

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0036/2014/IV

Datum:
05.03.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Kämmereiamt
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Qualitätsoffensive Öffentlicher Verkehr
– Einsparung von Betriebskosten durch
Qualitätsverbesserung**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.03.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	02.04.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	10.04.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen zur „Qualitätsoffensive Öffentlicher Verkehr – Einsparung von Betriebskosten durch Qualitätsverbesserung“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Antragsteller verfolgen das Ziel, die Attraktivität und damit die Nutzung und Einnahmeseite des Öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern. Die mittlerweile jährliche Berichterstattung dient dazu über den jeweiligen Sachstand der einzelnen Projekte zu informieren.

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 Fahrgaststeigerungen 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 Drucksachen 0153/2011/IV und 0093/2013/IV. In die weiteren Untersuchungen zur Beschleunigung des Heidelberger Straßenbahnverkehrs werden hauptsächlich diejenigen Lichtsignalanlagen einbezogen, die überdurchschnittliche Zeitverluste für den Straßenbahnverkehr verursachen, sowie für den ÖPNV von großer Bedeutung sind, weil sie von einer großen Anzahl von Linien befahren werden. Hier fließen die Ergebnisse der Befragung des Fahrpersonals in die Betrachtungen ein.

Die Einbeziehung der Fahrer ist ein kontinuierlich andauernder Prozess bei der RNV. Die Ergebnisse daraus werden mit der Stadt Heidelberg im Rahmen des Jour fixe „Öffentlicher Verkehr an Lichtsignalanlagen“ besprochen und ggf. umgesetzt.

Darüber hinaus analysiert und optimiert die RNV 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. Die RNV hat in ihrer Aufsichtsratssitzung im Dezember 2013 ihre Strategie vorgestellt, die eine weitere Erhöhung der Fahrgastzahlen zum Ziel hat, eine Verbesserung der Effizienz beinhaltet und auch die Themen Innovationen und Umweltfreundlichkeit umfasst. Mit dieser Strategie soll die „Marke RNV“ aufgebaut und gestärkt werden.

Die Stadt Heidelberg und die RNV arbeiten mit Nachdruck an den Projekten Busbeschleunigung und Straßenbahnbeschleunigung.

Aktuell und in den Folgejahren werden im Rahmen des Programms Busbeschleunigung Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet angepasst (siehe Anlage 1). Es ergibt sich ein Zeitverzug in der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Programm zur Busbeschleunigung. Nachdem das Paket 1 im Jahr 2011 vollständig umgesetzt wurde, werden derzeit die Pakete 2, 3, 5 und 6 in Heidelberg sowie das Paket 4 im Rhein-Neckar-Kreis umgesetzt. An Knoten, die neben Bussen auch von Straßenbahnen befahren werden, wurde und wird hierbei auch der Straßenbahnverkehr beschleunigt oder eine bereits bestehende Beschleunigung an Lichtsignalanlagen optimiert. Darüber hinaus werden im Zuge der Straßenbahnbeschleunigung insgesamt vier Lichtsignalanlagen an Straßenbahnknoten im Laufe des Jahres 2014 überplant und angepasst. Das Gutachten, hat noch weitere Maßnahmenvorschläge gemacht, die derzeit geprüft und in den Folgejahren umgesetzt werden können. Die RNV wird in diese Überlegungen weiterhin eingebunden. Über den Projektfortschritt wird in einer separaten Verwaltungsvorlage zu einem späteren Zeitpunkt berichtet werden können.

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 Handschuhsheim Nord und Linien 23 und 24 zwischen Rohrbach Süd und Römerkreis-Süd)

Dieser TOP ist abgeschlossen und erledigt. Die Entzerrung ist bereits in 2013 erfolgt.

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 (zum Beispiel Bushaltestelle Kernphysikalisches Institut) werden die Infrastrukturprojekte geplant und entsprechend umgesetzt (siehe auch Punkt 1.4). Weitere Projekte werden zum Doppelhaushalt 2015/2016 angemeldet und können dann umgesetzt werden. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird sich ein Kapitel dem Thema Barrierefreiheit und den Vorgaben aus der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des PBefG widmen. Unter anderem wird dort gefordert, eine vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 herzustellen. Das führt zwangsläufig zu einem verstärkten Haltestellenausbau. Viele Maßnahmen werden bereits durch das Projekt Mobilitätsnetz Heidelberg umgesetzt werden können, es gibt aber auch darüber hinaus gehende Maßnahmen, die gegebenenfalls in ein gesondertes Ausbauprogramm münden werden.

Der derzeitige Planungsstand ist der Anlage 2 zu entnehmen.

In Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsmanagement und Vertretern der Behindertenverbände wurde der Standard für den Bau von barrierefreien Bushaltestellen im Stadtgebiet Heidelberg vereinheitlicht. Zudem wurde ein Standard für lichtsignalisierte Querungen für das Heidelberger Stadtgebiet entwickelt, der auch bei Baumaßnahmen (sowohl Straßenbahn- als auch Bushaltestellen) umgesetzt werden kann.

Fahrzeugseitig werden mittlerweile durch den abgeschlossenen Umbau der Hochflurwagen alle Fahrten mit Niederflurfahrzeugen gefahren. Lediglich auf der Linie 21 kommen bei Fahrzeugengpässen noch 1 – 2 „Oldtimer“ zum Einsatz.

Bei der Neubeschaffung von Bussen wird zukünftig auf die Hublifte verzichtet. Alle Busse verfügen über Klapprampen, die den Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erleichtern. Zudem wird die RNV die Busse so einsetzen, dass die Kernlinien weiterhin alle 20 Minuten durch Busse mit Hubliften bedient werden können. Der Entfall von Hubliften wird in der Zukunft mit den parallel laufenden Baumaßnahmen zum Mobilitätsnetz Heidelberg sowie zu anderen Baumaßnahmen (Barrierefreie Bushaltestellen) abzustimmen sein.

1.4. Verbesserung der Zuordnung der Haltestellen zur Verkürzung der Umsteigevorgänge

Am Beispiel der Teilmaßnahme aus dem Mobilitätsnetz Heidelberg „ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof“ werden aktuell Maßnahmen diskutiert, die zu einer Optimierung für die Umsteigevorgänge führen werden. Die Planungen für den Hauptbahnhof wurden im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses in zwei Veranstaltungen in 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Ein daraus resultierender Entwurf wird derzeit fertiggestellt, der zugehörige Zuwendungsantrag wird erarbeitet.

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

Neue Angebote wie der Science-Bus - Buslinie 30 (seit dem 02.01.2013, aktuell siehe auch Drucksache 0481/2013/BV) 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 Science-Busses eine Angebotsergänzung und Qualitätssteigerung für den Bereich Schlosswolfsbrunnenweg und die Institute am Königstuhl bedeutet. Auf die Weiterführung des erfolgreichen Angebotes hat man sich Anfang 2014 verständigt. Die Anschlussvereinbarung tritt am 01.04.2014 in Kraft.

Das Projekt ist Vorzeigebispiel einer erfolgreichen öffentlich-privaten Kooperation im Verbundgebiet des VRN. Partner dieser Vereinbarung sind neben der RNV GmbH, die die Verkehrsleistung erbringt, die Stadt Heidelberg, das Heidelberger Institut für theoretische Studien (HITS) und das Max-Planck-Institut für Astronomie (MPIA), die jeweils zu gleichen Teilen den Verkehr finanziell unterstützen. Das HITS hat darüber hinaus inzwischen für seine rund 150 Mitarbeiter Jobticketverträge mit der RNV abgeschlossen.

Weitere Projekte, die zur Verbesserung im städtischen ÖPNV in Heidelberg beitragen, sind die Maßnahmen aus den sogenannten „Angebotsanpassungen“ im ÖPNV, die detailliert in 2013 in den gemeinderätlichen Gremien beraten und umgesetzt wurden. Darunter befinden sich die Schließung der Bedienungslücke in Handschuhsheim bei der Buslinie 38 und die kürzlich beschlossene probeweise Erweiterung dieses Hangbusses an Sonntagen in den Sommermonaten bis zur Thingstätte, die Änderung und Optimierung im Moonlinerangebot seit Dezember 2013 und die Umsetzung der Buslinie 39/F im Bereich EMBL und Boxberg.

Nach Umstellung der Moonlinerverkehre liegen insbesondere bei der Veränderung der zentralen Abfahrtsminute am Bismarckplatz (jetzt: 38 statt bisher :00) keine Beschwerden der Fahrgäste vor. Bei den Zusatzfahrten am Wochenende zwischen 0:30 und 1:30 Uhr hat sich die Fahrgastnachfrage positiv entwickelt. In den Nächten von Samstag auf Sonntag ist die Nachfrage bei den Frühfahrten (zwischen 5 und 6 Uhr) noch relativ niedrig.

Ebenso positiv ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen mit der Umsetzung der Linie 39 /F im Bereich Boxberg.

Detailfahrgastzahlen für die Angebotsverbesserungen werden aktuell erhoben und können in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vorgestellt werden.

Seit Anfang 2014 haben die Verkehrsunternehmen im URN zudem die VRN Tages-Karte zu Gunsten der Fahrgäste angepasst, sodass sie vom Zeitpunkt der Entwertung bis 3 Uhr und an Freitagen, Samstagen und vor gesetzlichen Feiertagen bis 6 Uhr des Folgetages gilt. Diese Tarifregelung gilt auch für die Jugendgruppen-Karte, die in 2013 zusätzlich eingeführt wurde. Diese Regelung kommt in Heidelberg den Nutzern der Moonlinerlinien zugute, die häufig über 3 Uhr hinaus den ÖPNV nutzen.

Eine weitere wichtige Entscheidung im kommunalen ÖPNV der RNV ist die Neubeschaffung von Fahrausweisautomaten. Die RNV verspricht sich dadurch eine bessere Verständlichkeit und eine höhere Benutzerfreundlichkeit. Diese Automaten werden in den nächsten Jahren sukzessive die Bestehenden im gesamten Verkehrsgebiet der RNV ablösen, zunächst vor allem in Mannheim und Ludwigshafen.

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

Entlang der Linie 32 werden während der Winterperiode Zusatzfahrten angeboten. Morgens zwischen 7.30 Uhr und 10 Uhr wird der Abschnitt Hauptbahnhof – Neuenheimer Feld durch Verdichtungsfahrten verstärkt. Weitere Verdichtungsfahrten auch am Nachmittag (nur in der Winterperiode notwendig) sind in Planung.

Im Dezember 2013 wurde die Achse Hauptbahnhof – Universitätsplatz am Abend sowie am Wochenende wegen der Überlagerung studentischer Verkehre, Einkaufsverkehr, Ausflugsverkehr und weihnachtsmarktbedingten Mehraufkommen durch Zusatzfahrten entlastet.

Am Hauptbahnhof wurde darüber hinaus Servicepersonal der RNV GmbH zur gezielten Fahrgastlenkung eingesetzt.

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

Mit Hilfe der automatischen Zählgeräte sowie manueller Zählungen wird die Fahrgastnachfrage kontinuierlich erhoben.

Auf Achsen mit regelmäßig starker Auslastung werden Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung / -verschiebung getroffen. In jüngster Vergangenheit umgesetzte Maßnahmen:

- Verdichtung der Verkehre ins Neuenheimer Feld (vgl. 1.6)
- E-Wageneinsatz auf der Linie 33 in der Bahnstadt zur verbesserten Erschließung insbesondere der Bahnstadt
- Deutliche Angebotsverbesserung auf der hochbelasteten Strecke zwischen Innenstadt und den Instituten am Königstuhl (Schmieder-Kliniken, EMBL). Neu: Tagesdurchgängiger Verkehr zu EMBL, in der Hauptverkehrszeit alle 20 Min. (vgl. 1.5). Im Gegenzug Ausdünnung der morgendlichen Gegenlastrichtung zwischen Bismarckplatz und Rohrbach Süd (Linie 29). Abbau Parallelverkehr zur Straßenbahn. Umschichtung der freigewordenen Kapazitäten auf der Achse zum Königstuhl.

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) und bereits in der Vorlage „Qualitätsoffensive öffentlicher Verkehr“ (DS 0225/2012/IV) benannt wurden.

Es handelt sich um einen fortlaufenden Prozess.

2. Weiteres Vorgehen

Ein nächster Bericht wird für Anfang 2015 geplant. Darüber hinaus wird es im Rahmen der gemeinderätlichen Beratung separate Verwaltungsvorlagen zu den Detailprojekten (Mobilitätsnetz, ÖPNV-Beschleunigung, Angebotsanpassungen usw.) geben.

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

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Umsetzung Programm Busbeschleunigung (Stand Februar 2014)
A 02	Vorhabenliste Bau barrierefreie Haltestellen (Stand November 2013)