

Fragezeit
Gemeinderatssitzung 10.02.2011

Liniennetzoptimierung

Das zugesagte ausführliche Gutachten ist den Gemeinderäten immer noch nicht zugegangen. Wichtig in diesem Zusammenhang sind insbesondere die Fahrgastzahlen auf den einzelnen Linien. Wann wird dies nachgeholt?

Begründung:

Bislang wurde mit Auslastungskennziffern, welche den Quotient aus Fahrgästen und Plätzen darstellen, argumentiert. Für die Beurteilung der Nutzung sind allein die Fahrgastzahlen ausschlaggebend, nicht die zur Verfügung gestellten Plätze.

Beispiel: Die Linie 29 (Gelenkbus) hat nach der Vorlage eine Auslastung (in der Spitzenstunde) von weniger als 33%. Würde hier ein Solobus eingesetzt werden, wäre die Auslastung annähernd doppelt so hoch und noch im Bereich des vom VDV empfohlenen Maximalwertes. D.h. die Auslastung ist ein relativer Wert und zur Beurteilung der Fragestellung nicht hinreichend geeignet.

Christoph Rothfuß

Sommer, Willi

Betreff: WG: Ihre Anfrage vom 03.02.2011; Frage zur Liniennetzoptimierung Heidelberg (TOP für HAFA 17.02.; SEVA 23.02. ff.)

Wichtigkeit: Hoch

Von: Walter, Andrea

Gesendet: Donnerstag, 10. Februar 2011 09:28

An: 'christophrothfuss@gmx.de'

Cc: 'Christoph.Rothfuss@deutschebahn.com'; 81 - Sekr. Amtsleitung; Richard, Sven

Betreff: Ihre Anfrage vom 03.02.2011; Frage zur Liniennetzoptimierung Heidelberg (TOP für HAFA 17.02.; SEVA 23.02. ff.)

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr Rothfuß,

ich konnte Sie heute Vormittag telefonisch nicht erreichen. Außerdem habe ich offensichtlich ein technisches Problem an meinem PC und E-Mail-Anschluss, das erst heute Mittag behoben wird.

Dennoch wollte ich mich bereits jetzt bei Ihnen melden und Ihre Frage (vom 03.02.2011) ursprünglich für die Fragezeit des GR heute Abend vorgesehen, beantworten:

Der Teil 1 des Gutachtens, der bisher erarbeitet wurde und vorgelegt werden kann, wurde den Mitgliedern des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses bereits in der Sitzung am 19.01.2011 ausgeteilt.

Darüber hinaus ist das dort verteilte Gutachten seit dem 20.01.2011 online als PDF im Internet über die Homepage der Stadt Heidelberg und den Zugang „Gemeinderat online“ unter dem Tagesordnungspunkt „Liniennetzoptimierung“ verfügbar und so für alle sowohl Gemeinderäte als auch interessierte Bürger zugänglich.

Der 2. und 3. Teil des Gutachtens – Beschleunigungsmaßnahmen und Neubaustrecken – sind noch in Bearbeitung und werden erst nach Abschluss durch den Gutachter TTK zur Verfügung gestellt werden können.

Aus Sicht der RNV und des Gutachters ist die bisher dargestellte Auslastung der Linien ein geeigneter Wert zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einer Linie, da nur eine Gegenüberstellung von Nachfrage und Platzangebot die Kenngröße „Auslastung“ ermitteln kann. Fahrgastzahlen als solche sind kein hinreichendes Kriterium zur Bildung von Optimierungsansätzen. Die einzusetzenden Fahrzeuggrößen für die Straßenbahnlinien sind aufgrund des vorhandenen Fahrzeugparks weitgehend vorgegeben. Auch bei den Buslinien orientiert sich der Fahrzeugeinsatz am vorhandenen Fuhrpark, an der Auslastung tagsüber und an der Besetzung einzelner Fahrten im Schülerverkehr.

Würde die Linie 29 mit Standard- statt Gelenkbussen befahren, so würde sich die Auslastung von der berechneten Klasse < 33% in die Klasse 34-50% verschieben. Hierbei handelt es sich nach wie vor um eine unterdurchschnittliche Auslastung weit unter dem Zielwert 65%.

Die im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen werden durch diese Klassenverschiebung jedoch nicht in Frage gestellt und werden zur Umsetzung vorgeschlagen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

P. Deligiannidu

Amt für Verkehrsmanagement

Peristera.Deligiannidu@Heidelberg.de

Tel: 06221-5830531

Zusatzfragen von Stadtrat Christoph Rothfuß vom 13.02.2011

Hallo Frau Deligiannidu,

vielen Dank für ihre Antwort, jedoch wollte ich Anfrage und Antwort gerne in der Fragezeit belassen sehen.

Warum wurde dies aus der Fragezeit herausgenommen?

Gerade das von mir gewählte Beispiel der Linie 29 zeigt doch, dass durch eine Veränderung der Gefäßgröße andere Ergebnisse entstehen. Deshalb halte ich die Kenngröße "Fahrgast- oder Besetzungszahlen" für aussagekräftiger.

Die gelb markierte Klasse (34-50%) ist nicht automatisch zur Streichung der Leistung vorgesehen, deshalb hier die Nachfrage wie hoch ist die genaue Auslastung (und die Fahrgastzahlen) bei Umstellung auf SL der Linie 29?

Wie hoch ist die Auslastung/Fahrgastzahlen vor der Haltestelle Weststadt/Südstadt?

Wie hoch ist die durchschnittliche Auslastung über die ganze Stadt?

Nach eine Anmerkung: Die vom VDV angegeben 65% stellen einen Maximalwert dar - der nicht überschritten werden soll - nicht ein anzustrebender Zielwert.

Freundliche Grüße
Christoph Rothfuß

**Vorbereitung SEVA am 23.02.2011, TOP „Liniennetzoptimierung Heidelberg“;
Ergänzung der Rückfragen von Herrn Stadtrat Christoph Rothfuß vom
13.02.2011**

Linie 29 und Kenngröße „Fahrgast- oder Besetzungszahlen“:
Dazu hatten wir Ihnen die Stellungnahme schon am 10.02.2011 per email zugesandt.

Genauere Auslastung der Linie 29 bei Umstellung auf SL (Standardbus):

Die RNV hatte hierzu die Auslastung abgeschätzt. Bei Umstellung von GL (Gelenkbus) auf SL (Standardbus) würde sich die Auslastung im Abschnitt Rohrbach Süd – Bismarckplatz von 40 % auf 57 % erhöhen. Jedoch sind zwischen Boxberg und Rohrbach Süd in der Spitzenstunde GL notwendig. Hier kann die Fahrzeuggröße nicht wechseln. Für Direktfahrten in den Spitzenstunden vormittags und nachmittags in die Innenstadt ist parallel hierzu die neue Linie 27 eingeplant.

Zur Frage der durchschnittlichen Auslastung über die ganze Stadt:

Die durchschnittliche Auslastung im Gesamtnetz = die Division von Personenkilometer durch Platzkilometer kann kein geeigneter Maßstab zur Beurteilung von Unterauslastungen sein. Dieser liegt bei ca. 20 %. Beurteilungsgrundlage können immer nur Auslastungen in der Spitzenstunde sein und sollten außerdem nur an gezielten Querschnitten gemessen werden. Dadurch, dass die „Belastungsquerschnitte“ an vielen Meßstellen liegen und unterschiedlich zu werten sind, wird eine Durchschnittsbetrachtung als Bemessungsgrundlage für den Fahrzeugeinsatz methodisch für nicht zulässig betrachtet.

VDV-Wert 65 %:

Es handelt sich hierbei um einen Wert, der in der Spitze als Zielwert angestrebt werden sollte, wenn eine Ausdünnung möglich ist, ohne Streckung des Fahrplankontaktes über ein Mindestniveau hinaus. Wenn im ländlichen Raum nur ein Stundentakt gefahren wird, 65 % Auslastung in der Spitze aber nicht erreicht werden, wird eine weitere Ausdünnung aufgrund dann entstehender zu großer Fahrplanlücken schwierig. Das ist aber bei Umstellung von 5- auf 10-Min-Takte nicht der Fall.