

Stadt Heidelberg  
Dezernat II  
Stadtplanungsamt

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

**Nahverkehrsplan Heidelberg  
2005 - 2010**

# Informationsvorlage

und Tischvorlage im

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 15.03.2006

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
----------------	----------------	------------	-------------------	-------------

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	15.03.2006	N	O ja O nein O ohne	siehe Original
Haupt- und Finanzausschuss	16.03.2006	N	O ja O nein O ohne	siehe Original
Gemeinderat	30.03.2006	J	O ja O nein O ohne	siehe Original

**Inhalt der Information:**

*Die ergänzenden Informationen werden zur Kenntnis genommen.*

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

siehe Hauptvorlage

In den Sitzungen des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 31. Januar 2006 und 7. März 2006 wurde der Beschlussentwurf des Nahverkehrsplans Heidelberg 2005 – 2010 vorgestellt.

In der ersten Beratung wurden Anregungen zu Veränderungen am Beschlussentwurf gegeben und ergänzende Informationen (Synopsis der Veränderungen) erbeten, die mit der Tischvorlage am 7.3.2006 vorgelegt wurden.

In der Sitzung am 7.3. 2006 wurden Anträge eingereicht, zu denen die Verwaltung Hinweise gibt und Vorschläge macht.

1. Die Radien der Haltestelleneinzugsbereiche sollen bei 300 m belassen werden.
2. Jeder Stadtteil Heidelbergs soll ganztägig eine Direktverbindung zur Stadtmitte haben.
3. Die Fahrzeiten der Busse sollen besser als bisher an die S-Bahn angepasst werden. Eine bessere Vertaktung gelänge allerdings nur mit 10-Minuten-Takt. In wichtigen Relationen soll daher ein 10-Minuten-Takt verstärkt eingesetzt werden.
4. Richtwert für das Angebot ab 12 Uhr bis 20 Uhr an Sonn – und Feiertagen soll zwischen Zentrum und den Stadtteilen 15 Minuten betragen.
5. Dynamische Fahrgastinformation: Ansage-Anzeigesysteme schaffen, um günstigste/schnellste Umsteigemöglichkeit nutzen zu können. In Übergangszeit soll es eine statische Fahrgastinformation geben. (z.B. bei Straßenbahn Kirchheim Beziehung Hauptbahnhof: ob Umstieg auf Montpellierbrücke oder Haltestelle Stadtbücherei günstiger)
6. Linie 1 erhalten
7. Straßenbahn Altstadt: Investition in Prioritätsstufe A (bis 2010)
8. Die Beschleunigung des ÖPNV ist als Maßnahme mit hoher Priorität in den NVP aufzunehmen.

### **1. Antrag: Radien der Haltestelleneinzugsbereiche bei 300 m belassen**

Aufgabe des Nahverkehrsplans ist es, für das Stadtgebiet den Begriff der „angemessenen Bedienung“ zu definieren. Der Festlegung von Haltestelleneinzugsradien kommt eine Bedeutung zu, weil durch sie Bedienungslücken erkennbar werden, in denen die Erschließung mit dem ÖPNV fehlt.

Im ersten Nahverkehrsplan wurde mit einem Einzugsradius von 300 m ein hoher Standard definiert.

In der Vergangenheit wurden viele der Netzlücken durch neue Linienwege und neue Bedienungskonzepte geschlossen:

- Bergbus Ziegelhausen
- Bergbus Handschuhsheim
- 5 Ruftaxi-Linien

Der Gesamtaufwand für diese Erschließung insbesondere an Siedlungsrändern für die HSB (Bergbusse) beziehungsweise die Stadt (Anteil Ruftaxi) liegt bei ca. 275.000 € jährlich.

Die hohe Qualität eines Erschließungsradius von 300 m soll im neuen Nahverkehrsplan beibehalten werden. Sie wird ergänzt durch den Aspekt der Bedienungsqualität, in dem in den Kernbereichen mit einem Taktangebot von 10 Minuten und besser (Bus und Straßenbahn) auch in einem Radius von 400 m noch eine ausreichende Erschließung angenommen wird.

*Die Verknüpfung von Radius und Bedienungsqualität hat keine faktischen Folgen für die Wahl von Haltestellenabständen. Haltestellenstandorte werden in erster Linie von den wichtigen Ziel und Quellpunkten bestimmt.*

*Diese Veränderung wird ergänzt durch das bereits laufende Programm zum Ausbau von Bike & Ride-Stationen, die den faktischen Einzugsradius weiter erhöhen, da die Haltestellen mit dem Fahrrad mit geringerem Zeitaufwand komfortabel zu erreichen sind.*

Karte 1 in der Anlage 1 zeigt die Erschließungsqualität nach NVP-Beschlussentwurf  
Karte 2 in der Anlage 2 zeigt die Erschließungsqualität anhand der 300 m Radien.

Bei beiden Karten wurde der aktuelle Liniennetzvorschlag hinterlegt. Bedienungen mit Takt größer als 20 Minuten wie bei den Bergbussen oder bei Linie 29 mit der Nicht-Durchbindung zwischen 9 Uhr und 13 Uhr sind ohne Radien (Südstadt/Weststadt) dargestellt.

Die größten Betroffenheiten bei dem engeren Radius liegen in Neuenheim und Handschuhsheim Süd. Dies sind – besonders in Neuenheim – dicht bewohnte Gebiete, die keine „angemessene Bedienung“ erhalten. Die Herstellung einer Nahverkehrsanbindung für diese Zone ist absehbar nicht möglich.

### **Vorschlag Textänderung Beschlussentwurf**

Die Tabelle zu den Einzugsradien wird gestrichen und ersetzt durch:

Im Stadtgebiet Heidelberg wird für die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen (Bus und Straßenbahn) ein hoher Qualitätsstandard gesetzt. Im Regelfall gilt für Haltestellen (Bus und Straßenbahn) ein Radius von 300 m als gutes Komfortangebot. Eine ausreichende Bedienung ist bei einem 400 m Radius gegeben.

Im SPNV/S-Bahn wird ein Einzugsradius von 600 m um die Bahnhöfe und Stationen im Stadtgebiet als angemessener Radius festgesetzt.

## **2. Direktverbindungen**

Der Beschlussentwurf führt auf Seite 37 derzeit aus:

Häufiges Umsteigen senkt den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirkt sich negativ auf die Akzeptanz aus. **Daher sollen die wichtigen Ziele möglichst direkt bzw. mit maximal einem Umsteigevorgang erreicht werden können.** Zu berücksichtigen ist, dass Umsteigevorgänge beim Aufbau hierarchischer ÖPNV-Netze nicht zu vermeiden sind.

### **Vorschlag Textänderung Beschlussentwurf**

Daher sollen die wichtigen Ziele **aus allen Stadtteilen** möglichst direkt bzw. mit maximal einem Umsteigevorgang erreicht werden können.

### 3. Vertaktung S-Bahn – ÖV

Der Beschlussentwurf führt auf Seite 12, **II.1 Grundlage der Angebotskonzeption** derzeit aus:

- der Fahrplan der Buslinien soll auf den Takt des Schienenverkehrs ( S-Bahn, Straßenbahn ) abgestimmt sein.

Auf Seite 13 unter Punkt **II.1.1 Netzhierarchie** (5. Absatz) wird außerdem aufgeführt, dass bei der angestrebten Systematisierung des ÖPNV-Angebotes der Verknüpfung der Verkehrsmittel besondere Bedeutung zukommt . Die Fahrplantakte und Fahrzeiten sind demnach so aufeinander abzustimmen, dass die Anschlüsse an allen wichtigen Verknüpfungspunkten gewährleistet sind.

Ein Bedarf zur Textergänzung wird nicht gesehen (siehe auch Beschlussentwurf Seite 21, **II.4.1.**)

### 4. Verkehrsangebot sonntags 15 min Takt

Ein Grundtakt von 15 Minuten stellt einen Bruch der gewohnten Fahrplan- und Abfahrtszeiten in Heidelberg dar. Eine Umsetzung des Antrags ist mit betrieblichem Mehraufwand möglich. Kritisch für die Merkmbarkeit sind die kleinen Versprünge der Taktzeitenfamilien bei überlagerten 15 Minutentakt: 15 – 8– 3 Minuten.

Die derzeitige Formulierung lautet:  
Alles 30 Min. Takt (siehe NVZ)  
mit nachfragespezifischer Verstärkung  
( 15 – 30 – 60 – Takt )

#### **Vorschlag Textänderung Beschlussentwurf**

Um die Flexibilität für ein mögliches Mehrangebot im Sinne des Antrags zu erhöhen:  
**Mindestens** 30 Min. Takt (siehe NVZ) mit nachfragespezifischer Verstärkung  
(15 – 30 – 60 – Takt )

### 5. Fahrgastinformation

Einem hohen Niveau der Fahrgastinformation widmen sich verschiedene Kapitel des Nahverkehrsplans.

Die derzeit in Vorbereitung befindliche Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) in der RNV schafft die Voraussetzung für Echtzeit-Informationen an den wichtigsten Haltestellen.

Die Möglichkeit einer Umsetzung des Vorschlags über Anschluss- und Umstiegsinformationen **in** den Fahrzeugen wird außerhalb des NVP an die RNV zur Prüfung gegeben.

## 6. Linie 1 erhalten

Linie 1 ist Bestandteil der LNK und Bestandteil des Nahverkehrsplans.

Im NVP Beschlussentwurf ist die Linie 1 auf Seite 19 unter Punkt II.4.1 als Linie des ÖPNV-Grundnetzes (Straßenbahn) aufgeführt, die durchgehend bedient werden soll. Das heißt, die gesamte Strecke kann ohne Umsteigen befahren werden. Außerdem wird auf Seite 19 (vorletzter Satz) die Aussage getroffen, dass die Linie 1 für die Schleife durch das Neuenheimer Feld ausgelegt wird (Zeithorizont 2008).

Eine Streichung oder Rücknahme der Leistung nach Abschluss der Gleissanierung Nord ist nicht vorgesehen.

Durch die zu erwartende Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket wird sich die Nachfrage auf der Linie 1 tendenziell erhöhen, bis sie ab 2008 das Verkehrsangebot auf der Neubautrasse für das Neuenheimer Feld noch weiter verbessert.

## 7. Straßenbahn Altstadt

Eine Wiederanbindung der Altstadt mit der Straßenbahn gehört aus verkehrlichen wie aus wirtschaftlichen Gründen zu den Projekten mit hoher Dringlichkeit. Sie ist derzeit im Nahverkehrsentwicklungsplan aufgeführt, weil nicht zu erwarten ist, dass eine Umsetzung innerhalb von vier Jahren erfolgt (Laufzeit NVP 2005 – 2010).

## 8. Beschleunigung ÖPNV

Auf Seite 29 des NVP Beschlussentwurfes (Tabelle II.6-3) wird unter „Sonstige Maßnahmen (kontinuierliche Aufgabe)“ bei Nr. N3-5 das Beschleunigungsprogramm Bus- und Straßenbahn als Investitionsmaßnahme aufgeführt. Insbesondere wird die ÖV-Priorisierung auf Hauptverkehrsstraßen ( z.B. Busspur Friedrich-Ebert-Anlage/Adenauerplatz) genannt. Siehe hierzu auch Beschlussentwurf NVP Anhang II (Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 – 2003 ), Seite A II-2, N1-16 – N1-20.

Der Beschlussentwurf führt auf Seite 43 unter Punkt III.2.7 ÖPNV-relevantes Straßennetz aus:

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Der ÖPNV wird teilweise in erheblichem Maße durch Staus im motorisierten Individualverkehr (MIV) beeinträchtigt. Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung steigern dessen Attraktivität und senken die Reisezeiten. Entsprechende Maßnahmen sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen zu benennen und abzustimmen. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung anzustreben.

...

Zur Beschleunigung des ÖPNV soll in der Friedrich-Ebert-Anlage Nord, zwischen Naderstraße und Sophienstraße eine Busspur eingerichtet werden.

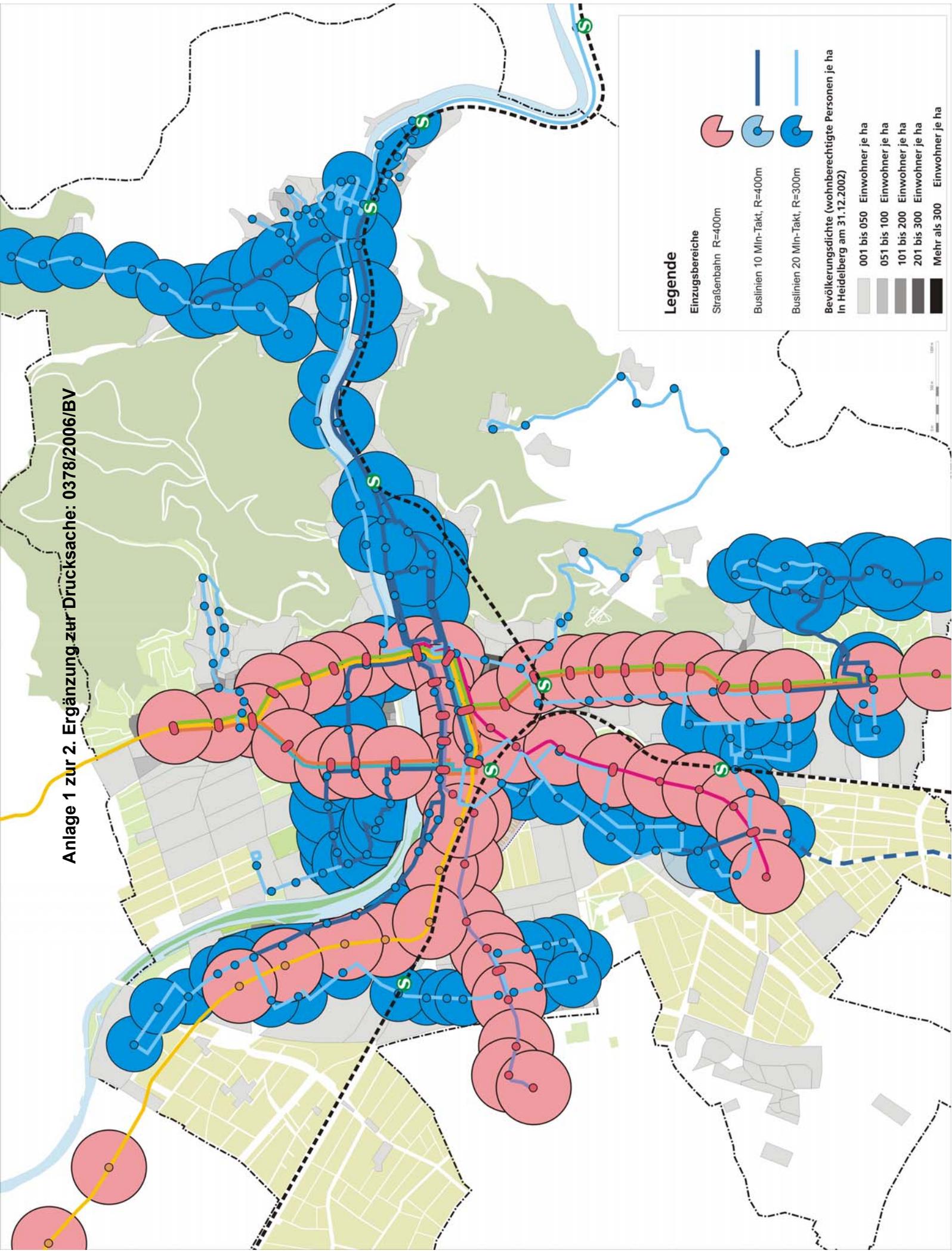
### Vorschlag Textänderung Beschlussentwurf

Der beantragte Satz kann zur Verstärkung der bisherigen Aussagen oben sinngemäß eingefügt werden:

„...senken die Reisezeiten. Entsprechende Maßnahmen **müssen** in Abstimmung den Verkehrsunternehmen **mit hoher Priorität** benannt und **umgesetzt werden**. ....“

gez. **B. Weber**

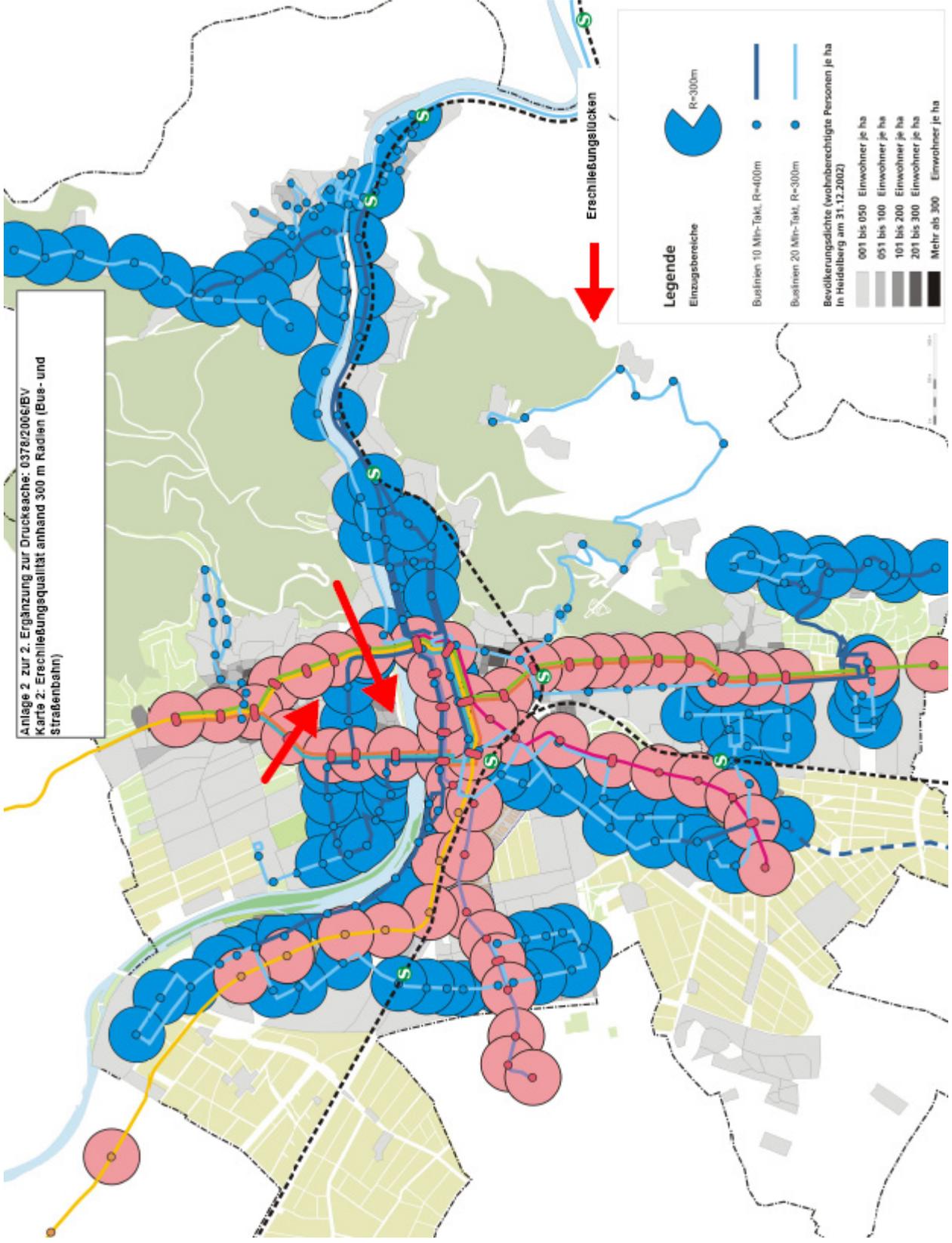
Anlage 1 zur 2. Ergänzung zur Drucksache: 0378/2006/BV



**Legende**

- Einzugsbereiche**
- Straßenbahn R=400m
- Buslinien 10 Min-Takt, R=400m
- Buslinien 20 Min-Takt, R=300m
- Bevölkerungsdichte (wohnberechtigte Personen je ha in Heidelberg am 31.12.2002)
- 001 bis 050 Einwohner je ha
- 051 bis 100 Einwohner je ha
- 101 bis 200 Einwohner je ha
- 201 bis 300 Einwohner je ha
- Mehr als 300 Einwohner je ha

Anlage 2 zur 2. Ergänzung zur Drucksaache: 0378/2006/BV  
 Karte 2: Erreichbarkeitsqualität anhand 300 m Radien (Bus- und  
 Straßenbahn)



**Legende**

Einzugsbereiche  
 R=300m

Buslinien 10 Min-Takt, R=400m

Buslinien 20 Min-Takt, R=300m

Bevölkerungsdichte (wahrscheinlichste Personen je ha  
 in Heidelberg am 31.12.2002)

001 bis 050	Einwohner je ha
051 bis 100	Einwohner je ha
101 bis 200	Einwohner je ha
201 bis 300	Einwohner je ha
Mehr als 300	Einwohner je ha