

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

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

## Informationsvorlage

**Beschlusslauf!**

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.

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.*

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 14.06.2005**

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 14.06.2005

### **1.2 Optimierungskonzept ÖPNV – Entwurf Fortschreibung Nahverkehrsplan - Verkehrsplanerischer Teil - Informationsvorlage 0081/2005/IV**

#### Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Emer, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Spinnler, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadträtin Hommelhoff, Stadträtin Beck, Stadtrat Pflüger

Herr Hüge vom Stadtplanungsamt stellt das mit der RNV abgestimmte Konzept zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Optimierung der ÖPNV-Linien in Heidelberg vor. Der Ausschuss sollte dadurch frühzeitig und vor der gemeinsamen Sitzung der Bezirksbeiräte am 23.06.2005 über den Sachstand informiert werden.

Die Präsentationsunterlagen werden den Fraktionen rasch übermittelt, damit das Konzept im Detail geprüft und entsprechende Anregungen und Änderungswünsche formuliert werden können.

In der Sitzung des Ältestenrates am 15.06.2005 soll entschieden werden, ob das Thema nochmals in einer Sitzung des SEVA am 7.07.2005 behandelt werden soll. Dieser Termin ist für gemeinsame Ausschusssitzungen freigehalten.

In dieser Sitzung könnten dann die Arbeitsschritte vorgestellt und erörtert werden, die zu diesem Netzvorschlag geführt haben.

**gez.**

**Prof. Dr. Raban von der Malsburg**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung aller Bezirksbeiräte vom 23.06.2005

Ergebnis der öffentlichen Sitzung aller Bezirksbeiräte am 23.06.2005

### 1.2 **Optimierungskonzept ÖPNV – Verkehr in Heidelberg** **- Verkehrsplanerischer Teil -** Informationsvorlage 0081/2005/IV

Die oben genannte Informationsvorlage wurde mit der Einladung zur heutigen Sitzung übersandt.

Frau Oberbürgermeisterin Weber informiert über den Sitzungsablauf und führt in das Thema ein.

Heidelberg hat ein sehr gut ausgebautes ÖPNV-Netz – von Ruftaxi und Hangbus über eine behindertengerechte Busflotte bis zur Straßenbahn. Es gibt ein dichtes Taktangebot in allen Stadtteilen.

Diese gute Verkehrsleistung steht unter einem hohen Kostendruck, denn das Defizit des Nahverkehrs kann die Stadt einerseits nicht mehr finanzieren, andererseits besteht ein enormer Qualitätsdruck. Denn nur, wenn der ÖPNV noch besser wird, steigen die Fahrgäste um und die Straßen werden vom Autoverkehr entlastet.

Heidelberg hat sich mit vielen Beschlüssen des Gemeinderates für einen Ausbau des Straßenbahnnetzes entschieden, um die Straßenbahn auf den wichtigen Achsen als leistungsstarkes und wirtschaftliches Verkehrsmittel weiterzuentwickeln.

Nach langen Planungsjahren ist die Straßenbahntrasse nach Kirchheim jetzt im Bau. Der dritte Bauabschnitt wird im Herbst diesen Jahres beginnen. Es geht heute um das neue Busnetz, das ab Dezember 2006 gefahren werden soll, wenn die Straßenbahn ihren Betrieb aufnimmt. Die S-Bahn soll bei der Planung mit einbezogen werden.

In der Vergangenheit hat die HSB bei solchen Netzüberlegungen die Federführung, jetzt ist die Stadt viel stärker in der Mitverantwortung als Besteller, der die Leistung definiert und als Finanzier des ÖPNV.

Ziel des neuen Liniennetzkonzeptes ist eine höhere Wirtschaftlichkeit ohne Einbußen bei der Qualität der Bedienung. Die Gleichbehandlung der Stadtteile soll ein wichtiges Merkmal sein sowie die direkten Quell-Zielbeziehungen, Takte oder Umsteigezwänge.

Dieses Netzkonzept soll Grundlage des neuen Nahverkehrsplans für Heidelberg werden. Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird in den nächsten Wochen in einem förmlichen Verfahren erneut zur Diskussion gestellt. Eine Beschlussfassung ist für den Herbst 2005 vorgesehen.

Herr Hüge vom Stadtplanungsamt informiert anhand einer Powerpoint-Präsentation das ÖPNV-Konzept.

Herr Heidenreich von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH ergänzt, dass eine möglichst dichte Taktfolge erreicht werden soll. Von dem neuen Liniennetzkonzept werden positive Effekte sowohl hinsichtlich einer höheren Wirtschaftlichkeit wie hinsichtlich der Akzeptanz bei den Fahrgästen erwartet.

Von Seiten der Bezirksbeiräte werden folgende Punkte vorgetragen:

- Die Linie 35 soll weiterhin durch die Bergheimer Straße fahren.  
Begründung: Im Bereich der Bergheimer Straße liegen wichtige Institutionen wie VHS, Musik- und Singschule, Akademie für Ältere, Kindergarten, Amt für öffentliche Ordnung, Schulen.
- Die Linie 35 nach Neckargemünd muss mit seinen Haltestellen in Schlierbach im 20-Minuten-Takt (wie bisher) erhalten bleiben.  
Begründung: Viele Rollstuhlfahrer/innen.
- Durchgehende Ost-West-Verbindung der Linie 35 zwischen Wieblingen und Neckargemünd.  
Begründung: Starker Schulverkehr zum Thadden-Gymnasium, Waldorfschule, SRH.
- Schlierbach-Ost soll nicht abgehängt werden.  
Begründung: Hoher Pendlerverkehr.
- Neue Haltestelle Marstallstraße einrichten.
- Die Linie 29 soll ganztägig (wie bisher) im 20-Minuten-Takt durch die Römerstraße fahren.  
Begründung: Diese Linie wird auch von vielen Rollstuhlfahrer/innen benutzt. Es befinden sich auf der Strecke in die Innenstadt lediglich drei behindertengerechte Haltestellen. Es sollte auch darauf geachtet werden, dass die Bordsteine behindertengerecht sind.  
Der Boxberg ist der Stadtteil mit den meisten Kindern und älteren Bürger/innen, deshalb sollten kürzere Haltestellenwege vorhanden sein.
- Hintergrundinformationen für die Bezirksbeiräte/innen über die Pendlerströme/unerschlossene Potentiale, Übersicht über Pkw-Anzahl in den Stadtteilen.
- Die Linie 11 über den Emmertsgrund fahren zu lassen, wird nicht für sinnvoll gehalten.  
Begründung: Zu lange Fahrzeiten.
- Der Kühle Grund soll angeschlossen werden.
- Alt-Rohrbach soll mit dem Stadtteil Kirchheim verbunden werden (Anbindung zur neuen Realschule).
- Der Wegfall der direkten Linie 27 Pfaffengrund/Kirchheim wird bemängelt.
- Die Haltestelle Stotz-Kontakt sollte erhalten bleiben.
- Busanbindung „Kleines Dorf“ baldmöglichst realisieren.
- Taktzeiten auf den Zeitplan der S-Bahn abstimmen.

Herr Huge teilt mit, dass sie Verhandlungen mit den Rhein-Neckar-Kreis in Bezug auf die Linie 35 nach Neckargemünd noch nicht abgeschlossen sind.

Herr Heidenreich und Herr Huge sowie Frau Oberbürgermeisterin beantworten die Fragen des Bezirksbeirates.

Vorsitzende

gez.  
Beate Weber  
Oberbürgermeisterin

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Empfehlung

## Sitzung des Gemeinderates vom 30.06.2005

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 30.06.2005

### 14.1 **Optimierungskonzept ÖPNV – Entwurf – Fortschreibung Nahverkehrsplan - Verkehrsplanerischer Teil -** Informationsvorlage 0081/2005/IV

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Dr. Lorenz, Stadtrat Nimis, Stadtrat Weiss, Stadträtin Spinnler, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff

Stadträtin Dr. Lorenz bittet bei den weiteren Verhandlungen zu überlegen, ob der 35er Bus von Neckargemünd bis zum Rehazentrum durch die Bergheimer Straße beibehalten werden könne. Sie glaubt, dass diese Linie für die Rollstuhlfahrer/innen eine notwendige Linie sei.

Stadtrat Nimis ist der Meinung, dass im Rhein-Neckar-Kreis die Netzwirkung beachtet werden sollte, die nicht nur für den Kunden, sondern auch für die Finanzierbarkeit wichtig sei. Des Weiteren führt er an, dass ein Linienanschluss in die Altstadt und das Neuenheimer Feld fehle. So müsse die Stadt bei ihren weiteren Planungen konsequent die Straßenbahnlinien optimal ausschöpfen. Das Umsteigen auf die Straßenbahnen müsse gezielt organisiert werden, dies betreffe vor allen Dingen die lang verlaufenden Linien vom Umland bis in die Altstadt hinein.

Erster Bürgermeister Prof. Dr. von der Malsburg teilt mit, dass im September bzw. Oktober ein endgültiger Bericht vorgelegt werde, bei dem auch die Kosten bewertet werden.

Stadträtin Dr. Greven-Aschoff bittet darum, in dem im September bzw. Oktober vorzulegenden Bericht auch die Auslastungen der Linien mitaufzunehmen.

Oberbürgermeisterin Weber sagt zu, alles was möglich sei, vorzulegen.

#### **Inhalt der Information:**

*Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht zur Linienneukonzeption und zum Nahverkehrsplan zur Kenntnis.*

gez.

Beate Weber

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **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 Erreichungsqualität 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

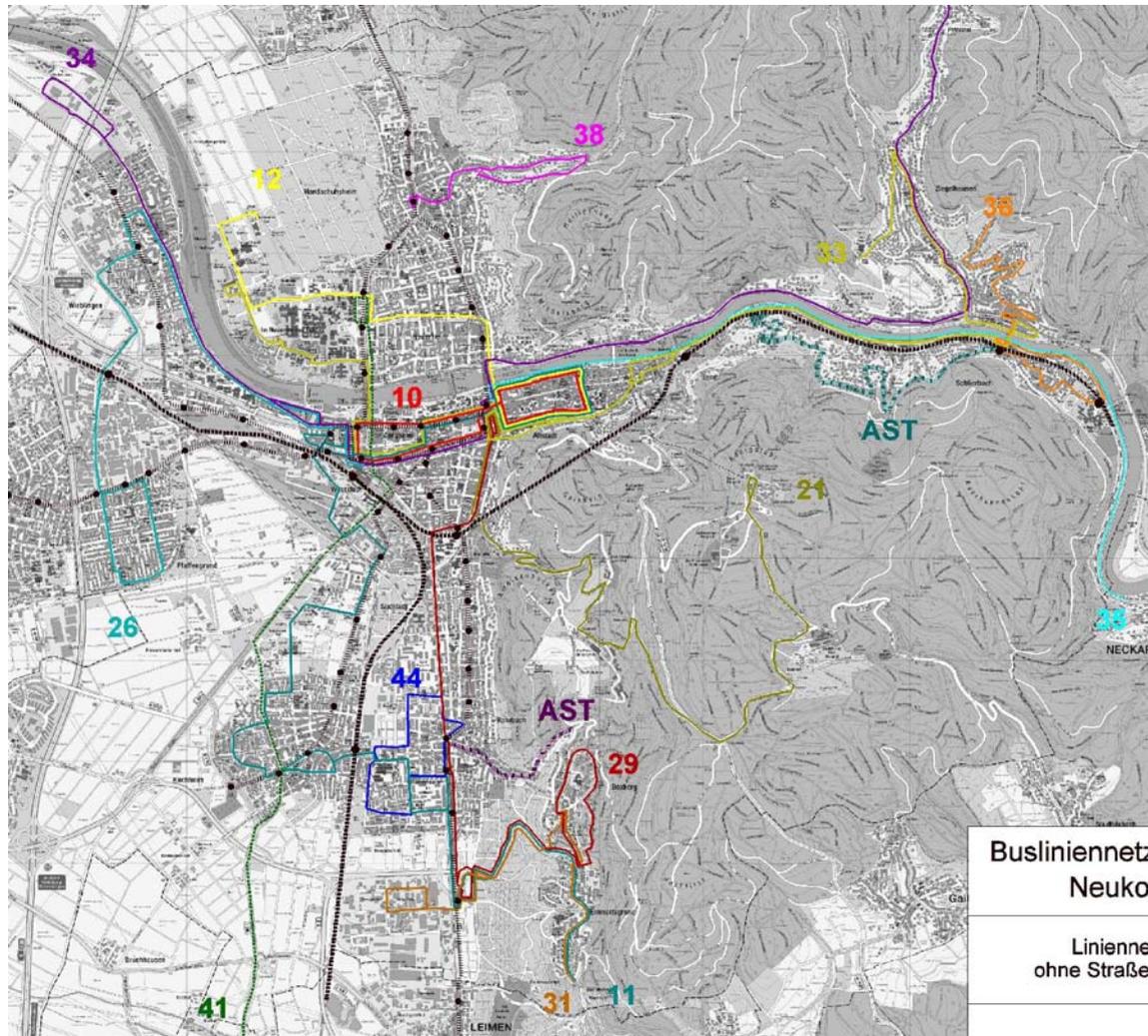
Buslinien, die heute in den Rhein-Neckar-Kreis verkehren (234, 235, 241/242) oder aus dem Kreisgebiet nach Heidelberg fahren (z. B 717, 718, 734, 735, 752, , 754, 755, 757) sind zunächst nicht Bestandteil der Netzkonzeption, da ihre künftige Struktur vom Mitwirken bzw. von Entscheidungen des Aufgabenträgers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