

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Optimierungskonzept ÖPNV - Entwurf -
Fortschreibung Nahverkehrsplan
- Verkehrsplanerischer Teil -**

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	14.06.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
aller Bezirksbeiräte	23.06.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	30.06.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, die Bezirksbeiräte und der Gemeinderat nehmen den Sachstandsbericht zur Linienneukonzeption und zum Nahverkehrsplan zur Kenntnis.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: Ziel/e:
(Codierung)

QU 1 Solide Haushaltswirtschaft

Begründung:

Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Ziel/e:

MO 1 - 7 Alle Ziele im Abschnitt Mobilität werden erreicht.

Begründung:

Gleichberechtigte Mobilität für alle. Attraktiver ÖPNV mit Rückgrat Schiene, umweltgerechter Verkehr, gleichwertige Erschließung im ganzen Stadtgebiet.

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

Nummer/n: Ziel/e:
(Codierung)

RK 1 Nachbarschaftliche Kooperation

Begründung:

Verkehrlich gute Abstimmung der ÖPNV-Netze in Stadt und Landkreis

Begründung

Mit Antrag aus der Mitte des Gemeinderates wurde die Verwaltung gebeten, einen Gesamtüberblick über den Sachstand des ÖPNV-Konzeptes zu geben.

Sachlage

1. Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Heidelberg wurde im Jahr 1998 beschlossen. Das Gesetz empfiehlt ihn nach spätestens fünf Jahren auf den Fortschreibungsbedarf hin zu prüfen.

Im Juli 2002 wurde der Gemeinderat um Zustimmung für das Verfahren zur Prüfung und zur Fortschreibung des NVP gebeten. Die damalige Vorlage führte u.a. aus:

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vom 08. Juni 1995 hat das Land Baden-Württemberg die Stadt- und Landkreise zu Aufgabenträgern im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bestimmt. Daraus ergab sich die Aufgabe bis zum 31.12.1998 einen Nahverkehrsplan mit einer Laufzeit von 5 Jahren zu erstellen, zu beschließen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Der erste Kommunale Nahverkehrsplan steckte den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in Heidelberg und Umgebung bis zum Jahr 2003 ab. Aufbauend auf den Verkehrsentwicklungsplan 1994 und den Stadtentwicklungsplan 2010 wurde am 29.07.1998 der Nahverkehrsplan der ersten Generation vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg beschlossen.

1. Bedeutung des Nahverkehrsplans

Bisher bildet der Nahverkehrsplan (NVP) nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Genehmigungsbehörde hat den vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan bei der Genehmigung von Linienverkehren nach dem PBefG zu berücksichtigen. Aus kommunaler Sicht ist der Nahverkehrsplan darüber hinaus Ausdruck der planerischen Konzeption des Aufgabenträgers für den ÖPNV hinsichtlich Infrastruktur, Qualität, Betrieb und Finanzierung. Er ist ein rechtlich verbindlicher Fachplan und mit der Bauleitplanung, Regionalplanung und Landesplanung abzustimmen. Im Nahverkehrsplan legt der Aufgabenträger (Stadt Heidelberg) die von ihm gewünschte „ausreichende Verkehrsbedienung“ fest.

Der 1998 beschlossene Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg muss in denjenigen Bereichen fortgeschrieben werden, in denen Änderungen in siedlungsstruktureller oder verkehrlicher Sicht zu erwarten sind.

Im Zuge des bevorstehenden Wettbewerbs im ÖPNV wird der Nahverkehrsplan der zweiten Generation zur Grundlage für zukünftige Ausschreibungen von Verkehrsleistungen. Für den Besteller (Aufgabenträger) steht deswegen die Angebotskonzeption im Vordergrund.

Dabei geht es hauptsächlich um die Aspekte:

- Linienkonzeption im Hinblick auf die Versorgungsdichte und Verkehrsströme
- Gewünschte Erschließungs- und Verbindungsstandards
- Gewünschte Qualitätsstandards (z.B. Wagenmaterial)
- Form der Finanzierung (bei nicht voll durch Fahrgasteinnahmen gedeckte Verkehre)

Die im Jahre 2002 angenommene Bearbeitungszeit für die Fortschreibung des NVP konnte nicht eingehalten werden. Hintergrund sind wichtige Entwicklungen (Rahmenplanung Bahnstadt) und Entscheidungen (Aufbau und Gründung der RNV, Baubeginn Straßenbahn Kirchheim), die eine ständige Weiterentwicklung der Entwurfsfassungen zur Folge hatten.

Im Jahr 2004 wurde entschieden, den Nahverkehrsplan nicht nur fortzuschreiben, sondern eine **Neukonzeption des Gesamtnetzes** zu Grunde zu legen. Ausgangspunkt soll das Jahr **2006/2007** mit der Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim sein.

Die verzögerte Beschlussfassung hat zur Folge, dass die Stadt Heidelberg als Aufgabenträgerin sehr dezidiert den Umfang der Verkehrsleistung und der Verkehrsqualität im lokalen ÖPNV festlegen kann und damit sachgerecht auf die aktuellen Entwicklungen im Verkehrsbereich reagiert:

Der Nahverkehrsplan ist nicht mehr nur Grundlage für das Regierungspräsidium als Liniengenehmigungsbehörde, sondern das konkrete kommunalpolitische Steuerungsinstrument für die Quantität und Qualität im ÖPNV. Die Vorgaben des Nahverkehrsplanes haben direkte Wirkungen auf den Verkehrsleistungsvertrag zwischen HSB und RNV (siehe DS 0018/2005/IV). So wird beispielsweise in den §§ 1 Absatz 2, 2 Absatz 3 und 9 Absatz 1 auf den jeweils gültigen Nahverkehrsplan Bezug genommen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen sowohl für den Finanzierungsvertrag mit der MVV OEG AG (DS 0035/2005/BV) als auch für eine noch zu beschließende Betrauung der HSB.

Mit der Entscheidung über den Nahverkehrsplan wird daher auch über den finanziell notwendigen Rahmen für den ÖPNV entschieden.

2. Netzkonzeption

Grundlage für den künftigen Nahverkehrsplan ist eine neue Netzkonzeption, deren Grundzüge jetzt – bereits vor Vorlage des umfassenden Nahverkehrsplans - in den Gremien präsentiert wird. Es handelt sich um den verkehrsplanerischen Teil mit den Aussagen zum Netz, der im neuen Nahverkehrsplan um Angaben zur Wirtschaftlichkeit, zur Bewertung der Maßnahmen des derzeitigen Nahverkehrsplans und des ÖV-Angebotes in einer Beschlussvorlage ergänzt wird.

Im Vorfeld der vorzustellenden Netzkonzeption wurden neben dem Bestandsnetz drei Netzvarianten erarbeitet und bewertet.

- Eine Linienneukonzeption der HSB 2000/2002
- Eine von der HSB beauftragte Ortsbusstudie 3/2004
- Eine von der Stadt beauftragte Bewertung der Netzkonzeption 2005

Wichtige Merkmale:

- gleichbleibende oder steigende Qualität für die Fahrgäste (Takt, Fahrtdauer, Umsteigezwänge, Auslastung, Verknüpfungsqualität)
- höhere Wirtschaftlichkeit
- nachvollziehbare Netzstruktur, Abbau von Parallelverkehren
- Anbindung S-Bahnhöfe, Quartier am Turm, Bahnstadt, Bieth und Schollengewann
- Gleichbehandlung der Stadtteile

Insgesamt sollten auch Ressourcen freigestellt werden, die es ermöglichen Überfüllungen in Hauptlastzeiten durch zusätzliche Angebote zu vermeiden.

Die Qualität der oben genannten Netzentwürfe wurde hinsichtlich des Fahrgastnutzens, der Erschließungsqualität und der wirtschaftlich/betrieblichen Kennzahlen gutachterlich überprüft.

Aus der Zusammenführung der Netzentwürfe mit Vorschlägen der RNV vom März und April 2005 ist die Netzkonzeption entstanden, die dem Nahverkehrsplan als Basis dienen soll. Gegenüber den Zwischenstufen ist die Veränderungstiefe gegenüber dem Bestandsnetz geringer.

Die Liniennummerierung im Netzentwurf ist vorläufig und orientiert sich derzeit noch am Bestandsnetz. Das erschwert die Nachvollziehbarkeit des Netzes gerade für gelegentliche Nutzer und Touristen. Zum Nahverkehrsplan wird eine schlüssige Liniennummerierung vorgelegt, die die Verständlichkeit verbessern soll.

Kurzbeschreibung Busnetz

Vorbehaltlich noch laufender Feinabstimmungen kann folgendes neues Grundnetz im werktäglichen Busverkehr in Heidelberg ab 2007 angenommen werden.

10 min Takt

12 Neuenheimer Feld – Neuenheim – Bismarckplatz - Uniplatz

33 (Köpfel – Schlierbach) – Altstadt – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Neuenheimer Feld

20 min Takt

- 10 Uniplatz – Bismarckplatz – Hauptbahnhof
- 26 Pfaffengrund – Wieblingen – Hauptbahnhof
- 33 Köpfel – Schlierbach – Karlstor -
- 34 Ziegelhausen – Haarlaß – Bismarckplatz – Wieblingen
- 11 Emmertsgrund – Rohrbach – Kirchheim – Bahnstadt – Hauptbahnhof – Uniplatz
- 29 Boxberg – Rohrbach-Süd (- Bismarckplatz)
- 31 Emmertsgrund – Boxberg – Rohrbach-Süd
- 44 Ortsbus Rohrbach

60 min Takt

- 21 Bismarckplatz - Kohlhof

Verkehrsqualität im Vergleich

Im folgenden wird die Bedienungsqualität ausgewählter Relationen im Stadtgebiet anhand des Fahrtenangebotes in der Hauptverkehrszeit (Fahrten pro Stunde) angegeben.

Zentrum

Hauptbahnhof – Bismarckplatz

Ist:	41/42; 11/33; 34	15 Fahrten pro Stunde (F/h)
Plan:	10, 11, 33	12 F/h

Hauptbahnhof – Uniplatz

Ist:	41/42	6 F/h
Plan:	10, 11	6 F/h

Bismarckplatz – Universitätsplatz

Ist:	12; 41/42;	12 F/h
Plan:	10, 11, 12	12 F/h

Bismarckplatz – Karlstor

Ist:	11/33; 35	9 F/h
Plan	33, 735	9 F/h

Übersicht Stadtteile

Für die Stadtteile bedeutet das neue Konzept:

Ziegelhausen	bessere Vertaktung
Schlierbach	leichte Taktverschlechterung
Altstadt	neue Ziele in Direktfahrt
Wieblingen	neu Andienung S-Bahn,
Pfaffengrund	neu Andienung S-Bahn und Wieblingen
Kirchheim	neu Straßenbahnanbindung
Rohrbach	neu Ortsbus Andienung Quartier am Turm - S-Bahn
Emmertsgrund	Verbindung S-Bahn/Kirchheim, Uniplatz
Boxberg	Verknüpfung Emmertsgrund, weniger Direktfahrten
Bahnstadt	10 min Takt durch Überlagerung von Stadt- und Regionallinien

Stadtgebiet/Region

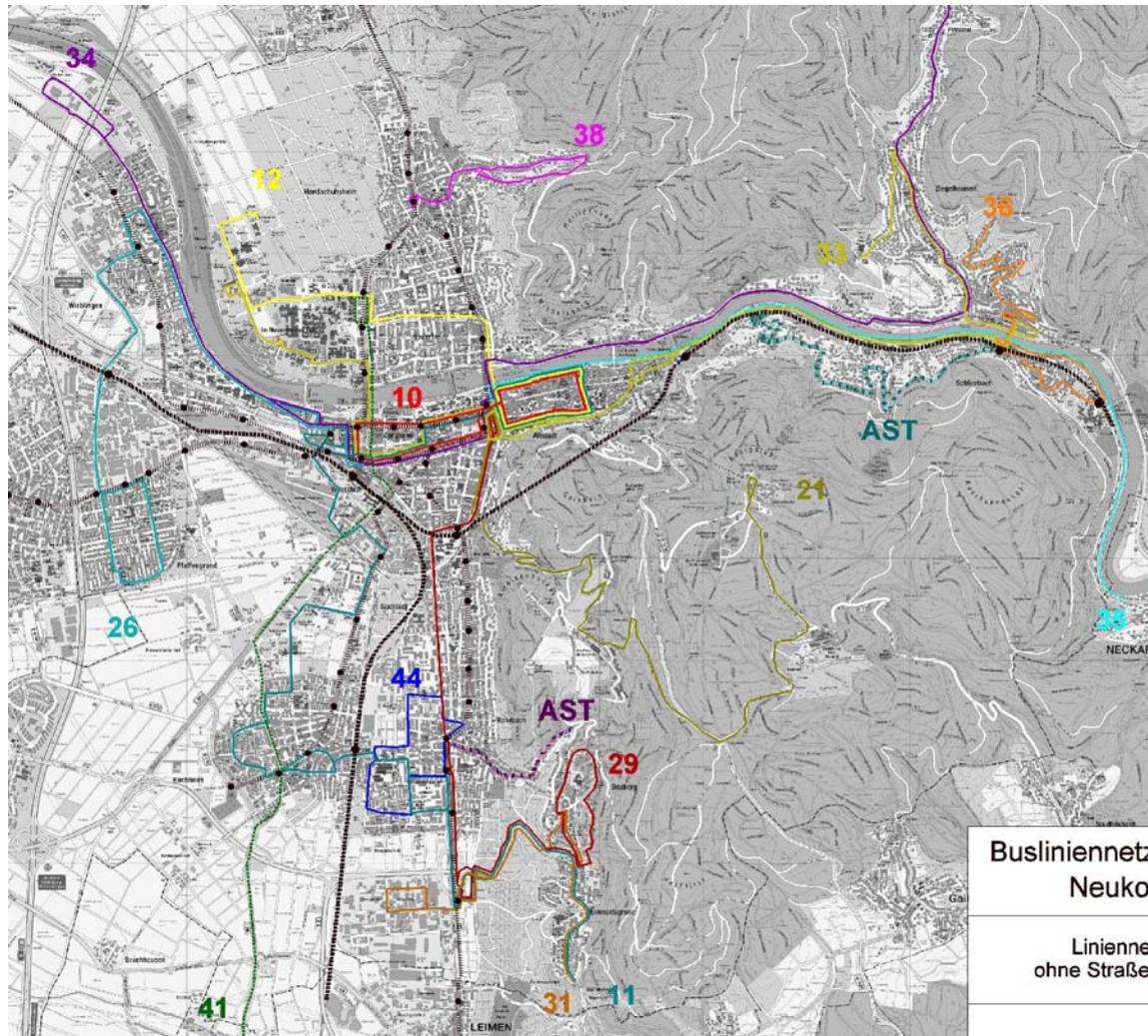
Buslinien, die heute in den Rhein-Neckar-Kreis verkehren (234, 235, 241/242) oder aus dem Kreisgebiet nach Heidelberg fahren (z. B. 717, 718, 734, 735, 752, , 754, 755, 757) sind zunächst nicht Bestandteil der Netzkonzeption, da ihre künftige Struktur vom Mitwirken bzw. von Entscheidungen des Aufgabenträgers Rhein-Neckar-Kreis abhängig ist.

Im Rahmen der Voruntersuchungen konnte nachgewiesen werden, dass die Abwicklung der Heidelberger Binnenverkehre (Buslinien) fast ohne verkehrliche Abhängigkeiten von den Nachbarstädten ist.

Die verschiedenen Entwicklungsstufen des Netzmodells sind regelmäßig mit dem Rhein-Neckar-Kreis und dem VRN erörtert worden, sodass eine verkehrlich gute Verträglichkeit von Linienkonzepten des Kreises mit dem Heidelberger Netz zu erwarten ist.

Detailfragen zur Zuordnung einnahmestarker HSB/RNV-Linien in das Umland (235, 241, 242) sind mit dem Rhein-Neckar-Kreis noch abzustimmen und im Rahmen einer neuen Finanzierungsvereinbarung zu Bus- und Straßenbahnverkehren in das Umland zu vereinbaren.

Übersicht Grundnetz



5. Weiteres Vorgehen

Ziel ist es, mit der neuen Netzkonzeption – inklusive der Straßenbahn Kirchheim und der Neuerschließung einiger neuer Ziele - Wirtschaftlichkeitsvorteile zu erreichen. Nach gutachterlicher Aussage könnten diese gegenüber dem Ist-Netz zwischen 8 und 15 % (je nach Annahme zum Fahrgastverhalten) liegen.

Seitens der HVV und der RNV konnten allerdings noch keine Prognosezahlen für den betrieblichen Aufwand ab 2007 bereitgestellt werden.

Der Gemeinderat hat bisher als Finanzrahmen für die HSB 4 Mio. €/Jahr zuzüglich der SWH-Überschüsse zur Verfügung gestellt. Es ist noch nicht absehbar, ob dies ausreichen wird, um die ab 2007 vorgesehene Bedienung zu sichern.

Da detailliertere betriebswirtschaftliche - und damit finanziell relevante - Daten von der HVV/HSB sowie der RNV noch fehlen, erfolgt derzeit nur eine vorbehaltliche Information.

Nach der Vorlage der wirtschaftlichen Eckdaten wird die aktuell erarbeitete Linienneukonzeption (Grundnetz Werktag Montag - Freitag) nach der Vorstellung im Ausschuss zur weiteren Beratung und Beschlussfassung in einen Entwurf für den Nahverkehrsplan eingearbeitet.

Zur weiteren Beratung folgen weitere Unterlagen insbesondere zur finanziellen Bewertung sowie zu der Bedienung abends, nachts, sowie an Sams- und Sonntagen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird in einem förmlichen Anhörungsverfahren zur Diskussion gestellt werden.

gez.

B. Weber