

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Qualitätsoffensive Öffentlicher Verkehr  
- Einsparung von Betriebskosten durch  
Qualitätsverbesserungen**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	16.11.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Haupt- und Finanzausschuss	30.11.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	15.12.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, Haupt- und Finanzausschuss und Gemeinderat nehmen die Informationen zum Thema „Qualitätsoffensive Öffentlicher Verkehr – Einsparung von Betriebskosten durch Qualitätsverbesserungen“ 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:
QU 1	+	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Die Einsparung von Betriebskosten unterstützt eine solide Haushaltswirtschaft.
MO 1-6	+	Ziele der Mobilität Begründung: Die Ziele der durch die Antragsteller vorgeschlagenen Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei.

## B. Begründung:

### 1. Zum Antrag 0043/2011/AN: „Qualitätsoffensive Öffentlicher Verkehr – Einsparung von Betriebskosten durch Qualitätsverbesserungen“

Die Antragsteller schlagen im Rahmen der „Qualitätsoffensive Öffentlicher Verkehr“ folgende Vorgehensweise vor:

„Um die Beförderungsqualität zu verbessern und gleichzeitig die Betriebskosten zu senken, werden – zusätzlich zur bereits beschlossenen Beschleunigung des ÖPNV durch Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen – die im folgenden aufgeführten Maßnahmen kurz- bzw. mittelfristig durchgeführt“.

Hierbei handelt es sich in erster Linie nicht nur um eine Senkung der Betriebskosten, was beispielsweise durch Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden kann.

Vielmehr muss die Attraktivität und damit die Nutzung und Einnahmeseite des Öffentlichen Personennahverkehrs verbessert werden. Mehrangebote und Qualitätsverbesserungen oder auch die sukzessive Herstellung von Barrierefreiheit (sowohl fahrzeugseitig als auch durch Baumaßnahmen) wird dabei zunächst die Betriebskosten erhöhen. Die gewünschten Effekte führen zu Fahrgaststeigerungen und entsprechenden Einnahmesteigerungen, so dass das ÖPNV-Defizit sinken wird.

Das ist auch das Ziel der RNV-Strategie „Weiter Erfolgreich“, die durch die Stadt Heidelberg unterstützt wird. Dabei steht die Reduktion des ÖPNV-Defizit im Mittelpunkt und nicht ausschließlich die Reduktion der Betriebskosten.

### 1.1. Schwachstellenanalyse des Betriebsablaufs und Erstellung eines Programms zur Beseitigung der Mängel und Fahrzeitverluste

Grundlage jedes Beschleunigungsprogramms ist eine Störanalyse zur Erfassung der Verlustzeiten. Sie ist Bestandteil jeder Berechnung zur Ermittlung der Zeitpotentiale. Die durchschnittlichen Verlustzeiten der Straßenbahnlinien in Heidelberg betragen:

Linie 21:	9:08 min
Linie 22:	5:59 min
Linie 23:	9:11 min
Linie 24:	9:10 min
Linie 26:	6:03 min

Zu Straßenbahnbeschleunigungsprogramm siehe Drucksache 0333/2011/BV und Änderungsanträge Nr. 309, 310, 314, 316 und 319 aus dem Doppelhaushalt 2011/2012 und zu Programm der Busbeschleunigung siehe Drucksache 0207/2010/IV.

### 1.2. Entzerrung des Fahrplans durch gleichmäßige Verteilung der Fahrten nach Fahrplan auf wichtigen Strecken

Auf Strecken, die auf längeren Abschnitten von zwei parallelfahrenden Buslinien bedient werden, sind die Abfahrtszeiten der Buslinien im 20 Min-Takt so zueinander versetzt, dass die Fahrtenfolge in fast allen Fällen bei genau 10 Min liegt.

Bei den im 10-Min-Takt verkehrenden Straßenbahnlinien liegt der Versatz der Abfahrtszeiten nach Beendigung der Baustellen seit Sommerfahrplanwechsel 2011 bei 5 Min oder 4/6 Min.

Lediglich zwischen Bismarckplatz und Handschuhshaus (Linien 5/23) liegt die Wagenfolge derzeit bei 3/7 Min (früher 2/8 Min). Mit der Änderung des Fahrplans der Linie 5 im Zuge des zweigleisigen Ausbaus Bergstraße wird der Fahrzeitversatz zwischen den Linien 5 und 23 ebenfalls 5 oder 4/6 Min betragen.

Damit wäre auch hier ein Beitrag zur Entzerrung des Fahrplans erfolgt. Verbesserungen in Randlagen insbesondere im Freizeitverkehr, erfolgen teilweise schon zum Winter- bzw. zum Sommerfahrplanwechsel 2011/2012 (siehe Informationsvorlage „Öffentlicher Nahverkehr in Heidelberg – Informationen zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011“)

### 1.3. Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen

Aktuell sind folgende Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Heidelberg barrierefrei ausgebaut (Anlage 1, Tabelle 1).

Grundsätzlich leisten barrierefreie Haltestellen einen wichtigen Beitrag zur ÖPNV-Beschleunigung. Es werden Ein- und Aussteigevorgänge beschleunigt und der Haltestellenaufenthalt eines Fahrzeugs wird in der Regel verkürzt.

Im Folgenden wird über die bereits realisierten Projekte berichtet, anschließend aber auch auf die geplanten Maßnahmen eingegangen.

Im Frühjahr 2011 ist am Bismarckplatz mit Einrichtung einer Podestlösung von 30 cm Höhe erstmalig die Voraussetzung für einen barrierefreien Einstieg in die Straßenbahnen am zentralen Umsteigepunkt Heidelbergs geschaffen worden. Hiermit wurde die wichtigste Forderung des Beirates von Menschen mit Behinderungen baulich umgesetzt und eine maßgebliche Verbesserung für das gesamte ÖPNV-Netz Heidelbergs geschaffen. Die Lösung hat sich für Mobilitätseingeschränkte in der Praxis bewährt.

Vorbehaltlich der Investitionsplanung der HSB und RNV GmbH und anderer städtischer Großbaustellen stehen für die nächsten Jahre folgende Ausbaumaßnahmen an Straßenbahnhaltstellen an:

Tab. 2: Geplante Ausbaumaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit (siehe auch Anlage 2 , Tab. 1)

<b>Haltestellen OEG-RNV (Mittel zur Komplementärfinanzierung können erst wieder ab dem Doppelhaushalt 2013/2014 eingestellt werden, die Entwurfsplanung kann dann fortgesetzt werden.)</b>	<b>Stadtteil</b>
neu: Schollengewann	Wieblingen
HD-Fachhochschule	Wieblingen
Wieblingen OEG Bhf.	Wieblingen
Taubenfeld	Wieblingen
<b>Haltestellen HSB-RNV (Realisierung in Anlehnung an den Investitionsplan 2012-2016)</b>	<b>Stadtteil</b>
Entlang der Straßenbahnerschließung Bahnstadt (siehe Mobilitätsnetz Heidelberg)	Bahnstadt
Hauptbahnhof Nord (Teil des Mobilitätsnetzes)	Weststadt
Kurfürstenanlage: Seegarten (im Zusammenhang mit der Haltestellenverlegung Poststraße und Adenauerplatz und als Teil des Mobilitätsnetzes), Stadtbücherei und Stadtwerke	Weststadt
Biethsstraße	Handschuhsheim
Eppelheimer Str.: Henkel-Teroson, Marktstraße, Stotz, Kranichweg	Pfaffengrund
Rohrbach Süd	Rohrbach
Burgstraße	Handschuhsheim
Jahnstraße	Neuenheim

Barrierefreie Bushaltestellen werden, sofern sie nicht Teil von umfassenden ÖPNV-Baumaßnahmen (Investitionsplan RNV-HSB) sind, fortlaufend und im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen geplant und realisiert.

Im Rahmen der bereits abgeschlossenen Baumaßnahme Ziegelhäuser Landstraße sind die dort existierenden Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut worden. Im Rahmen der noch laufenden Baumaßnahme Peterstaler Straße in Ziegelhausen werden ebenfalls die von der Maßnahme unmittelbar betroffenen Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. In enger Abstimmung mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde für die Einrichtung weiterer Bushaltestellen eine Ausstattung mit dem sogenannten „Kasseler Bord“ vereinbart, das eine bessere Anfahrbarkeit der Haltestellen gewährleistet. Die zukünftige Bauhöhe wurde so festgelegt, dass auch mit dem Einsatz der Klapprampen ein barrierefreier Ausstieg aus den Bussen möglich ist.

Nachdem die neue Wendeschleife am Krankenhaus Speyererhof/Schmiederkliniken fertiggestellt wurde, können seit dem Sommer 2011 erstmalig auch Rollstuhlfahrer per Bus zu den Kliniken gelangen. Zuvor hat das EMBL eine neue Haltestelle auf dem dortigen Gelände finanziert und gebaut, die durch die E-Linie der Buslinie 39 ebenfalls bedient wird (in Kombination mit der Einführung der Jobtickets ist das ein großer Erfolg).

Planungen sind bereits für den Bereich der Mönchhofstraße erfolgt. Eine erste barrierefreie Haltestelle wurde bereits hergestellt: Haltestelle Bunsen-Gymnasium Ost.

Weitere Haltestellen folgen, je nach Verlauf der anstehenden Straßenbaumaßnahme (Grundausbau und Gesamtwiederherstellung Mönchhofstraße).

Im Rahmen der ersten Stufe zur Bahnstadterschließung werden ebenfalls 2 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut (siehe Drucksache 0312/2011/BV).

Darüber hinaus wurden in 2011 zwei Bushaltestellen provisorisch barrierefrei ausgebaut: Mönchhofstraße (Neuenheim) und Marktstraße (Pfaffengrund).

Voraussichtlich in 2013 wird die Bushaltestelle Peterskirche (Richtung Rathaus/Bergbahn) im Rahmen des Rückbaus der Busbucht ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

Zur Information über Haltestellen für Mobilitätseingeschränkte bringt die RNV regelmäßig einen Haltestellenplan (aktueller Stand: Januar 2011) heraus, der die aktuelle Situation des Ausbaus barrierefreier Haltestellen zeigt und zur Orientierung dient. Um die Möglichkeit eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs in der Praxis zu testen, wurde mit Vertretern des Beirats von Menschen mit Behinderungen im Mai 2010 eine Befahrung von Haltestellen im Heidelberger Netz durchgeführt, anhand der über die Aufnahme strittiger Haltestellen in die Informationen entschieden wurde. Der Haltestellenplan wird über die Kundenzentren und Anlaufstellen für Mobilitätseingeschränkte verteilt und ist via Internet verfügbar: [http://www.rnv-online.de/cms/Mobilitaet/Mobil\\_mit\\_Rollstuhl\\_.html](http://www.rnv-online.de/cms/Mobilitaet/Mobil_mit_Rollstuhl_.html)

Im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit muss auch auf die Verbesserungen im Fuhrpark der RNV GmbH hingewiesen werden. Die Wiederinbetriebnahme eines Fahrzeugs vom Typ M8C (Baujahr 1989), dessen Mittelteil niederflurig umgebaut wurde, ist ein wichtiger Schritt um die Nutzung des ÖPNV in Heidelberg für Mobilitätseingeschränkte zu erleichtern. Der Umbau der weiteren 7 Fahrzeuge dieses Typs wird in den nächsten Monaten folgen.

#### **1.4. Verbesserung der Zuordnung der Haltestellen zur Verkürzung der Umsteigevorgänge**

Im Rahmen von Baumaßnahmen (ÖPNV und Straßenbau) werden die Qualitätskriterien aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg besonders berücksichtigt und dienen als Grundlage für jede Haltestellenplanung. Im Rahmen der Aufwertung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen und im Zusammenhang mit den Projekten des Mobilitätsnetzes Heidelberg werden unter Anderem folgende Haltestellen umgebaut bzw. neu errichtet werden:

- Hauptbahnhof Nord
- Hauptbahnhof Süd
- Universitätsplatz

Darüber hinaus werden im Rahmen der laufenden Erneuerungsmaßnahmen der RNV die im Investitionsplan vorgesehenen Baumaßnahmen umgesetzt. Umgesetzt werden sollen diejenigen Maßnahmen, die nicht im Zusammenhang mit dem Mobilitätsnetz stehen:

- Rohrbach Süd
- Seegarten auf der Kurfürstenanlage (Zusammenlegung der Straßenbahnhaltestellen Adenauerplatz und Poststraße)

### **1.5. Gewinnen neuer Fahrgäste durch Ausbau des Mobilitätsmanagements und einer linien- und nutzergruppenbezogenen Marketingoffensive (Verbesserung der Ausnutzung vorhandener Platzkapazitäten)**

Betriebliches Mobilitätsmanagement: Heidelberg hat die höchste Quote an Jobticketnutzern im gesamten RNV-Gebiet. Die Mitarbeiter der Stadtverwaltung verfügen zu über 53% über ein Job-Ticket, dies ist der mit Abstand höchste Anteil bei allen Job-Ticket-Firmen der RNV und somit ein absoluter Spitzenwert. In den letzten Jahren sind Neuverträge mit weiteren Firmen abgeschlossen worden, die insbesondere im Falle der Buslinie 39 zu einer erheblichen Fahrgaststeigerung führten.

Als neue Job-Ticket-Firmen konnten z.B. das EMBL, die Thorax-Klinik sowie das Nierenzentrum gewonnen werden. Die Anzahl der Job-Ticket-Kunden konnte allein im vergangenen Jahr um weitere 4,5 % erhöht werden.

Marketingoffensive:

Mit der gezielten Ansprache der Neubürger wird die potenziell interessanteste Kundengruppe für den ÖPNV geworben. Eine Neuausrichtung der Neubürgerinformation befindet sich derzeit in der Umsetzung.

Die Attraktivierung der Freizeitverkehre (zuletzt Rodelbus, Angebotsausweitung auf der Linie 33) wird zukünftig systematisch fortgesetzt.

### **1.6. Erschließung der Fahrgastpotentiale im Neuenheimer Feld durch Qualitätssteigerung des ÖPNV in den Linien zu den Universitätsstandorten (NHF, Altstadt, Bergheim)**

Im Bestand besteht eine sehr hohe Anbindungsqualität durch eine Busbedienung. Die Linienführungen der Linie 31 und 32 erschließen die angesprochenen Standorte während der HVZ in einem 10-Min-Takt in beiden Richtungen. Die Linie 31 bedient die Universitätsstandorte Neuenheimer Feld, Neuenheim und Altstadt. Die Linie 32 verbindet die Universitätsstandorte Altstadt, Bergheim und Neuenheimer Feld.

Künftig wird im Zusammenhang mit dem Projekt Mobilitätsnetz eine kombinierte Erschließung durch Straßenbahn und Bus an die heutige Erschließungsqualität anschließen und weitere Kapazitäten schaffen, um die erwarteten Fahrgastzuwächse aufzufangen. So wird die Straßenbahnlinie 21 durch das Neuenheimer Feld geführt und verbindet Bergheim mit der Innenstadt und später Altstadt (siehe auch DS.-Nr. 0201/2011/BV). Ergänzend hierzu wird eine Buslinie vom Bismarckplatz über Neuenheim ins Neuenheimer Feld und zum Sportzentrum Nord geführt.

### **1.7. Analyse der Lastspitzen, insbesondere im Schülerverkehr und Prüfung von Maßnahmen zu ihrer Verringerung**

Die RNV führt kontinuierliche Überprüfungen der Fahrzeugbesetzungen durch mit Hilfe

- automatischer Fahrgastzählgeräte sowie durch
- manuelle Beobachtungen und Querschnittszählungen an Haltestellen.

Basis für die zumutbare Besetzung in der Hauptverkehrszeit sind die Empfehlungen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) für die zugelassenen Sitz- bzw. Stehplatzzahlen der Fahrzeuge.

<b>VDV:</b>	Innerhalb der Spitzenstunde sollen die Fahrzeuge im Durchschnitt aller Fahrten innerhalb 60 Min nicht über 65 % ausgelastet sein.		
<b>Zugelassene Sitz- und Stehplätze der Fahrzeuge:</b>			
	<b>Fahrzeug-</b>	<b>Herstellerangaben</b>	<b>Bemessung RNV mit</b>
	<b>länge</b>		
<b>Straßenbahn:</b>	30 m	170 Plätze	140 Plätze
<b>Straßenbahn:</b>	40 m	250 Plätze	200 Plätze
<b>Gelenkbus:</b>	18 m	130 Plätze	100 Plätze
<b>Standardbus:</b>	12 m	100 Plätze	70 Plätze

In den vergangenen Jahren wurde das Platzangebot auf vielen Linien durch Einsatz größerer Fahrzeuge ausgeweitet.

Daher werden die angegebenen Höchstauslastungen gemäß VDV-Empfehlung bzw. gemäß der abgeminderten RNV-Bemessung für Einzelfahrten derzeit bei keiner Linie erreicht.

<b>Umgesetzte Maßnahmen zur Abminderung von Lastspitzen:</b>	
<b>Linie 22:</b>	Zusätzlicher E-Wagen am Morgen seit Winter 2009/10
<b>Linie 23:</b>	Einsatz von 40 m - statt 30 m-Wagen seit 2004
<b>Linie 24:</b>	Teilweiser Einsatz von 40 m-Wagen seit 2004
<b>Linien 31/32:</b>	Einsatz von Gelenkbussen ins Neuenheimer Feld und tagesdurchgängiger 10-Min-Takt seit 2007 (früher Linie 33 mit Standardbussen und 20-Min-Takt)
<b>Linie 34:</b>	Optimierung des Gelenkbuseinsatzes auf nachfragestarke Fahrten von/nach Ziegelhausen/Heiligkreuzsteinach seit Sommer 2011
<b>Schulbus:</b>	Einsatz von Standardbussen auf der neuen Schulbuslinie Wieblingen – Kirchheim – Hasenleiser (für Gregor-Mendel-Realschule und IGH) seit Herbst 2011 statt der zunächst eingesetzten Midibusse.

### 1.8. Erarbeitung eines Konzepts „ÖPNV 2025 mit dem Ziel einer Steigerung der Fahrgastzahlen im Bereich der HSB um 30 %“

Das vom Gemeinderat im Juni 2011 beschlossene Vorgehen zum „Mobilitätsnetz Heidelberg“ hat unter anderem das Ziel, Fahrgaststeigerungen im ÖPNV der Stadt Heidelberg (Verkehrsgebiet RNV-HSB) zu erreichen. Die dort beschlossenen Maßnahmen greifen einige der bereits im Verkehrsentwicklungsplan und anschließend im verbindlichen Nahverkehrsplan beschlossenen ÖPNV-Maßnahmen auf mit dem Ziel einer Umsetzung im Rahmen der Finanzierungsmöglichkeiten des Förderprogrammes des Bundes bis 2019. Eine Steigerung der Fahrgastzahlen im Bereich der HSB um 30 % wäre durch die Summe der geplanten Maßnahmen (inklusive durch die Erschließung von neuen Baugebieten) denkbar. Erste Analysen hierzu können erst im Zusammenhang mit den Untersuchungen zur Standardisierten Bewertung zu den Maßnahmen des „Mobilitätsnetz Heidelberg“ vorgelegt werden (voraussichtlich vor der Sommerpause 2012).

Darüber hinaus erarbeitet die RNV derzeit ein Konzept mit dem Titel „Weiter Erfolgreich“. Dazu wird die Verwaltung zu einem späteren Zeitpunkt (voraussichtlich im April 2012) im Rahmen einer Informationsvorlage berichten.



## 2. Weiteres Vorgehen

Die Antragsteller fordern: „Der Oberbürgermeister berichtet im halbjährigen Turnus über die Umsetzung dieser Maßnahmen.“

Die Verwaltung schlägt vor, dass ein nächster Bericht im Rahmen einer Informationsvorlage frühestens im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss 25.04.2012 erfolgen wird. Die sich daraus ergebende Beratungsfolge: Haupt- und Finanzausschuss am 02.05.2012 und Gemeinderat am 16.05.2012.

gezeichnet

In Vertretung

Dr. Joachim Gerner

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Liste der Barrierefreien Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Heidelberg (Stand: 2011)
A 02	Liste des geplanten barrierefreien Umbaus von Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Heidelberg (Stand: 2011)