

2. Ergänzung zur Drucksache: 0377/2010/BV
Heidelberg, den 21.04.2011

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

Linienetzoptimierung Heidelberg

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.05.2011	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.05.2011	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	26.05.2011	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die gemeinderätlichen Gremien nehmen die Information der Ergänzungsvorlage zur DS-Nr. 0377/2011/BV zur Kenntnis.

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Liniennetzoptimierung im ÖPNV der Stadt Heidelberg verfolgt dieses Ziel.
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Die Liniennetzoptimierung im ÖPNV der Stadt Heidelberg verfolgt dieses Ziel.
MO 7		„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern. Begründung: Die Liniennetzoptimierung im ÖPNV der Stadt Heidelberg verfolgt dieses Ziel.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

B. Begründung:

1. Vortrag Herr Teufel (UPI-Institut) vom 23.02.2011: Optimierungspotenziale (siehe Folienvortrag letzte Seite)

Im Vortrag am 04.05.2011 werden der Gutachter und die RNV auf die noch unbeantworteten Fragestellungen im Rahmen ihrer Folienpräsentation antworten:

1.1. Betriebskosteneinsparungen durch Verbesserungen

These:

Konsequente Beschleunigung der Straßenbahn würde das Betriebsergebnis um jährlich 2,5 Mio. € / Jahr verbessern.

Ziel:

Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, durch z.B. Beschleunigung und damit Reisezeitvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Diese führt zu Fahrgaststeigerungen und gleichzeitig Einnahmesteigerung aber auch Betriebskosteneinsparungen.

Ergebnis der Prüfung durch TTK, RNV gemeinsam mit Herrn Teufel:

Die bisherigen Berechnungen zur Minimierung der LSA-Verlustzeiten der Straßenbahnlinien unterstellten eine moderate Bevorrechtigung des ÖPNV. Konkurrierende Verkehrsströme, insbesondere des Individualverkehrs (IV) und des Fußgängerverkehrs, wurden angemessen berücksichtigt. Unter dieser Prämisse hat der Gutachter der TTK eine Reduzierung der Beförderungszeiten von etwa 1 Min/Richtung prognostiziert.

Diese Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, verringerter Streuung der Fahrzeiten und zu einer Stabilisierung des Fahrplans.

Eine Optimierung des Fahrzeug- und Personaleinsatzes kann hierdurch jedoch nicht umgesetzt werden.

Aufgrund aktueller Diskussionen zur Beschleunigung des ÖPNV, angestoßen durch den Vortrag von Herrn Teufel, wurden die Beschleunigungspotentiale der einzelnen Linien nochmals detailliert aufbereitet und ausgelotet:

- Neben den durch automatische Messverfahren analysierten Verlustzeiten wurden weitere durchschnittliche Effekte berechnet, die durch Verzögern und Beschleunigen bei nicht optimierten Signalschaltungen entstehen
- Verbleibende, nicht abbaubare Verlustzeiten nach Umsetzung der Beschleunigungsprogramme wurden auf ein Minimum reduziert.

Diese Vorgabe einer absoluten Bevorrechtigung der Bahnen ist nur umsetzbar, wenn die Priorität konkurrierender Verkehrsströme gegenüber der heutigen Verfahrensweise deutlich herabgesetzt wird. Diese Zielstellung führt nicht zwangsläufig an jedem Knotenpunkt zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses bzw. zu einer Erhöhung der Gesamtwartzeiten. Insbesondere mit dem ÖPNV gleichgerichtete Verkehrsströme können von einer Bevorrechtigung der Bahn profitieren.

Bei einer absoluten Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs muss in aller Regel jedoch mit längeren Wartezeiten für Nebenrichtungen und Fußgänger gerechnet und auf durchgehende Signalisierungen von Fußgängern über Fahrbahnen inklusive Gleiskörper verzichtet werden.

Unter diesen Voraussetzungen wird folgende Reduzierung der Beförderungszeiten prognostiziert:

- Linie 21: 3 Min/Richtung
- Linie 22: 2 Min/Richtung
- Linie 23: 3 Min/Richtung
- Linie 24: 3 Min/Richtung
- Linie 26: 2 Min/Richtung

Im Wechselspiel von Fahrzeiten, verfügbaren Wendezeiten an Endstellen und Verlustzeitreduzierung ist ein optimierter Fahrzeugeinsatz durch Reduzierung jeweils eines Wagenlaufes auf folgenden Linien denkbar:

- Linie 23
- Linie 26
- Linie 21/24, falls Endstellen in Handschuhsheim getauscht werden:
(Linie 21 bis Burgstraße, Linie 24 bis Hans-Thoma-Platz)

Auf der Linie 22 ist die Einsparung einer Bahn nur dann möglich, wenn weitergehende bauliche Maßnahmen umgesetzt werden, so zum Beispiel die Ausweitung der zweigleisigen Abschnitte in Eppelheim und die Anlage eines eigenen Bahnkörpers entlang der Eppelheimer Straße.

Bei absoluter Priorisierung der Straßenbahnlinien kann in Anlehnung an die Erfolge anderer Städte ein Fahrgastzuwachs von jährlich 1 % innerhalb einer Zeitspanne von 5 Jahren erwartet werden.

Im Gegenzug müssen Anpassungen an 30 Lichtsignalanlagen (LSA) vorgenommen werden. Die Maßnahmen reichen von einer Anpassung der eingestellten Parameter über eine Neuprogrammierung der Software bis hin zur Erneuerung der Knotenpunktsteuergeräte.

Eine Detaillierung der wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgt in der SEVA-Sitzung am 04.05.2011.

1.2. Gezielte Erschließung von Fahrgastpotenzialen (z.B. Universität und Neuenheimer Feld)

Striktes Parkraummanagement gekoppelt an attraktive Fahrpreisangebote z.B. Jobticket/Semesterticket usw. führt zu Fahrgast- und Einnahmesteigerungen: Beispielsweise liegen die Mitarbeiter der Stadt Heidelberg bereits an der Spitze der Quote der Jobticket-Inhaber im gesamten RNV-Gebiet (über 52 %). Die Mitarbeiter des Universitätsklinikums bzw. der Universität Heidelberg dagegen nutzen bzw. erwerben das Jobticket bislang nur zu 36 bzw. 37 %.

Die von Herrn Teufel berechneten Einnahmepotenziale für die RNV GmbH bezogen auf das Stadtgebiet Heidelberg aus zusätzlichen Jobticket-Verträgen in Höhe von ca. 3 Mio. € /Jahr können nicht bestätigt werden. Hier ist auch zu berücksichtigen, dass die Mehreinnahmen auf alle Verkehrsträger im Verbund verteilt werden müssen.

Grundsätzlich verfolgen sowohl die RNV als auch die Stadt Heidelberg das Ziel, den Anteil der Jobticket-Nutzer zu steigern. So sollen noch mehr Firmen bzw. Institutionen davon überzeugt werden, Jobticket-Verträge mit RNV und VRN abzuschließen.

1.3. Verbesserung der Angebotsqualität

Eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, zum Beispiel kostenneutrale Fahrplananpassungen, die einen realen 5-Min-Takt in den Innenstadtbereichen und entlang von Straßenbahnachsen, die von mindestens 2 Linien bedient werden, erzeugen, Investitionsmaßnahmen in die Ausstattung der Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern usw. dienen der Verbesserung der Angebotsqualität.

Diese Einzelmaßnahmen sind kontinuierliche Aufgaben und Teil der derzeit laufenden Projekte der Stadt Heidelberg und der RNV/HSB. So werden beispielsweise nach der Beendigung von Baumaßnahmen die Fahrpläne neu gestaltet, um die Anbindungsqualitäten im ÖPNV zu verbessern. Auch wird gemäß Aufsichtsratsbeschluss der HSB ab 2011 gezielt in die Haltestellenausstattung mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern investiert. Die RNV stimmt die Realisierung mit der Stadt Heidelberg, unter Berücksichtigung der Ideen und Vorschläge aus dem Gemeinderat (Beratungen im 2008/2009) und dem Fahrgastbeirat (Abstimmung in 2010 und 2011), ab.

1.4. Moderate Kostenanpassung Semesterticket durch Querfinanzierung Sockelbeitrag analog Jobticket

Möglichkeit der Teilfinanzierung der Kosten für ein Semesterticket über die Parkraumbewirtschaftung.

Dieser Vorschlag wird aufgegriffen und an die entsprechenden Landesinstitutionen adressiert.

1.5. Ausbau des Straßenbahnnetzes (Neuenheimer Feld, Altstadt, Plankstadt/Schwetzingen, Nußloch/Wiesloch)

Es handelt sich hierbei nicht um kurzfristig umsetzbare Maßnahmen. Aus diesem Grund wurden sie erst in einer letzten Stufe des Gutachtens zur Liniennetzoptimierung berücksichtigt. Aktuell laufende Projekte und Verwaltungsvorlagen dazu:

- Straßenbahnplanungen südlich von Heidelberg
- Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn
- Gutachten zur Standardisierten Bewertung der Straßenbahnverlängerung Eppelheim-Plankstadt-Schwetzingen (Federführung VRN und Rhein-Neckar-Kreis, Beteiligung der Stadt Heidelberg und der RNV bei der Planung)

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen Teil der derzeitigen Gremienbeschlüsse zum:

1. Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg (2005-2010), der nach wie vor die verbindliche Planungsgrundlage für den Aufgabenträger Stadt Heidelberg ist.
2. Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan des Rhein-Neckar-Kreises (2004-2008), der ebenfalls nach wie vor verbindliche Planungsgrundlage für den Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis ist.

1.6. Fahrgaststeigerungen S-Bahn in Heidelberg um durchschnittlich 38 % Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen der RNV im Stadtgebiet Heidelberg

Die bisher geführte Statistik über Fahrgastzahlen, zunächst der HSB, anschließend der RNV, in der Heidelberger Statistik entspricht nicht derselben Datenquelle, die sowohl für planerische Zwecke als auch für die Einnahmeaufteilung im Verkehrsverbund Rhein-Neckar als repräsentative Größe herangezogen werden kann.

Mit Übergang der Erbringung der Verkehrsleistung von der HSB zur RNV und Änderungen im Verkehrsgebiet des Unternehmens:

- Bildung Linienbündel Sandhausen-Walldorf-St.-Leon-Rot – Busverkehr Werner Reisen
- Bildung Linienbündel Heidelberg Stadt (RNV GmbH) inklusive OEG-Leistung im Stadtgebiet Heidelberg und
- Bildung Linienbündel „Heidelberg – Ost“ (Kooperation RNV/BRN)

haben sich die Parameter geändert, sodass es nicht möglich ist, die Datenreihe in dieser Form fortzuführen und die Daten miteinander zu vergleichen.

Darüber hinaus sind in die veralteten Daten die reinen Verkaufsstatistiken eingeflossen. Da die Fahrscheinverkäufe keine Rückschlüsse über die tatsächliche Nutzung des ÖPNV in Heidelberg erlauben, handelte es sich auch damals nicht um Fahrgastzahlen im Sinne der Verkehrserhebungen aus den Jahren 1999, 2002 und 2007.

Eine Detaillierung erfolgt in der SEVA-Sitzung am 04.05.2011.

2. Weiteres Vorgehen zu ÖPNV-Beschleunigung

Nach der Präsentation der Ergebnisse RNV/TTK/Herr Teufel im April/Mai 2011 berichtet das Amt für Verkehrsmanagement zu einem späteren Zeitpunkt wie die aktuellen Haushaltbeschlüsse in Kombination mit den neuesten Erkenntnissen aus der Diskussion der Liniennetzoptimierung und der dadurch gewonnen Einsparpotenziale im ÖPNV umgesetzt werden können.

Dabei werden in Bezug auf die Verwaltungsvorlage 0207/2010/IV zum Thema Beschleunigungsprogramm und Vorrangschaltung für den Öffentlichen Personennahverkehr sowohl finanzielle als auch verkehrliche (aller Verkehrsarten) Auswirkungen dargestellt werden. Dieses ist zum jetzigen Zeitpunkt und im Rahmen der kurzfristigen Maßnahmen aus der Vorlage der Liniennetzoptimierung noch nicht möglich.

Insbesondere geht es hier um folgende Auswirkungen (siehe 0207/2010/IV unter Punkt 1):

- bauliche Gestaltung im Straßenraum durch die Anlage von besonderen Gleiskörpern (Investitionsmaßnahmen notwendig).
- sinnvolle Anlage von Busspuren (Investitionsmaßnahmen notwendig).
- Ausbildung von barrierefreien Bushaltestellen als Haltestellen am Straßenrand oder Kaphaltestellen (Investitionsmaßnahmen notwendig).
- Gestaltung des Straßenraumes in der Art, dass ÖPNV-Fahrzeuge als „Pulkführer“ fahren und nicht durch überholende oder vorbeifahrende Fahrzeuge behindert werden (in der Regel Investitionsmaßnahmen notwendig).
- Besondere Berücksichtigung von Straßenbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Ziel, die Fahrten des ÖPNV über Knotenpunkte mit minimierten Behinderungen durch Halte zu organisieren (Investitionsmaßnahmen notwendig, Auswirkungen auf Fußgänger, Radfahrer und MIV; standortabhängige Prüfung von Abläufen an Lichtsignalanlagen notwendig, keine pauschale Bewertung möglich).

gezeichnet
Bernd Stadel