

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Liniennetzkonzept Heidelberg 2006/2007

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	31.01.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bezirksbeirat Boxberg, Emmertsgrund, Kirchheim, Pfaffengrund, Rohrbach, Weststadt/Südstadt	07.02.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bezirksbeirat Altstadt, Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim, Schlierbach, Wieblingen, Ziegelhausen	09.02.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	07.03.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	16.03.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	30.03.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und in den Bezirksbeiräten die Liniennetzneukonzeption als Grundlage zur weiteren Ausarbeitung und betriebswirtschaftlichen Bewertung durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB)/ Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV). Die dadurch gewonnenen Aussagen zur Finanzierbarkeit bilden die Grundlage zur Vorbereitung der entgeltigen Beschlussfassung durch den Gemeinderat.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Liniennetzneukonzeption 2006/2007 (Heidelberg gesamt)
A 2	Ausschnitt Heidelberg Mitte
A 3	Ausschnitt Heidelberg West
A 4	Ausschnitt Heidelberg Süd
A 5	Ausschnitt Heidelberg Ost

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 öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Ziel/e:

MO 1 Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

MO 2 Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

MO 3 Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen

MO 4 Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

MO 5 Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten

MO 6 Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr

MO 7 „Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern

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 und kooperative interkommunale Zusammenarbeit fördern

Begründung:

Verkehrlich gute Abstimmung der ÖPNV-Netze in Stadt- und Landkreis

Begründung:

Beratungsfolge:

Die Liniennetzkonzeption wird zunächst ohne Beschlussfassung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt und in ihrer Entstehungsgeschichte erläutert, damit die Fraktionen ausreichend Zeit zur Prüfung der Konzeption erhalten. Die aus dieser ersten Beratung im Ausschuss oder in den anschließenden Bezirksbeiratssitzungen entstehenden Fragen werden zur Sitzung des SEVA am 7.3.2006 beantwortet, um eine fundierte Beschlussfassung zu gewährleisten.

1. Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist die Planungsebene über der konkreten Planung von Einzellinien und beschreibt Qualitäten und Bedienungskorridore (Netzplanung).

Der erste Nahverkehrsplan für die Stadt Heidelberg wurde 1998 beschlossen. Die im Jahre 2002 begonnene Fortschreibung des NVP dauerte wegen wichtiger Entwicklungen (Rahmenplanung Bahnstadt) und Entscheidungen (Aufbau und Gründung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Baubeginn Straßenbahn Kirchheim) länger an. Der mittlerweile erarbeitete Beschlussentwurf steht für Ende März 2006 zur Beschlussfassung an.

2. Liniennetzkonzeption

Die Überlegungen zur Neukonzeption des Liniennetzes haben eine lange Vorgeschichte. Ihr Ziel ist eine wirtschaftliche und fahrgastgerechte Liniengestaltung.

Als Ausgangspunkt für die Neukonzeption wurde die ohnehin erforderliche Anpassung durch die Betriebsaufnahme der Straßenbahn Kirchheim festgelegt.

Wichtige Merkmale:

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

Die verschiedenen zwischenzeitlich erarbeiteten Netzentwürfe wurden 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 eine neue Linienkonzeption entstanden, die im Sommer 2005 in den Gremien vorgestellt wurde.

Aufgrund der Rückfragen und Forderungen aus den Bezirksbeiräten und dem Gemeinderat wurde sie erneut überarbeitet: Gegenüber der bisher vorgestellten Fassung ist insbesondere die Wiedereingliederung der Linie 35 in der derzeitigen Form in das Netz hervorzuheben. Dies führte zu einer erneuten Anpassung des Entwurfes der Linienkonzeption, die zur Folge hatte, dass die neue Netzstruktur dem bisherigen, bewährten Netz sehr nahe kommt.

3. Kurzbeschreibung Busnetz

Folgendes neues Liniennetz im **werktäglichen Busverkehr** in Heidelberg kann ergänzend zu der Straßenbahnbedienung ab Ende 2006 angenommen werden:

Buslinien im 10 min. Takt	
12	Neuenheimer Feld – Neuenheim – Bismarckplatz- Uniplatz
33	(Köpfel – Schlierbach)* – Karlstor – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Neuenheimer Feld
Buslinien im 20 min. Takt	
11	Emmertsgrund – Rohrbach – Kirchheim – Bahnstadt – Hauptbahnhof – Uniplatz
35	(<i>Neckargemünd</i>) - Schlierbach – Bismarckplatz – Wieblingen
33	Köpfel – Schlierbach – Karlstor**- (Neuenheimer Feld)
26	Pfaffengrund – Wieblingen – Hauptbahnhof – Bismarckplatz, anschlussicher zu
34	Bismarckplatz – Haarlaß - Ziegelhausen
29	Boxberg – Rohrbach-Süd - Bismarckplatz - Uniplatz***
31	Emmertsgrund – Boxberg – Rohrbach-Süd
44	Ortsbus Rohrbach
Buslinien im 60 min. Takt	
21	Bismarckplatz - Kohlhof

(siehe Anlagen 1 – 5 Liniennetzneukonzeption 2006/2007)

kursiv: Regionallinie, gleicher Streckenverlauf wie heute

* verkehrt im Tagesverkehr auf diesem Abschnitt im 20-Min.-Takt

** verkehrt ab Karlstor im 10-Min.-Takt

*** verkehrt in den nachfragestarken Zeiten zwischen 7.00 h und 9.00 h sowie 13.00 – 18.00h bis Bismarckplatz – Uniplatz.

Zu den übrigen Zeiten und am Wochenende bis Rohrbach-Süd mit Anschluss Straßenbahn.

Das Netzkonzept ist offen für aufwands- und kostenneutrale Veränderungen an einzelnen Linienteilstücken.

Größter Eingriff sind die Anpassung der Linie 29, die nur in den nachfragestarken Zeiten bis zum Bismarckplatz und Uni-Platz durchgebunden wird und die Herausnahme der Linien 41 und 42.

Für die Stadtteile bedeutet das neue Konzept:

Ziegelhausen		unverändert
Schlierbach		unverändert
Altstadt		neue Ziele in Direktfahrt
Bergheim		unverändert
Wieblingen		neu: Anbindung S-Bahn, Verknüpfung Pfaffengrund
Pfaffengrund		neu: Anbindung S-Bahn und Wieblingen
Kirchheim		neu: Straßenbahn, Regionalbus Neuenheimer Feld
Rohrbach		neu: Ortsbus, Andienung Quartier am Turm - S-Bahn, Ruftaxi Kühler Grund
Emmertgrund		neu: Verbindung S-Bahn/Kirchheim, Verknüpfung Boxberg
Boxberg		weniger Direktfahrten Innenstadt, Verknüpfung Emmertgrund
Bahnstadt		enge Taktfolge durch Überlagerung von Stadt- und Regionallinien

4. Stadtgebiet/Region

Das Netz betrachtet die für das Stadtgebiet Heidelberg „angemessene Bedienung“ und wird voraussichtlich als ein Linienbündel zu behandeln sein. Buslinien, die heute aus dem Kreisgebiet nach Heidelberg fahren (z. B. 717, 718, 734, 752, 754, 755, 757) sind nicht Bestandteil der Netzkonzeption Heidelbergs, 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, die innerhalb des Stadtgebietes Heidelberg verkehren) fast ohne verkehrliche Abhängigkeiten von den Nachbarstädten ist.

Die Entwicklungsstufen des Netzmodells sind regelmäßig mit dem Rhein-Neckar-Kreis und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) erörtert worden, sodass eine verkehrlich gute Verträglichkeit des Linienkonzeptes des Kreises mit dem Heidelberger Netz zu erwarten ist.

Entsprechend der Beschlüsse des Kreistages erwarten wir aus Süden über Kirchheim eine Anschlussfahrt an jede Straßenbahn.

- Die neue Linie 742 aus Sankt Ilgen- Sandhausen wird in Kirchheim enden (2 Fahrten pro Stunde).
- Die neue Linie 741 aus Walldorf – Sandhausen wird über Kirchheim - Bahnstadt – zum Neuenheimer Feld führen (2 Fahrten pro Stunde).
- Die verstärkte Linie 718 aus Sankt- Leon-Rot – Walldorf – Sandhausen wird über Kirchheim – Hauptbahnhof zum Bismarckplatz verkehren (2 Fahrten pro Stunde).

Diese Linien stellen damit eine passende Ergänzung zum Stadtnetz dar und sollen eine eigene Verkehrsfunktion zum Beispiel durch die umsteigefreie Verknüpfung Kirchheim – Neuenheimer Feld und die Bedienungsfunktionen (Realschule Kirchheim, Bieth, Bahnstadt/Hauptbahnhof Süd) übernehmen. Die genauen Linienwege und Haltepunkte im Stadtgebiet sind noch abzustimmen.

Aus Osten fahren verschiedene Linien aus Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises über Neckargemünd Richtung Innenstadt ohne weitere Funktion für den Stadtverkehr Heidelberg.

Für Heidelberg von Bedeutung sind die Linien 734 und 35, die im Stadtgebiet **und** im Rhein-Neckar-Kreis verkehrliche Funktionen übernehmen.

Im neuen Liniennetz sollen sie in der bisherigen Form erhalten werden (Linie 35). Ab Bismarckplatz nach Westen streben wir für die Linie 34/734 eine anschlussichere Verknüpfung mit der neuen Linie 26 an, die ab Wieblingen-Mitte die Verbindung zum S-Bahnhof und zum Pfaffengrund herstellt.

5. Verkehrsqualität im Vergleich

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

Hauptbahnhof – Bismarckplatz	
Ist: 41, 42; 11, 33; 34	15 Fahrten pro Stunde (F/h)
Plan: 11, 33, 26/34, 718	14 F/h
Hauptbahnhof – Uniplatz	
Ist: 41/42	6 F/h
Plan: 11	3 F/h
Bismarckplatz – Universitätsplatz	
Ist: 12; 41, 42;	12 F/h
Plan: 11, 12, 29	12 F/h
Bismarckplatz – Karlstor	
Ist: 11/33; 35	9 F/h
Plan 33, 35	9 F/h

6. Liniennummern

Die Liniennummerierung im Netzentwurf ist vorläufig und orientiert sich am Bestandsnetz. Vor der geplanten Umsetzung mit Betriebsaufnahme der Straßenbahn Kirchheim im Dezember 2006 wird es einen Vorschlag zur Neu-Nummerierung geben.

Entsprechend den Absprachen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar wird Heidelberg sein Straßenbahn- und Busnetz im Zahlenraum zwischen 20 und 40 benennen können.

Die bisher vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar angestrebte Dreiziffrigkeit (Buslinie 11 wird zu 211) mit der „2“ als Merkmal für den Stadtverkehr Heidelberg, wurde aufgegeben. Dieses Konzept wird aber im Rhein-Neckar-Kreis verfolgt, wo die „7“ (734) das Merkmal „Kreislinie“ beschreibt.

Für die HSB/RNV ist der Weiterbetrieb der Linien 41/42 neu und 35 neu im Ergebnis einer Vergabe durch den RNK ab 2007 von wirtschaftlich hohen Interesse.

7. Aufwand und Finanzierung

Ziel ist es, mit der Linienkonzeption – inklusive der Straßenbahn Kirchheim und der neuen Erschließung bisheriger Netzlücken - Wirtschaftlichkeitsvorteile zu erreichen und neue Fahrgäste zu gewinnen.

Nach gutachterlicher Aussage könnten die Fahrgastgewinne gegenüber dem Ist-Netz zwischen 8 und 15 % (je nach Annahme zum Fahrgastverhalten) liegen.

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

8. Weiteres Vorgehen

Die vorgelegte Netzkonzeption ist aus Sicht der Stadt Heidelberg und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH ein tragfähiger Ausgleich zwischen Fahrgastinteressen und Wirtschaftlichkeit. Eine Umsetzung ist für Ende 2006, Betriebsaufnahme Straßenbahn Kirchheim, geplant.

Eine detaillierte Bewertung der finanziellen Folgen des Konzeptes muss durch die HSB/RNV auf der Basis von konkreten Fahrplanentwürfen erfolgen und den Gremien vorgelegt werden.

Für diese weitere Ausarbeitung und betriebswirtschaftliche Bewertung wird das Konzept an die HSB/RNV übergeben.

Diese Aussagen zur Finanzierbarkeit der Liniennetzneukonzeption bilden die Grundlage zur Vorbereitung der endgültigen Beschlussfassung durch den Gemeinderat.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg