

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

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

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

| Gremium: | Sitzungstermin: | Behandlung: | Kenntnis genommen: | Handzeichen: |
|--|-----------------|-------------|---|--------------|
| Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss | 16.01.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | |
| Haupt- und Finanzausschuss | 23.01.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein | |
| Gemeinderat | 06.02.2013 | 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:

keine

B. Begründung:

1. Zu Antrag 0043/2011/AN

Ziel ist es, dass die Attraktivität und damit die Nutzung und Einnahmeseite des Öffentlichen Personennahverkehrs verbessert wird. 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 Fahrgasteigerungen und entsprechenden Einnahmesteigerungen, so dass das ÖPNV-Defizit langfristig sinken wird.

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

Siehe Drucksache 0153/2011/IV und Projekte der ÖPNV-Beschleunigung (Verwaltungsvorlagen des Amtes 81 in 2012). Die RNV analysiert und optimiert darüber hinaus die Geschäftsprozesse unter aktiver Einbindung ihres Personals. Hierbei werden sowohl Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (Top-Down), der Verbesserung der Arbeitsabläufe und Weiterentwicklung der Unternehmenskultur (Bottom-Up) als auch der Verbesserung der Erlössituation umgesetzt. Über die Ergebnisse wird jeweils zeitnah in den Gremien der RNV berichtet.

1.2. Entzerrung des Fahrplans durch gleichmäßige Verteilung der Fahrten nach Fahrplan auf wichtigen Strecken (insbesondere Linien 21 und 24 zwischen Hauptbahnhof und Hans-Thoma-Platz, Linien 5 und 23 zwischen Bismarckplatz und Handschuhshaus Nord und Linien 23 und 24 zwischen Rohrbach Süd und Römerkreis-Süd)

Siehe Drucksache 0153/2011/IV und 0070/2012/IV. Die Maßnahmen wie in der Verwaltungsvorlage zu den Informationen zum Fahrplanwechsel (0099/2012/IV) vorgestellt, wurden in den letzten Monaten umgesetzt.

1.3. Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen

Die bauliche Herstellung von barrierefreien Haltestellen hauptsächlich entlang von Straßenbahnachsen (auch Busmitbenutzung) orientiert sich im Wesentlichen an den Erläuterungen (siehe Punkt 1.3. Drucksache 0153/2011/IV) und wird sukzessive umgesetzt. In Anlehnung an den Investitionsplan der HSB und den Projektanmeldungen im städtischen Haushalt 2013/2014 werden die Infrastrukturprojekte geplant und entsprechend umgesetzt. (siehe auch Punkt 1.4).

Insbesondere im Busverkehr ist neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Straßenraum auch die Ausrüstung der Fahrzeuge sehr wichtig. Daher hat die RNV zuletzt den Fahrgastbeirat und den Beirat für Menschen mit Behinderungen zu einer Buspräsentation eingeladen, um mit den beiden Gremien die Umsetzung der Barrierefreiheit auch in den Fahrzeugen unter Berücksichtigung möglichst vieler Aspekte zu diskutieren. Dieser Dialog wurde mit Vertretern der wichtigsten Fahrgastgruppen offen angenommen. Es wurden teilweise sehr konträre Standpunkte ausgetauscht, da die Bedürfnisse im Sinne der Barrierefreiheit sehr unterschiedlich sein können. Beispielsweise bedeutet die Einrichtung von mehreren Mehrzweckflächen (Kinderwagen und Rollstühle) gleichzeitig einen Wegfall von Sitzplätzen, die je nach Linie und Belegung ebenfalls benötigt werden. Auch wurden 2 unterschiedliche Fahrzeuge (mit und ohne Hublift, jeweils mindestens eine manuelle Rampe) vor Ort hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit getestet. Der Fahrgastbeirat und Beirat für Menschen mit Behinderungen werden Anfang 2013 eine Stellungnahme verfassen, in der sie eine Empfehlung für die nächste Busbeschaffung bei der RNV in 2014 abgeben werden.

Im Straßenbahnbereich schreitet der Umbau der Fahrzeuge Typ M8C voran. Inzwischen sind bereits 4 Fahrzeuge mit dem niederflurigen Mittelteil ausgerüstet. Die verbleibenden 4 Fahrzeuge werden bis Mai 2013 umgebaut, so dass dann auf allen Linien niederflurige Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Zur Barrierefreiheit führt das Gesetz zur Änderung Personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14.12.2012 in Artikel 1, Punkt 2 folgendes aus:

§ 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“
Diese Änderungen treten ab dem 01.01.2013 in Kraft, sodass in der sich in 2013 anschließenden Diskussion im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans die geplanten Maßnahmen sowohl baulich (an Haltestellen) als auch fahrzeugseitig einfließen werden. Im Ergebnis entsteht ein Maßnahmenplan, der von den politischen Gremien beschlossen wird und innerhalb des oben genannten Zeitraums realisiert werden sollte.

1.4. Verbesserung der Zuordnung der Haltestellen zur Verkürzung der Umsteigevorgänge

Ein wesentlicher Aspekt für die Attraktivität eines ÖPNV-Netzes sind unter anderem die kurzen und barrierefreien Umsteigemöglichkeiten zwischen den Fahrzeugen. Bei der Neugestaltung der S-Bahnhöfe wurde schon zu Beginn darauf geachtet, dass die Übergänge zur Straßenbahn beziehungsweise zum Bus verbessert werden. So sind die Haltestellenanlagen im Bereich der S-Bahnhöfe **Altstadt** (früher Karlstorbahnhof) und **Süd-/Weststadt** so konzipiert worden, dass der Vorrang des ÖPNV und der Komfort deutlich im Vordergrund stehen.

Die nächsten großen Umbauten werden im Rahmen des Projektes Mobilitätsnetz Heidelberg in ähnlicher Weise geplant, sodass eine Verbesserung der Zuordnung von Haltestellen erfolgen kann und die Umsteigevorgänge reduziert werden können (siehe Drucksache 0153/2011/IV). Planungsprämisse ist es unter anderem nach Möglichkeit die Mitnutzung der Gleistrasse und der entsprechenden Haltestellen durch Busse baulich zu erreichen. Damit wäre im optimalen Fall ein Umstieg auf demselben Bahn-/Bussteig möglich. Dort wo es aus verkehrlichen und baulichen Gründen nicht möglich sein wird, werden andere Lösungen gesucht werden, um die Umsteigevorgänge künftig zu optimieren.

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

Eine Analyse einer aktuellen **Tagesganglinie** (siehe Anlage) zeigt in Heidelberg morgens eine moderate Spitzennachfrage. Im Laufe des Vormittags schwächt diese sich zwar ab, aber bei weitem nicht so stark wie in Mannheim oder Ludwigshafen. Die stärkste Nachfrage wird sogar am Nachmittag erreicht. Hier sind rund 20 % mehr Fahrgäste als morgens unterwegs. Dies zeichnet gut die Struktur der Stadt nach. Fahrgäste aus Tourismus und Wissenschaft sind oftmals erst nach der morgendlichen Berufsspitze unterwegs, so dass dies einen für den ÖPNV bereits heute guten Nachfrageverlauf auszeichnet.

Gleichwohl sind freie Kapazitäten in den Fahrzeugen zu erkennen. Die Unterschiede in der zeitlichen Auslastung sind eine Folge der zeitlich differenzierten Nachfrage nach Mobilität. Diese ist insbesondere im Berufsverkehr- und Schülerverkehr kaum signifikant zu beeinflussen. Erfahrungen aus anderen Tarifverbänden zeigen geringfügige Erfolge von sogenannten 9-Uhr-Tickets, die eine Gültigkeit außerhalb der morgendlichen Frühspitze bedeuten. Die Auswirkungen auf das „Lastmanagement“, also die zeitliche Veränderung der Nachfrage sind begrenzt, da der günstigere Preis nur eine bedingte Reizwirkung auslöst. Da aber die Tagesganglinie in Heidelberg keinen deutlichen „Einbruch“ nach der morgendlichen Frühspitze erfährt, ist eine solche Maßnahme kaum zu empfehlen. Die Tagesganglinie ist geprägt von einer verhältnismäßig gleichmäßigen Auslastung der vorhandenen Kapazitäten.

Die Änderung des Mobilitätsverhaltens lässt sich insbesondere in den Situationen beeinflussen, in denen die Lebenssituation Veränderungen erfährt (Umzug, Änderung der Arbeitsstelle, Familiengründung). Zur Verbesserung der „Informationen bei Umzug und Zuzug“ wurden diese gemeinsam mit RNV und Stadtverwaltung auf einen neuen Stand gehoben. Alle Informationen werden den Neubürgern auf einem Stick zugänglich gemacht, der ständig aktualisiert wird und auch auf Angebote kooperierender Mobilitätsdienstleister verweist und verlinkt. Die potenziell interessanteste Kundengruppe für den ÖPNV, die durch eigene Veränderungen auch bereit ist, neue Wege in der Mobilität zu gehen, kann hierdurch gezielter angesprochen werden.

Neue Angebote wie der **ScienceBus (ab 02.01.2013)** und Angebotsveränderungen werden im Sinne der Marketingoffensive auch in Zukunft gezielt mit eigenen Flyern beworben. Dabei handelt es sich um eine umfassende Information über das neue oder ergänzende Angebot, welches im Falle des ScienceBus eine Angebotsergänzung und Qualitätssteigerung für den Bereich Schloßwolfsbrunnenweg und die Institute am Königstuhl bedeutet.

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

Das ÖPNV-Angebot zum Neuenheimer Feld erfreut sich bereits heute einer starken Nachfrage. Die Linie 32 ist oftmals an ihren Kapazitätsgrenzen, v.a. auf der Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und den Instituten, die von der Straßenbahnanbindung weiter entfernt sind.

Die Anzahl der Job-Tickets konnte ausgehend von 2.500 im Jahr 2007 auf mittlerweile 6.800 im Neuenheimer Feld gesteigert werden. Auch in 2012 gab es immer noch einen Zuwachs von 6.300 Job-Tickets zu Jahresbeginn. Eine weitere gezielte Steigerung der Nachfrage ist mit sprungfixen Kosten verbunden, die der Zielsetzung „Einsparung von Betriebskosten“ durch Qualitätsverbesserungen deutlich entgegen laufen.

Die geplante Straßenbahnerschließung des Neuenheimer Feldes, die die heutige Buserschließung ersetzen soll, ist ein nächster Schritt zur Qualitätssteigerung des ÖPNV zu den Universitätsstandorten. Unterstützt durch gezielte Marketingmaßnahmen rechnet das Unternehmen mit einem starken Nachfragezuwachs, der als Erfolg der Maßnahme an sich aber auch des begleitenden Marketings zu werten ist.

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

Im Rahmen der Erschließung der Wieblinger Schulen und der Vorstellungen um die Buslinienführungen (Linie 34 und 35) wurden die Lastspitzen der sehr umfangreichen Schülerverkehre im Bereich Wieblingen zur Elisabeth-von-Thadden- und zur Waldorfschule sowie zu den Schulstandorte im SRH-Gelände und im Ochsenkopf untersucht. Im Ergebnis stellte man fest:

- Es gab in den Spitzenzeiten auf keiner der in Wieblingen verkehrenden Linien eine ausreichende Fahrplanstabilität aufgrund von Verspätungen, die durch die große Anzahl der Fahrgäste und der damit verbundenen hohen Haltestellen-aufenthaltszeiten zustande kommen.
- Aus Sicht der RNV könnte hier nur noch eine Entzerrung der Schulanfangszeiten mindestens im 30 Minuten-Abstand helfen.
- In den Spitzenzeiten sind in der Regel alle vorhandenen Fahrzeuge im Einsatz, so dass immer wieder Fahrzeugengpässe auftreten können, wenn ein Fahrzeug aufgrund technischer Probleme ausfällt.
- Die daran anknüpfende Diskussion vor Ort mit den Schulen führte dazu, dass die Schulen bereits gestaffelte Schulanfangszeiten haben, die in der Morgenspitze im Falle der Johannes-Gutenberg-Schule und der Carl-Bosch- Schule funktionieren.
- Eine Staffelung im 30-Minutenbereich lehnen die Schulen generell ab, da sie das daraus resultierende Betreuungsproblem für Schüler nicht bewältigen können (vorwiegend berufstätige Eltern benötigen eine Betreuung der Kinder in der Schule bereits zu den heutigen Schulanfangszeiten).

Siehe auch Anlage 08 zur Drucksache 0312/2011/BV.

Betrachtet man die Tagesganglinie (siehe 1.5.) so werden die Lastspitzen im Schülerverkehr in einer Stadt wie Heidelberg durch den Berufs- und Studentenverkehr überlagert, so dass kein signifikantes Potential durch Verlagerung „nur“ von Schülerverkehren auszumachen ist. Vielmehr sind im Schülerverkehre immer wieder Fahrbeziehungen festzustellen, die im Tagesverkehr nicht oder nur sehr gering nachgefragt werden, so dass der Linienverkehr keine sinnvolle Lösung ist sondern Verstärkerfahrten (E-Wagenfahrten) diese Nachfrage separat abdecken müssen (nachfrageorientiert).

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

Das Konzept der RNV und der Stadtverwaltung zur Steigerung der Fahrgastzahlen im Bereich der HSB um 30 % setzt sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen, die teilweise in dem Konzept „Weiter erfolgreich“ (siehe Drucksache 0153/2011/IV) enthalten sind:

- Die Untersuchungen im Rahmen des **Mobilitätsnetzes** (siehe geplante Verwaltungsvorlage im 1. Quartal 2013 und entsprechende Gutachten) prognostizieren eine Nachfragesteigerung für 2020 um 18,3%.
- Das **Beschleunigungsprogramm** lässt im gesamten Heidelberger ÖPNV-Netz Fahrgastzugewinne von circa 2% erwarten.
- Weiteres Potential von rund 5 % ist durch gezielte Anpassungen in der **Liniennetz- und Fahrplanstruktur** erzielbar. Die RNV hat hierzu Ende 2012 erste Maßnahmen vorgeschlagen, die in die Haushaltsberatungen eingeflossen sind. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen, vor allem im Bereich der Vertaktung, der Linienführung und des Fahrzeugeinsatzes denkbar. Diese sind in aller Regel mit Mehraufwand verbunden. Die technische und betriebliche Machbarkeit ist jeweils zu prüfen, bevor dies sukzessive vorgeschlagen und dann auch umgesetzt werden kann.
- Erfahrungsgemäß sind die Nachfrage-Potentiale von reinen **Marketingmaßnahmen** ohne gleichzeitige Angebotsverbesserung recht gering. Man kann hier von maximal 2% Nachfragesteigerung ausgehen.

In der Summe aller bereits beschlossenen und der weiterhin möglichen Maßnahmen ergibt sich eine rechnerische Fahrgaststeigerung **im Bereich der HSB von rund 29%**.

2. Weitere Vorgehen

Tatsächliche Veränderungen bei den Betriebskosten durch Qualitätssteigerungen sind in der Regel keine Einsparungen sondern Erhöhungen. Dies zeigt sich insbesondere durch die geplanten Angebotsanpassungen im ÖPNV für 2013 und 2014 (siehe nicht öffentliche Beratung der Drucksache 0478/2012/BV). Manchmal lässt sich eine Angebotsveränderung und gleichzeitig Verbesserung durch kostenneutrale Maßnahmen erzielen, kaum jedoch können Einsparungen von Betriebskosten erreicht werden.

Aufgrund der parallel laufenden ÖPNV-Projekte, die bestimmte Effekte zur Effizienzsteigerung abbilden werden wie zum Beispiel ÖPNV-Beschleunigung und Mobilitätsnetz Heidelberg, schlägt die Verwaltung vor, die Entwicklung der ÖPNV-Projekte in den nächsten Monaten abzuwarten und die Vorlage „Qualitätsoffensive Öffentlicher Verkehr“ und die entsprechende halbjährliche Berichterstattung an den Gemeinderat der Stadt Heidelberg bis auf Weiteres auszusetzen. Gerne können die hier beschriebenen Fragestellungen zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden, sodass in einem Jahr erneut berichtet werden könnte.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

| Nummer: | Bezeichnung |
|---------|---|
| A 01 | Tagesganglinie Bus und Bahn (RNV 2011-2012) |