

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

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

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.04.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Haupt- und Finanzausschuss	02.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	16.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat nehmen die Zusammenfassung der Information 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.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

B. Begründung:

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

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

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV und Informationsvorlage „Sachstand ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen, Busbeschleunigung, Stand Forschungsvorhaben der TU München und Straßenbahnbeschleunigungen.

Aktuell kommt das 3. Paket zur Busbeschleunigung in die Umsetzung.

Darin enthalten sind im Wesentlichen die Verkehrsknoten im westlichen Bergheim. Von herausragender Bedeutung ist die LSA K 111, Bergheimer Straße/Czernyring. Hier ist neben einer Beschleunigung des Busverkehrs auch eine Beschleunigung der Straßenbahn vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahme am Knoten Bergheimer Straße/Czernyring erfolgt in den Sommerferien 2012.

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

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV.

Die Linie 23 wird ab Sommer 2012 einige Minuten früher, die Linie 5 einige Minuten später ab Bismarckplatz in Richtung Handschuhsheim fahren. Dadurch soll die geplante Entzerrung des Fahrplans realisiert werden.

1.3. Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV.

Im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss wurde zuletzt der Umbau der Haltestellen in der Peterstaler Straße teilweise beschlossen. Die politische Diskussion in den Gremien führte dazu, dass nur eine Teillösung realisiert wird. Somit wird der Anteil der barrierefreien Haltestellen nur geringfügig erhöht werden.

Im Bereich der Fahrzeuge wird der Umbau der M8C in 2012 fortgeführt, so dass bis Ende des Jahres damit zu rechnen ist, dass alle Fahrzeuge in Heidelberg mit niederflurigen Anteilen ausgestattet sind.

Im Busfuhrpark wurden im Dezember 2011 sieben neue Fahrzeuge in Betrieb genommen. Diese Busse erfüllen die EURO-5-Abgasnormen und tragen damit zum Umweltschutz bei. Zudem verfügen sie nicht nur über einen Hublift an der vorderen Tür, sondern auch über eine mechanische Klapprampe an der hinteren Tür. Diese kann einfacher und an mehreren Stellen im Verkehrsgebiet zum Einsatz kommen als der Hublift und bietet Zustiegsmöglichkeit auch für Elektro-Rollstühle, die aufgrund ihrer Abmessungen nicht mittels Hublift in das Fahrzeug gelangen können.

1.4. Verbesserung der Zuordnung der Haltestellen zur Verkürzung der Umsteigevorgänge

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV.

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

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV.

Attraktive Angebote der Städte in der Tarifgestaltung lassen die Nutzung der Busse und Bahnen auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten ansteigen. Im Bereich Freizeitverkehr konnte in den letzten 2 – 3 Jahren ein deutlicher Anstieg festgestellt werden.

So stieg die Nachfrage im ÖPNV an den Sams- und Sonntagen überdurchschnittlich an, auftretenden Kapazitätsengpässen in jüngster Vergangenheit konnte durch den Einsatz von Verdichtungsfahrten begegnet werden. Die RNV sieht sich daher auf dem richtigen Weg und plant, ihr Angebot im Freizeitverkehr weiter zu verbessern. Dieses sollte allerdings so erfolgen, dass keine sprungfixen Kosten durch Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur notwendig werden.

Im Folgenden sind einige geplante Maßnahmen aufgezeigt:

Linie 39

Die Linie 39 wird von den Fahrgästen sowohl im Freizeit- als auch im Berufsverkehr stark genutzt. Durch den Abschluss von Job-Ticket-Vereinbarungen der ansässigen Institute als auch durch eine erhöhte Nachfrage im Freizeitverkehr wurde hier zusätzliche Nachfrage generiert. Die RNV erarbeitet derzeit ein Konzept, wie die Linie 39 täglich so verdichtet werden kann, dass nicht nur die derzeitige Nachfrage bedient wird, sondern auch neue Potentiale erschlossen werden können. Ziel ist, ein solches Konzept bereits zum Dezember 2012 umzusetzen. Eine Präsentation im Rahmen der politischen Gremien erfolgt noch vor der Sommerpause.

Darüber hinaus ist die Nachfrage im Freizeitverkehr stark angestiegen. Viele Fahrgäste nutzen gerade am Wochenende diese Buslinie, um die vielfältigen Freizeitangebote am Königstuhl zu nutzen. Die Sitzplätze der Fahrten am Wochenende sind oftmals voll ausgelastet. Daher empfiehlt die RNV bereits zum Sommerfahrplanwechsel eine Verdichtung auf einen 30-Min-Takt am Wochenende (samstags von ca. 14 -18 Uhr und sonn- und feiertags von ca. 11-18 Uhr). Die Mehrkosten von rund 700 € je Wochenende können teils durch Mehreinnahmen gedeckt werden, darüber hinaus werden sie über das Qualitätsbudget finanziert.

An den Wochenenden im März 2012 wurde von der RNV getestet, wie die Fahrradmitnahme zum Königstuhl bewerkstelligt werden kann, ohne die anderen Fahrgäste zu bedrängen oder zu belästigen. Die Erkenntnisse werden derzeit zwischen den betroffenen Ämtern der Stadt Heidelberg, der RNV und dem Freeride e.V. als Betreiber der Downhill-Strecke am Königstuhl diskutiert.

Der vorgesehene **Rodelbus** kam im Winter 2011/12 nicht zum Einsatz, da an den Wochenenden nie Schnee lag.

Linie 33

An Sonn- und Feiertagen gibt es eine verstärkte Nachfrage zwischen Bismarckplatz und der Talstation der Bergbahn. Das Fahrplanangebot an Sonn- und Feiertagen ist jedoch reduziert, vor allem im Abschnitt Hauptbahnhof – Bismarckplatz verkehren dann weniger Bahnen und Busse als an den anderen Verkehrstagen.

Die Linie 33, die aus betrieblichen (enge Straßen in der Altstadt und in Ziegelhausen) Gründen nur mit Standardbussen bedient werden kann, ist oftmals so stark ausgelastet, dass die Kapazitäten nicht ausreichen. Fahrgäste müssen warten. Die RNV setzte daher bereits bis Weihnachten und seit Wiederinbetriebnahme der Bergbahn ab 01.04.12 an Sonn- und Feiertagen einen Zusatzbus im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof über Bismarckplatz und Bergbahn zum Kornmarkt ein. Die Fahrten werden fast zeitgleich mit den Regelfahrten der Buslinie 33 durchgeführt. Bei einer permanenten Einrichtung prüft die RNV, inwieweit diese Fahrten zeitversetzt durchgeführt werden können.

Die Mehrkosten belaufen sich auf rund 500 € je Fahrtag und werden auch hier zunächst über das Qualitätsbudget finanziert.

Moonliner

Das Angebot der Moonliner hat sich im Heidelberger ÖPNV bewährt und wird gut genutzt. Derzeit ist die RNV gemeinsam mit der Stadtverwaltung bestrebt, die Linienführungen der Nachtverkehre nach Möglichkeit an die Tageslinien anzupassen. Dies führt zu einer erheblichen Vereinfachung im betrieblichen Ablauf aber auch zu einem besseren Verständnis bei den häufigen Nutzern (hauptsächlich Zeitkarteninhaber). Darüber hinaus wird derzeit ein Konzept zur Überarbeitung der Linienführungen in der Altstadt erarbeitet, das zu möglichen Verbesserungen zum Thema „Lärm in der Altstadt“ führen kann.

Dieses Konzept wird zu einem späteren Zeitpunkt den politischen Gremien vorgestellt. Je nach Entscheidung im Gemeinderat wäre eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 möglich. Ausgehend von einem kostenneutralen Vorschlag der RNV werden auch weitere Varianten aufgezeigt, die ein verdichtetes Angebot ermöglichen würden. Darüber hinaus wird die Ausweitung der Moonlinerverkehre in den Nächten von Samstag auf Sonntag die Möglichkeit bieten, die derzeitige Lücke im Fahrtenangebot am Sonntag morgens zwischen 5 und 7 Uhr zu schließen. Auch dies gehört zu häufigen Forderungen der Fahrgäste und Nutzer.

Marketingoffensive

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

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

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV.

Die Auslastung der Linien 31 und 32 ins Neuenheimer Feld spiegelt den hohen Anteil der Job-Ticket-Verkäufe seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung wieder. Nach einer starken Zunahme in den ersten beiden Jahren ist die Anzahl der Jobtickets der Uni Heidelberg auch 2011 noch um rund 4 % gestiegen.

Da auch die Semesterticketverkäufe im letzten Jahr um über 10 % gestiegen sind (erster Abiturjahrgang in Bayern mit G8), sind die Linien 31 und 32 an ihren Kapazitätsgrenzen angekommen. Mit dem Beschluss eine Straßenbahn ins Neuenheimer Feld zu führen, ist hier ein wichtiger Schritt getan worden.

Die Maßnahme der Parkraumbewirtschaftung zeigt, wie wichtig es ist, sowohl Maßnahmen im ÖPNV als auch im Individualverkehr parallel zu ergreifen, um die vorhandenen Fahrgastpotenziale nachhaltig abgreifen zu können.

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

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV.

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

Siehe Drucksache Nr. 0153/2011/IV.

„Weiter erfolgreich“ ist ein Optimierungsprogramm der RNV, das im Mai 2011 gestartet wurde.

Ziel dabei ist es, nachhaltige und ergebnisverbessernde Maßnahmen zu entwickeln und durchzuführen.

Hierbei liegt der Schwerpunkt neben der Kostenseite auch im Erlösbereich.

Zwischenzeitlich sind mehr als 90 Maßnahmen in folgenden Teilbereichen entwickelt und erstellt worden, die sich derzeit in der internen Abstimmung in der RNV befinden.

- Fahrbetrieb und Angebotsplanung.
- Fahrzeuge.
- Infrastruktur.
- Vertrieb und Verwaltung.
- Nachhaltigkeit, Markt und Umsatz.

Die Maßnahmen umfassen sowohl echte Ergebnisverbesserungen (pagatorische Kosten) als auch vermiedene Ergebnisbelastungen (Opportunitätskosten), wobei die Abwicklung möglichst sozialverträglich erfolgen soll.

Erste Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung.

2. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, dass ein nächster Bericht im Rahmen einer Informationsvorlage frühestens im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss 21.11.2012 erfolgen wird. Die sich daraus ergebende Beratungsfolge: Haupt- und Finanzausschuss am 06.12.2012 und Gemeinderat am 18.12.2012.

gezeichnet

Bernd Stadel