

Anlage 2 zur Vorlage „Nahverkehrsplan Heidelberg Fortschreibung 2005-2010“

Anlage 2 zur Drucksache: 0378/2005/BV

Ergebnis der Anhörung vom August 2005:
Stellungnahmen der anzuhörenden Einrichtungen und Organisationen
Zur Tabelle:

Organisation Eingangsdatum	Stellungnahmen	Bewertungskategorien: 1. Hinweis , 2. Nein - keine Berücksichtigung im NVP) 3. Ergänzung – in den Entwurf integriert, hier nicht mehr aufgeführt
VCD 28.08.05	<ul style="list-style-type: none"> Linienentwürfe im Busnetz (wie BB vorgestellt), Liniennetzpläne, die Fahrgastströme nach Linien oder detailliertere Graphiken mit einer vergrößerten Darstellung der Innenstadt fehlen 	Nein , Die Art der Darstellung entspricht dem VRN-Standard zur Systematik der NVP; Details zu den einzelnen Linienführungen im Rahmen der LNK
	<ul style="list-style-type: none"> Kritik an Netz: wenig attraktive Ringverkehre (Altstadt, Rohrbach, Pfaffengrund); Taktsprünge anstelle eines leicht merkbaren Taktschemas mit einheitlicher Taktminute; 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> S.11 nicht aufgenommene Trassen nicht streichen, sondern als Zukunftsoptionen erwähnen. 	Nein . Der Realisierungshorizont liegt außerhalb des Zeithorizonts des NVP-E.
	<ul style="list-style-type: none"> S. 20 Linie 29 ist für Abschnitt Bismarckplatz - Franz-Knauff-Str. kein Parallelverkehr zur Straßenbahn; daher sollte keine Beschränkung auf Spitzenstunden vollzogen werden. 	Nein , Parallelverkehr bezieht sich auf die Hauptrelation Rohrbach-Bismarckplatz
	<ul style="list-style-type: none"> S. 28 Aufwertung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen: In Wieblingen FH bauliche Verknüpfung zum Bus schaffen 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> S. 28 und Tabelle Seite 7 : Umsetzgleis Bismarckplatz u. ggf. Gleisbogen Bergheimerstr. in nächsten Punkt integrieren: „Umsteigeanlage Bismarckplatz“ 	Nein . 2 Projekte mit unterschiedlichem Zeithorizont und Zweck: 1. Umsetzgleis: kurzfristige Schaffung von Mehrkapazität.; später Gleisbogen - Maßn. zur betriebl. Verbesserung
	<ul style="list-style-type: none"> S. 36 Schienennetz <u>Bahnstadt</u> muss gleich zu Beginn der Baumaßnahme verwirklicht werden. Außerdem gleich größere Stellplätze für Car - Sharing - Fahrzeuge als Ergänzung zu Bus und Bahn schaffen. 	Hinweis

Anlage 2 zur Vorlage „Nahverkehrsplan Heidelberg Fortschreibung 2005-2010“

	<ul style="list-style-type: none"> • S. 40 Tab. III.2.2 <u>Integraler Taktfahrplan</u>: Anzustreben ist eine feste Taktminute über den ganzen Tag und an allen Tagen. Taktfamilien alleine sind etwas irreführend. Der gebräuchliche 20 min Takt der Busse passt nicht zur S-Bahn. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> • Anhang IV Erschließungsdefizite durch den teilweisen Wegfall der Linie 29 in der Rohrbacher Str. fehlen. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> • Anhang IV Heraufsetzen des Einzugsradius von 300 auf 400 m ist behindertenfeindlich insbes. für in der Mobilität eingeschränkte Personen. Dadurch auch meist über 500 m Fußweg bis zur Haltestelle, die Attraktivität des ÖPNV wird damit nicht gesteigert. 	Hinweis

BBK 25.08.05	<ul style="list-style-type: none"> • S. 12 II.1.3: „Buslinien dienen vorwiegend als Zubringer und Verteiler...“ Es fehlt die Aussage, dass Buslinien im Tangentialverkehr und zur Schaffung zusätzlicher direkter Verkehrsrelationen, z.B. zur Verbindung der Universitätsgebiete im Neuenheimer Feld mit dem Universitätsplatz, wichtige Zusatzaufgaben wahrnehmen können, die über eine reine Zubringerfunktion zur Schiene hinausgehen. 	Hinweis Zubringerfunktion bezieht sich auf das vollständig ausgebaute Straßenbahnnetz Heidelberg siehe NVP-E
	<ul style="list-style-type: none"> • S. 12 II.1.6: „Alle Nahverkehrsangebote in Heidelberg sind Bestandteil des VRN.“ Gerade in einer Touristenstadt wie Heidelberg ist es vorstellbar, dass spezifisch auf Touristen zugeschnittene Buslinien das normale Nahverkehrsangebot sinnvoll ergänzen, oder etwa nur zu bestimmten Jahreszeiten oder Festen (ggf. als Zubringer zu Veranstaltungen) regelmäßig angeboten werden. In Zusammenarbeit z.B. mit den Fremdenverkehrsträgern sind besonders gekennzeichnete Verkehre denkbar, die nicht zwangsläufig im VRN sein müssen. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> • S. 36 III.1 letzter Absatz Bahnstadt: „... In der ersten Ausbaustufe übernimmt die Linie 11 die Hupterschließung...“ Vielfältige Erfahrungen zeigen, dass es immer von Vorteil ist, wenn sich vor Baubeginn der Wohn- und Geschäftshäuser oder zumindest gleichzeitig mit der ersten Fertigstellung auch der künftige Nahverkehr bereits einsatzfähig sein sollte. Nur so können die neuen Bewohner in der Bahnstadt überzeugend dazu gebracht werden, gleich von Beginn an den ÖPNV zu nutzen. Bei den in Heidelberg üblichen Verzögerungen bei Bauprojekten im Schienenverkehr, ist es besonders wichtig rechtzeitig auf die dringende Notwendigkeit einer Anschlusssicherung hinzuweisen. 	Nein. Berücksichtigung im NVP-E

Anlage 2 zur Vorlage „Nahverkehrsplan Heidelberg Fortschreibung 2005-2010“

	<ul style="list-style-type: none"> S. 37 III.2.1: „Erschließungsqualität“ Die Heraufsetzung des fußläufigen Einzugsradius, der für eine ausreichende Erschließung angenommen wird, von 300 auf 400 m bei der Straßenbahn generell und beim Stadtbus mit 10-Min-Takt stellt eine Verschlechterung für den Fahrgast dar. Mit einem Umwegfaktor von 1,3 entspricht der Radius 400 m einem effektiven Fußweg von über 500 m. Diese Verlängerung der zumutbaren Fußwege um 1/3 widerspricht besonders der angestrebten Verbesserung der behindertengerechten Gestaltung des ÖPNV in Kapitel II.4.4 und III.2.4. außerdem wird ein überlagerter 10-MinTakt zweier Buslinie (jeweils im 20-Min-Takt) nicht als gleichwertiges Angebot ggü. einer Straßenbahnlinie im 10-Min-Takt wahrgenommen. Zumindest im Busbereich sollte daher am 300 m Radius fest gehalten werden. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> S. 38 1. Absatz: „Bedienungslücken“ Bedienungslücken bestehen bisher und auch weiterhin in zentralen Bereichen Neuenheims, in Schlierbach und im alten Ortskern von Rohrbach. Zusätzlich verschlechtert sich die Situation in der östlichen Weststadt durch die künftig nur an wenigen Stunden des Tages fahrende Linie 29. Diese Gebiete sind durchaus als zentral zu betrachten. 	Hinweis siehe Netzergänzung Ruftaxi Rohrbach – Kühler Grund
	<ul style="list-style-type: none"> S. 38 II.2.2: „Verbindungsstandards“ Die in Tab. III.2-1 genannte Abgangszeit ist für das Zentrum von Heidelberg mit 3 Min zu kurz. Realistischer sind hier 5 Min, wenn man die unattraktive Ringverbindung mit den Buslinie in die Heidelberger Altstadt berücksichtigt. Viele Fahrgäste laufen vom Umsteigeknoten Bismarckplatz auch größere Strecken zu Fuß durch die Fußgängerzone. Wird der vergrößerte Haltestellenradius von 400 m berücksichtigt, so werden auch hier verlängerte Zu- und Abgangszeiten die Konsequenz sein. Die angestrebten Reisezeitgewinne durch Vorrangschaltungen und Beschleunigungsmaßnahmen können längere Fußwegezeiten sicherlich nicht immer kompensieren. Wird die verlängerte Abgangszeit in den Verkehrsmodellen berücksichtigt, so ergeben sich sicherlich merkbare Verschiebungen im Modal - Split zugunsten des MIV. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> S. 39.5. Absatz: „Bei den Reisezeiten...“ Die im Ergebnis gefundene Bewertung, bei der die Relation Boxberg-Innenstadt am schlechtesten abschneidet, passt nicht zur geplanten Linienkonzeption 29, die immerhin eine regelmäßige Direktverbindung über den ganzen Tag gewährleisten sollte. Der künftige Umsteigezwang an Rohrbach-Süd führt zu einer Qualitätsverschlechterung für den Fahrgast. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> S.46 2. Block Fahrgastinformation: „Darüber hinaus...“ Es ist ungeklärt, wer die Informationsterminals aufstellen und betreiben soll. Aufgrund der vielseitigen Verwendbarkeit kann diese Aufgabe gut von Stadt oder Verkehrsverbund übernommen werden. 	Nein. Federführung Betreiber
	<ul style="list-style-type: none"> S. 47 2. Absatz : „ Zu einem akzeptablen Service gehören...“ Eine personalbesetzte Verkaufsstelle ist mit großem Aufwand für ein Verkehrsunternehmen verbunden, während ansprechbares Personal ja bereits auch ein Busfahrer im Dienst an der Haltestelle ist. Hier sind die Mindestanforderungen an die Qualität nicht genau genug zu erkennen. 	Hinweis. Teil der Ausschreibung
	<ul style="list-style-type: none"> Es fehlen : ...„ Definierte Qualitätssicherung mit Bonus-Malus-Regelung“ ... 	Nein. Teil einer Ausschreibung

Anlage 2 zur Vorlage „Nahverkehrsplan Heidelberg Fortschreibung 2005-2010“

VRN 01.09.05	<ul style="list-style-type: none"> • S. 28 Priorität B: Aufwertung von Verknüpfungspunkten, Punkt 1. Umbau der ÖV-Haltestelle Hbf.: Bei der Bündelung des ÖPNV im Bereich des Nordausgangs des Hauptbahnhofs muss berücksichtigt bleiben, dass sich der Linienweg für die Regionalbusse nicht verlängert. Insbesondere ist eine Verlegung der derzeitigen Haltestelle der Linie 718 nicht sinnvoll, wenn damit der Zwang verbunden wäre, künftig über die Czernybrücke den Hauptbahnhof anzufahren. 	Hinweis (Bestimmung der Linienwege und der Haltestellen erfolgt bei Abstimmung mit RNK, Grundlegend: Halt am Hbf. ggf. auch Bahnhof Süd)
IHK Rhein-Neckar 11.08.05	<ul style="list-style-type: none"> • „Die geplante Straßenbahnerschließung der Altstadt mit der Führung Adenauerplatz – Universität beziehungsweise Bismarckplatz – Karlstor, ist nicht mehr Teil des Nahverkehrsplans 2005-2010, sondern nur noch des Nahverkehrsentwicklungsplans. Dies wird von uns begrüßt, da vor einer definitiven Festlegung der Linienführung in diesem beengten Bereich eine ausführliche Meinungsbildung durch Verkehrsexperten und die betroffene Wirtschaft in der Altstadt erfolgen muss. Mit der Verschiebung der Maßnahme in den unverbindlicheren Nahverkehrsentwicklungsplan wird die erforderliche Zeit gewonnen, um eine moderne und zukunftssträchtige Nahverkehrsanbindung der Altstadt zu planen.“ 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> • „Wir weisen darauf hin, dass zusätzliche Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung zu einer weiteren Verschärfung der innerstädtischen Verkehrssituation in Heidelberg führen werden. Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen beispielsweise sollten unseres Erachtens nicht über das heute schon bestehende Maß hinaus geschaffen werden, da sie gerade in den Hauptverkehrszeiten zu zusätzlichen Staus führen. ...“ 	Hinweis
BUND 22.08.05	<ul style="list-style-type: none"> • „Wir begrüßen die Absicht der Stadt Heidelberg, den öffentlichen Nahverkehr weiter auszubauen – insbesondere durch die Straßenbahnprojekte Kirchheim und Neuenheimer Feld. Da diese Netzerweiterung und die gleichzeitig angespannter werdende finanzielle Lage der Verkehrsunternehmen umfangreiche Auswirkungen auf das zur Zeit bestehende Nahverkehrsnetz haben, gibt es jedoch auch Kritikpunkte.“ 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> • ...Einige der Maßnahmen werden jedoch zu Einbußen bei der Attraktivität führen – allen voran der vermehrte Zwang zum Umsteigen, der dadurch entsteht, dass der Bismarckplatz für mehrere Buslinien Endpunkt ist. Eine umsteigefreie Fahrt dürfte für viele Leute, deren Ziel nicht die Innenstadt ist, damit der Vergangenheit angehören. Zu befürchten ist, dass diese Leute als Kunden des ÖPNV verloren gehen, weil aller Erfahrung nach das Umsteigen unter realen Bedingungen nicht so funktioniert, wie es am Schreibtisch geplant wird. 	Hinweis

Anlage 2 zur Vorlage „Nahverkehrsplan Heidelberg Fortschreibung 2005-2010“

Eppelheim 10.08.05	<ul style="list-style-type: none"> „ Die Einführung einer neuen Buslinie 26, die die Linie 2 mit dem S-Bahnhof Wieblingen verbindet, wird grundsätzlich begrüßt. Wir regen an, diese Linie auch an Sonn- und Feiertagen zu betreiben, damit Ausflügler eine direkte Anbindung an das S-Bahnnetz haben. Eine Umsetzung sollte so schnell als möglich erfolgen, damit die Eppelheimer Bürger endlich eine angemessene Anbindung an die S-Bahn haben. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> Bezüglich der Verlegung der Straßenbahnlinie 2 in die „Grüne Meile“ haben wir keine grundsätzlichen Bedenken. Eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Einkaufsstätten und Betriebe in der Eppelheimer Straße muss jedoch gewährleistet bleiben. 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> Das Einfügen einer Straßenbahnlinie (Schwetzingen-) Eppelheim-Innenstadt mit Verknüpfung am Hauptbahnhof Süd wird von uns begrüßt. Die dadurch mögliche Linienführung der Linie 2 mit Taktverdichtung abwechselnd an den Bismarckplatz bzw. den Hauptbahnhof erachten wir als sehr sinnvoll. 	Hinweis
Dez.IV/3 1 18.08.05	<ul style="list-style-type: none"> „ ...halten wir eine enge Verknüpfung der Nahverkehrsplanung mit der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung für unverzichtbar. Dies hat die aktuelle Diskussion um Stickstoffdioxid- und Feinstaubgrenzwerte in den Städten zur Genüge bewiesen. ...eine streckenbezogene Verknüpfung herzustellen und Aussagen zur Entwicklung der Emissionen und Immissionen abzuleiten. Dies wäre u.E. die wesentliche Grundlage einer ökologischen Bewertung des Nahverkehrsplans.“ 	Hinweis Im Rahmen der Nahverkehrsplanung bisher so vom Gesetzgeber noch nicht vorgesehen
Amt 12 10.08.05	<ul style="list-style-type: none"> „ Buslinie 29:“ ... In dem Workshop zum Stadtteilrahmenplan Boxberg war der ganztägige Erhalt der Buslinie 29 mit 26 Nennungen die mit Abstand wichtigste Forderung.“ 	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> „ Kap. II.1.2 Bevölkerungsstruktur und PKW-Verfügbarkeit: Wir schlagen vor, an dieser Stelle die am 10.05.2005 im SEVA vorgestellten Zahlen auf der Grundlage der Daten des Statistischen Landesamtes zu verwenden. Die Vorlage ist beigelegt“ 	Nein. Bisherige Berechnungen basieren auf den Daten, die zu Beginn des Projektes 2002/2003 abgefragt wurden.
66 24.08.05	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung Bus/Straßenbahn an Spinne/Kirchheim auf Verträglichkeit mit planfestgestellter Lösung prüfen. 	Hinweis