten Daten nicht durch Messeinrichtungen erhoben werden können, werden verfügbare Werte aus den aktuellsten örtlichen Zählungen, Durchschnittswerte aus verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen oder sorgfältige Schätzungen verwendet.

* Oberbürgermeister Dr. Würzner ist für sein Abstimmungsverhalten wichtig zu definieren, dass „grundsätzlich“ verstanden wird als „Ausnahmen sind zulässig“.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Abschließend ruft der Oberbürgermeister den durch die Abstimmung des Antrages von Stadtrat Holschuh sich **veränderten Beschlussvorschlag der Verwaltung** zur Abstimmung auf:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt folgenden Beschluss:

Der Heidelberger Gemeinderat stimmt den in der Anlage 1 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV in Heidelberg zu. **Ausgenommen sind die beiden Merkmale im Busnetz die Linien 30 und 34 betreffend, da diese zur Diskussion in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zurückverwiesen werden sollen.**

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 1 : 14 Stimmen

Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses:

1. *Der Tagesordnungspunkt wird in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zur **Diskussion von zwei Merkmalen im Busnetz aus der Maßnahmenliste** (Anlage 1), und zwar **die Linie 30 und 34 betreffend**, verwiesen.*
2. *Die Umsetzung des Beschleunigungsprogrammes muss zügig erfolgen.*
3. *Nach der Beschlussvorlage 0377/2010/BV, 2. Ergänzung, und den beschlossenen Änderungen zum Haushalt (303-304, 309-310, 314, 316, 319 – Beschleunigung, Verbesserung ÖPNV, Prioritätenänderung) werden folgende Maßnahmen **so zügig wie möglich** umgesetzt:
- Straßenbahnbeschleunigung bei den Linien 23, 24 und 26 (Einsparpotenzial je 1 Fahrzeug)*

- Busbeschleunigungsmaßnahmen der Linien 31 und 32 (Einsparpotenzial mindestens 2 Busse).

4. *Bei der Ampelschaltung an Verkehrsknoten ist grundsätzlich* die Wartezeit und die Zahl der Verkehrsteilnehmer (Personen-Wartezeit-Produkt) vorrangiges Kriterium für die Berücksichtigung der konkurrierenden Verkehrsströme und Verkehrsarten. Wo nach diesem Kriterium möglich, müssen Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs Lichtsignalanlagen ohne Halt passieren können. Wird im Einzelfall von diesem Grundsatz abgegangen, erfordert dies eine besondere Begründung. Soweit die für eine solche Verkehrssteuerung benötigten Daten nicht durch Messeinrichtungen erhoben werden können, werden verfügbare Werte aus den aktuellsten örtlichen Zählungen, Durchschnittswerte aus verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen oder sorgfältige Schätzungen verwendet.*

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Beschlussempfehlung der Verwaltung abgelehnt, neuer Beschlussempfehlung zugestimmt

Sitzung des Gemeinderates vom 26.05.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 26.05.2011:

4 Liniennetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage 0377/2010/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist darauf hin, dass sich Heidelberg einen der teuersten öffentlichen Nahverkehre leiste und dafür verhältnismäßig wenige Fahrgäste befördere. Er betont, dass Heidelberg ein großes öffentliches Nahverkehrsausbauprogramm finanzieren wolle, wofür man finanzielle Ressourcen brauche. Deshalb habe er die Untersuchungen unterstützt, im bestehenden Straßennetz die weniger stark frequentierten Linien zu suchen und zu optimieren.

Es sei angedacht gewesen, mit einem Liniennetzkonzept auch die Möglichkeiten für zukünftige Investitionen zu erwirtschaften. Diese lagen bis zum Jahr 2017 bei 18 Mio. Euro. Mit den jetzt zu treffenden Beschleunigungsmaßnahmen werde man 2 Mio. Euro an Optimierung erreichen können, damit könne aber kein neuer Spielraum für Investitionen geschaffen werden.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Dr. Trabold, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Dr. Lorenz

Während des Meinungsaustauschs, in dem es einerseits darum geht, nochmals im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss über mögliche Einsparpotenziale des vorgeschlagenen Gesamtpaketes zu sprechen und andererseits das Beschleunigungsprogramm zu beschließen wird folgender **Antrag** von Stadträtin Dr. Trabold erneut gestellt:

Zurückverweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss mit der Maßgabe, es soll versucht werden, zwischen den Einsparvorschlägen (Liste der Maßnahmen – Anlage 1) und dem Beschleunigungsprogramm, ein Gesamtpaket zu entwickeln.

Oberbürgermeister Dr. Würzner lässt hierüber abstimmen.

Abstimmungsergebnis: mit 19 : 20 Stimmen **abgelehnt**

Anschließend stellt er die Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.05.2011 zur Abstimmung.

Beschluss des Gemeinderates:

1. *Der Tagesordnungspunkt wird in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss zur **Diskussion von zwei Merkmalen im Busnetz aus der Maßnahmenliste (Anlage 1)**, und zwar **die Linie 30 und 34 betreffend**, verwiesen.*

2. *Die Umsetzung des Beschleunigungsprogrammes muss zügig erfolgen.*
3. *Nach der Beschlussvorlage 0377/2010/BV, 2. Ergänzung, und den beschlossenen Änderungen zum Haushalt (303-304, 309-310, 314, 316, 319 – Beschleunigung, Verbesserung ÖPNV, Prioritätenänderung) werden folgende Maßnahmen **so zügig wie möglich** umgesetzt:*
 - *Straßenbahnbeschleunigung bei den Linien 23, 24 und 26 (Einsparpotenzial je 1 Fahrzeug)*
 - *Busbeschleunigungsmaßnahmen der Linien 31 und 32 (Einsparpotenzial mindestens 2 Busse).*
4. *Bei der Ampelschaltung an Verkehrsknoten ist grundsätzlich die Wartezeit und die Zahl der Verkehrsteilnehmer (Personen-Wartezeit-Produkt) vorrangiges Kriterium für die Berücksichtigung der konkurrierenden Verkehrsströme und Verkehrsarten. Wo nach diesem Kriterium möglich, müssen Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs Lichtsignalanlagen ohne Halt passieren können. Wird im Einzelfall von diesem Grundsatz abgegangen, erfordert dies eine besondere Begründung. Soweit die für eine solche Verkehrssteuerung benötigten Daten nicht durch Messeinrichtungen erhoben werden können, werden verfügbare Werte aus den aktuellsten örtlichen Zählungen, Durchschnittswerte aus verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen oder sorgfältige Schätzungen verwendet.*

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen
Ja 20 Nein 19

A. 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:
QU 1	+	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Die Vorschläge zur Reduktion des Defizits aus dem ÖPNV in Heidelberg tragen zur Zielerreichung bei.
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Vorschläge zur Liniennetzoptimierung tragen zur Zielerreichung bei.
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Die Vorschläge zur Liniennetzoptimierung tragen zur Zielerreichung bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Optimierung im Liniennetz Heidelberg – 1. Stufe

Die erste Stufe der kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen zur Angebotsoptimierung wurde aufbauend auf die Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebotes in Heidelberg entwickelt. Der Gutachter hat die Ist-Situation mit folgenden Kernaussagen analysiert:

- Die Struktur von Heidelberg ist prädestiniert für einen wirtschaftlichen Schienenverkehr.
- Die Schienenstrecken liegen entlang der Siedlungsachsen mit hoher Bebauungsdichte.
- Das heutige Netz hat keine Erschließungsdefizite.
- Die Fahrtenhäufigkeit pro Einwohner und Jahr mit öffentlichen Verkehrsmitteln – als Indikator für eine hohe Nutzungshäufigkeit – liegt höher als in vergleichbaren Städten ähnlicher Größenordnung.
- Die Fahrscheinerlöse pro Fahrgast und km liegen im durchschnittlichen Bereich, sind aber niedriger als in Ludwigshafen und Mannheim.
- Die Beförderungsgeschwindigkeiten sind niedriger als in Ludwigshafen oder Mannheim.
- **Fazit:** Die Ursache für das erhöhte Betriebskostendefizit sieht der Gutachter insbesondere in einer zu geringen Beförderungsgeschwindigkeit, die viele Fahrer und Fahrzeu-

ge bindet sowie in zeitlichen und räumlichen Überangeboten an bestimmten Netzquerschnitten.

Die Lösungsvorschläge werden in den Punkten 1.1. bis 1.4. erläutert.

1.1. Straßenbahn- und Busverkehre

Vorrangig steht die Reduzierung von Überbedienungen bei Parallelverkehren zwischen Schiene und Bus und/oder zu geringer Nachfrage im Verhältnis zum Angebot.

Handlungsbedarf zur Optimierung besteht insbesondere an ÖPNV-Achsen im Stadtgebiet, deren Auslastung < 50 % oder gar < 33 % beträgt.

Auslastung < 33 %:

- Universitätsplatz (Linie 31, 32)
- Oberer Fauler Pelz (Linie 33)
- Rohrbacher Straße zwischen Kaiserstraße und S-Bahnhof Süd-/Weststadt (Linie 29)
- Römerkreis zwischen Stadtwerke und Römerkreis Süd (Linie 24)
- Pfaffengrund zwischen Im Schaffner und Kranichweg (Linie 34)

Auslastung < 50 %:

- Kurfürstenanlage zwischen Hauptbahnhof und Stadtwerke (Linie 5, 21, 33, 34)
- Bergheimer Straße zwischen Bismarckplatz und Thibautstraße (Linie 22, 32, 35)
- Ringstraße zwischen Haltestelle Ringstraße und Montpellierbrücke (Linie 26)
- Theodor-Heuss-Brücke zwischen Bismarckplatz und Brückenstraße (Linie 5, 23, 31)
- Ernst-Walz-Brücke zwischen Betriebshof und Jahnstraße (Linie 21, 24, 32)
- Mannheimer Straße zwischen Neckarspitze und Gneisenaustraße (Linie 34, 35)
- OEG-Trasse zwischen Ochsenkopf und Wieblingen Mitte (Linie 5)

Die Maßnahmenvorschläge sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

1.2. Expresslinien

Zur Attraktivitätssteigerung durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit soll das Angebot an schnellen, gezielten Verbindungen in der Hauptverkehrszeit bei Schiene und Bus intensiviert werden. (siehe Anlage 1)

1.3. Verbesserte Anbindung an die S-Bahn

Aufgrund der unterschiedlichen Taktfamilien (Straßenbahn in der Regel 10 Min-Takt in der Hauptverkehrszeit, Bus in der Regel 20-Min-Takt in der Hauptverkehrszeit und S-Bahn in der Regel im 30-Min-Takt) können die Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn häufig nicht optimal aufeinander abgestimmt werden. Zur verbesserten Anschlussgestaltung insbesondere an den S-Bahnhöfen Kirchheim/Rohrbach und Pfaffengrund/Wieblingen soll daher der Bus im Rahmen einer geänderten Linienführung auch anstatt im 20-Min-Takt künftig im 30-Min-Takt verkehren.

Die neue Linie 28: Ab Rohrbach Markt über Fabrikstraße-Hasenleiser/Freiburger Straße – S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach bis Kirchheim Rathaus und zurück.

Die neue Linie 30 (alt 34s): Ab Wieblingen Mitte (früher OEG-Bahnhof) über S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen bis Pfaffengrund und zurück.

1.4. Ausblick – ÖPNV-Beschleunigung

Eine mögliche Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit durch Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen wird im Rahmen des Gutachtens (2. Stufe) untersucht.

Ein erster Sachstand zum Thema Sachstand des Beschleunigungsprogrammes und der Vorrangschaltung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss Anfang 2011 gegeben.

Seit Beginn der 90er Jahre sind in Heidelberg Beschleunigungsprogramme für die damaligen Straßenbahnlinien 1, 2, 3, und 4 umgesetzt worden. Derzeit wird in Zusammenarbeit mit dem Maßnahmenträger HSB/RNV und der Stadt Heidelberg ein Busbeschleunigungsprogramm durchgeführt.

Inzwischen wurden erste Teilmaßnahmen für die Jahre 2010 und 2011 abgestimmt.

2. Wirtschaftliche Auswirkungen

Im laufenden Geschäftsjahr betragen die Aufwendungen für die Erbringung des Leistungsangebots durch die RNV knapp 50 Mio. € bei einem verbleibendem, von HSB zu tragenden Defizit von rund 19 Mio. €. Dieses Defizit sowie die Rucksackkosten für Altpersonal und Infrastruktur (rund 10 Mio. €) führen zu einem verbleibendem Jahresdefizit von rund 31,6 Mio. € pro Jahr für den kommunalen Heidelberger Nahverkehr.

2.1. Auswirkungen des neuen Liniennetzes auf Fahrgastzahlen und Einnahmen

Der Gutachter hat eine Prognose der Fahrgelderlöse aufgrund der Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten abgegeben. Es ist ein Erlösrückgang von 1% (Best Case) bis 3% (Worst Case) der Fahrgeldeinnahmen zu erwarten.

Die Erlöse der RNV im Stadtgebiet HD belaufen sich auf rund 30 Mio. €, so dass damit gerechnet werden kann, dass der Einnahmerückgang bei 300.000 € (Best Case) – 900.000 € (Worst Case) liegt. Diese Spanne ist auch bei den weiteren Wirtschaftlichkeitsberechnungen unterstellt.

2.2. Betriebswirtschaftliche Auswirkungen des neuen Liniennetzes

Die Umsetzung dieses Konzeptes zum neuen Liniennetz in Heidelberg ist zum Fahrplanwechsel im Juni 2011 geplant. Es kommt zu folgenden Änderungen im Mengengerüst im ÖPNV in Heidelberg:

- Im Fahrdienst können 30 Fahrpersonalstellen (derzeit 230 Fahrpersonale) abgebaut werden.
- Die Fahrleistung im Bahnverkehr reduziert sich um 415.000 km (derzeit 2,1 Mio. km ohne Linie 5), die im Busverkehr um 470.000 km (derzeit 3,7 Mio. km einschließlich HD-Ost).
- Zudem werden 7 Busse weniger benötigt, die nicht mehr wiederbeschafft werden müssen. Die entfallende Neubeschaffung von Bussen ist bereits in der Wirtschaftsplanung der RNV enthalten.
- Im Bahnbereich werden 5 Variobahnen mit 40 Meter Länge (Baujahr 2003) nicht mehr im Heidelberger Bahnnetz benötigt. Die RNV muss anschließend klären, ob ein Einsatz in einem anderen Liniennetz der RNV möglich ist.
Der Verkauf dieser Fahrzeuge an andere Unternehmen ist nicht möglich, da die Fahrzeuge technisch so ausgestattet sind, dass sie nur im RNV-Netz betrieben werden können (Kurvendurchmesser, Spurweite, Stromspannung etc.).

- Im neuen Liniennetz endet die Linie 24 an der „Ortenauer Straße“. Dort ist eine Infrastrukturmaßnahme in Form des Einbaus eines Kehrgleises zum Wenden des Zuges notwendig. Diese Maßnahme ist frühestens 9 Monate nach Beschlussfassung realisiert, so dass die aus dieser Maßnahme resultierende Reduzierung von 3 Fahrern und 50.000 km pro Jahr erst ab Dezember 2011 erfolgen kann. (Diese Reduzierung ist ein Bestandteil der oben dargestellten Einsparungen.) Betriebskosten in Höhe von rund 200.000 € pro Jahr können durch diese Maßnahme eingespart werden.

Die Änderungen im Mengengerüst führen zu Einsparungen bei den Personalkosten durch die Reduzierung im Fahrdienst und aufgrund eines verminderten Personalbedarfs in der Werkstatt. Diese Effekte hat die RNV ab dem Wirtschaftsjahr 2011/12 unterstellt. Im Zeitraum Juni – September 2011 wird der Personalabbau vollzogen.

Die Reduzierung der Fahrleistung schlägt sich ab Umsetzung des neuen Liniennetzes nieder. Sowohl Energiekosten für Fahrstrom und Treibstoff als auch Instandhaltungs- und Vorbereitungskosten für die abgestellten Fahrzeuge fallen umgehend geringer an.

Die Investitionskosten an der Haltestelle „Ortenauer Straße“ belaufen sich auf rund 500.000 € und sind über den (annuitätischen) Kapitaldienst in der Zusammenfassung abgebildet. Diese Maßnahme ist bisher noch nicht im Investitionsplan enthalten.

Bei der Einführung des neuen Liniennetzes plant die RNV umfangreiche Marketingaktionen und Informationsveranstaltungen, u.a. die Verteilung von Taschenfahrplänen, Umstellung der Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen, Neugestaltung der Liniennetzpläne.

Hierfür benötigt RNV in 2011 einen zusätzlichen Aufwand von rund 300.000 € als einmalige Projektkosten, die bisher nicht geplant sind.

2.3. Betriebswirtschaftliche Effekte bei RNV am Standort Heidelberg bei Umsetzung des Vorschlages

Im Wirtschaftsplan 2010/11 und in der Mehrjahresplanung der RNV sind bisher keine Effekte aus dem neuen Liniennetz unterstellt mit Ausnahme der entfallenden, eigentlich notwendigen Neubeschaffung von Bussen.

Tabelle 1: Betriebswirtschaftliche Effekte in der Mehrjahresplanung des Wirtschaftsplans RNV 2010/11 bis 2014/2015

in Mio. €	WP 2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Erlöse HD	30,236	30,405	30,823	30,213	33,094
Kosten HD	-49,468	-50,141	-51,571	-52,743	-52,770
Ergebnis	-19,232	-19,736	-20,748	-20,609	-19,676
Fahrdienst		1,113	1,155	1,179	1,203
Fahrzeugkosten (Energie, Wartung/Instandhaltung)	0,390	1,295	1,320	1,320	1,320
Kapitaldienst ("Ortenauer Straße")		0,032	0,040	0,040	0,040
Marketing	0,300				
Einnahmen (Worst Case)	-0,300	-0,900	-0,900	-0,900	-0,900
Ergebnis neu	-19,442	-18,196	-19,133	-18,970	-18,013
Ergebnisänderung	-0,210	1,540	1,615	1,639	1,663
Einnahmen (Best Case)	-0,100	-0,300	-0,300	-0,300	-0,300
Ergebnis neu	-19,242	-17,628	-18,573	-18,410	-17,453
Ergebnisänderung	-0,010	2,108	2,175	2,199	2,223

Das Linienbündelergebnis Heidelberg verbessert sich nach der Neukonzeption mittelfristig um 1,5 – 2,2 Mio. €.

Sofern die 5 Variobahnen (40 m Länge) des Baujahres 2003 in einem anderen Linienbündel der RNV zum Einsatz kommen können, wird sich das Ergebnis in Heidelberg um weitere 370.000 € pro Jahr verbessern.

2.4. Auswirkungen auf HSB

Die HSB (ohne Bergbahn) plant im Geschäftsjahr 2011 mit einem Verlust ohne Berücksichtigung von Sondereffekten in Höhe von rund 31,6 Mio. €. Hierin sind noch keine möglichen Effekte aus der Liniennetzoptimierung enthalten. Einsparungen im Ergebnis der RNV wirken sich nicht nur 1 zu 1 auf das Ergebnis der HSB aus, sondern haben darüber hinaus positive Auswirkungen auf die Zinsbelastungen der HSB / SWH. Aufgrund der hohen Defizite des ÖPNV in Heidelberg steigen die Finanzierungskosten innerhalb des SWH-Konzerns durch die notwendigen Darlehensaufnahmen an. Eine Ergebnisverbesserung der HSB von rund 2,2 Mio. € pro Jahr würde sich somit zusätzlich noch mit einem positiven Effekt in Höhe von rund 0,1 Mio. € pro Jahr auf die Zinsbelastung auswirken und damit einen weiteren Beitrag zur dringend erforderlichen Kostenreduktion leisten.

Insbesondere im Hinblick auf die mittelfristige Kostenentwicklung ist es dringend erforderlich, Ergebniseffekte aus der Liniennetzoptimierung zu erzielen.

Die Liniennetzoptimierung ist ein Baustein, der dazu beiträgt, den ÖPNV in Heidelberg wieder wirtschaftlich tragbar zu machen. Zusätzlich sind weitere Maßnahmen auf der Erlösseite sowie Effizienzsteigerungen notwendig.

gezeichnet

Bernd Stadel

