

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Dezernat I, Personal und Organisationsamt

Betreff:

**Umsetzung des Änderungsantrages
Nummer 297 des Gemeinderates zum
Doppelhaushalt 2011/2012
- Gesamtverkehrskonzeption für Heidelberg**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	21.11.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	29.11.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgendes Vorgehen:

Die Verwaltung wird damit beauftragt, die Durchführung einer Evaluation des Verkehrsentwicklungsplans und des entsprechenden straßenräumlichen Handlungskonzepts der Stadt Heidelberg sowie weitere Leitplanungen beziehungsweise eine Neukonzeption vorzubereiten und die dafür notwendigen Schritte einzuleiten.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Durch eine Gesamtverkehrskonzeption für Heidelberg mit einer entsprechenden Umsetzung kann das o. g. Ziel erreicht werden.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Anlass

Der Beschluss zum Haushaltsplan 2011/2012 wurde durch einen Paketänderungsantrag aus der Mitte des Gemeinderats ergänzt. Der Änderungsantrag Nummer 297 beinhaltet, dass Heidelberg dringend eine Gesamtkonzeption braucht, die alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Im Rahmen der Informationsvorlage zu den Auswirkungen des beschlossenen Paketänderungsantrages zum Haushaltsplan 2011/2012 (Drucksache: 0110/2011/IV) wurde bereits kurz auf die Erarbeitung einer Vorgehensweise beziehungsweise Konzeption hingewiesen, die im Folgenden erläutert wird.

2. Aktueller Sachstand

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 1994 und seiner Fortschreibung im Jahr 2001 sowie dem verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) 2005 - 2010 liegen für die Stadt Heidelberg zwei zielorientierte Leit-/Rahmenvorgaben vor, die gemeinsam betrachtet alle Verkehrsträger berücksichtigen. Während im VEP verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen entwickelt sind, stehen im Betrachtungsvordergrund des NVP Maßnahmen, die den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) betreffen. Diese Planwerke haben nach wie vor Gültigkeit.

Grundsätzlich halten sich alle Infrastrukturplanungen unter anderem an die Vorgaben aus den Leitlinien der kinderfreundlichen Verkehrsplanung, des Nahverkehrsplans und des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Heidelberg.

Der Nahverkehrsplan Heidelberg wird im Rahmen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und der im Verbundgebiet des VRN anstehenden Fortschreibung der Nahverkehrspläne derzeit evaluiert und fortgeschrieben. Analog zum Vorgehen in 2003 und 2004, werden die entsprechenden Gutachten zentral über die VRN GmbH vergeben, sodass der Nahverkehrsplan für die Aufgabenträger (in diesem Fall liegt für Heidelberg die Federführung bei der Abteilung 81.2 - „Konzeptionelle Verkehrsplanung/ÖPNV“ im Amt für Verkehrsmanagement) bis Ende 2014 erstellt werden kann. Gemäß den Festlegungen in den Zielvereinbarungen des Amtes für Verkehrsmanagement hat die Verwaltung bereits Mittel dafür in den Haushalt eingestellt, auf die voraussichtlich ab 2013 zurückgegriffen wird.

Bisher sind aus beiden Werken relativ wenige Maßnahmen umgesetzt worden. Im Bereich des ÖPNV soll im Zuge des Projekts „Mobilitätsnetz Heidelberg“ ein Großteil der Maßnahmen des Nahverkehrsplans bis 2019 geplant und realisiert werden.

3. Methodik/Vorgehensweise

Aus Sicht der konzeptionellen Verkehrsplanung bezieht sich der von den Antragstellern eingeführte Begriff der Gesamtverkehrskonzeption auf die Erstellung eines neuen Konzepts über alle Verkehrsarten, das unter Überprüfung und Berücksichtigung bestehender Entwicklungs- und Rahmen- sowie Leitpläne im Wesentlichen folgende Aspekte aufgreifen und gesamtstädtisch behandeln soll:

1. Netzkonzepte für alle Verkehrsarten
2. Verkehrssicherheit
3. Umweltauswirkungen des motorisierten Individualverkehrs
4. ruhender Verkehr
5. Wirtschaftsverkehr auf Straße und Schiene
6. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
7. Finanzierung
8. Öffentlichkeitsarbeit

Eine solche Konzeption ist etwas Neues, wobei folgende wichtige Schritte bei der Erarbeitung zu beachten sein werden:

Schritt 1: Evaluation und Überprüfung von bestehenden Entwicklungs- und Rahmen- sowie Leitplanungen (Stufe 1)

Schritt 2: Erarbeitung einer Neukonzeption (Stufe 2)

Eine Evaluation (Stufe 1) bedeutet, dass die beschlossenen Ziele und Maßnahmen insbesondere aus dem VEP hinsichtlich ihrer Aktualität und ihrer Umsetzung geprüft werden. Beim Aufzeigen von umgesetzten beziehungsweise sich in Umsetzung befindlichen Maßnahmen sind unter anderem Faktoren wie Baukosten, Zeitraum, Dauer, Wirkung usw. interessante Kenngrößen. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen sind die Gründe für eine Nicht-Umsetzung zu beleuchten, und mit Blick auf ein weiteres Vorgehen sind Vorschläge zu erarbeiten, die als Einstiegsgrundlage in die 2. Stufe einfließen können. Die Evaluation des VEP 1994/2001 wäre dann eine Einstiegsgrundlage im Rahmen der 2. Stufe für eine neue verkehrsmittelübergreifende Gesamtkonzeption. Zudem wäre im Rahmen der Ergebnisse dieser 1. Stufe aufzuzeigen, welche Methodik der Neukonzeption sich für die 2. Stufe eignet - entweder die erneute Aufstellung eines VEP, oder die Aufstellung eines Masterplans Mobilität, oder eine innovative Mischung aus beiden. Ein Teilziel eines Masterplans Mobilität ist bereits in Form des Projektes „Mobilitätsnetz Heidelberg“ für eine schienenmäßige Ausweitung der Erschließung in Heidelberg in Angriff genommen worden. Da es für eine solche integrierte Gesamtverkehrskonzeption keine standardisierte Vorgehensweise gibt, geht es dabei u. a. auch darum, einen Erfahrungsaustausch mit anderen Städten durchzuführen.

Im Rahmen der ÖPNV-Planungen gibt es noch eine Besonderheit durch das Planwerk Nahverkehrsplan: Die Fortschreibung der Nahverkehrspläne in Baden-Württemberg wird im ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg exakt beschrieben (siehe auch § 11 und § 12 ÖPNVG):

§ 12, Absatz (7): „Spätestens nach Ablauf von fünf Jahren ist der Nahverkehrsplan zu

überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Für die Überprüfung und Fortschreibung gelten die Vorschriften für die Aufstellung des Nahverkehrsplans“.

Da die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes voraussichtlich zum 01.01.2013 in Kraft treten wird und danach im Verbundgebiet VRN alle Nahverkehrspläne fortgeschrieben werden (2013 bis 2014), wird diese Überprüfung auch für Heidelberg durchgeführt. Das „Mobilitätsnetz Heidelberg“ greift dabei auf die Beschlüsse zum Nahverkehrsplan zurück und beinhaltet Maßnahmen, die ebenfalls durch ähnlich lautende Beschlüsse im Verkehrsentwicklungsplan legitimiert waren. Diese Maßnahmen werden Bestandteil der Evaluierung des Nahverkehrsplanes und anschließend in dessen Fortschreibung einfließen.

In Stufe 2 erfolgt der eigentliche Neukonzeptionsprozess. Die Methodik der Erarbeitung einer Gesamtkonzeption baut auf der Analyse aus Stufe 1 auf und fängt mit einer Bestandsaufnahme an. Danach folgt unter prognostischen Ansätzen die Betrachtung von Szenarien (Was wäre, wenn?), die im Rahmen eines ausführlichen Beteiligungsprozesses zu einem Ideenbündel von neuen Maßnahmen und Zielen führen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen über die unterschiedlichen Auswirkungen kann dann ein Zielkonzept erarbeitet werden. Nach einem Abwägungsprozess münden konkrete Maßnahmen in die Entwicklungsplanung ein, die in der Regel einen Realisierungshorizont von 10 bis 15 Jahren hat. Alle zwei Jahre könnten ein Zwischenbericht und alle fünf Jahre eine Anpassung erfolgen.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann der Zeitaufwand für den gesamten Prozess nicht genau ermittelt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Stufen 1 und 2 eine Bearbeitungsdauer von mindestens zwei Jahren in Anspruch nehmen werden.

Aus methodisch-fachlichen Gründen wird vorgeschlagen, den Erarbeitungsbeginn für eine Gesamtverkehrskonzeption in Heidelberg in das Jahr 2015 zu legen. Dieser Zeitraum ist aus folgenden Gründen für ein Vorhaben dieser Größenordnung geeignet:

- Bis dahin liegen die Auswertungen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen „Mobilität in Städten - SrV 2013“ vor, die wesentliche Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten von Heidelbergern liefern und eine essentielle Grundlage für die notwendigen laufenden Aktualisierungen des Verkehrsnachfragemodells bildet. Mit dem Verkehrsnachfragemodell ist es möglich Wirkungsanalysen durchzuführen und Szenarien zu untersuchen.
- Die im Rahmen des Konversionsprozesses der amerikanischen Liegenschaften zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen sind in zwei Jahren (Ende 2014/Anfang 2015) hinsichtlich einer aufzustellenden Verkehrsprognose absehbarer und konkreter.

4. Auswirkungen auf die Haushaltsplanung und Tätigkeiten der Verwaltung

Sowohl die Evaluation als auch die Neukonzeption bedürfen einer gutachterlichen Begleitung. Darüber hinaus werden zur Bearbeitung des Prozesses neben der gutachterlichen Begleitung aus heutiger Sicht

1. Arbeitskapazitäten im Umfang einer Vollzeitkraft (konzeptionelle/r Verkehrsplaner/in) in der Abteilung „Konzeptionelle Verkehrsplanung/ÖPNV“ des Amtes für Verkehrsmanagement und
2. im Rahmen der 2. Stufe eine externe fachkundige Moderation für Beteiligungsprozesse benötigt.

Derzeit sind im Amt für Verkehrsmanagement alle vorhandenen Personalkapazitäten/-ressourcen gebunden. Künftige zusätzliche Aufgaben in der Abteilung „Konzeptionelle Verkehrsplanung/ÖPNV“ aufgrund der angestrebten Gesamtverkehrskonzeption sind:

- Steuerung und Bearbeitung der Evaluation bestehender Entwicklungs- und Rahmen- sowie Leitpläne
- Inhaltliche beziehungsweise fachliche Betreuung beauftragter Ingenieurbüros
- Erfahrungsaustausch mit anderen Städten
- Koordination, Betreuung und Begleitung des Gesamtprojekts und der beteiligten Akteure
- Fachämterübergreifende Organisation und Abstimmung des Planungsprozesses innerhalb der Stadt und im Verband Region Rhein-Neckar (VRRN)
- Einbindung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger
- Erstellung von Vorlagen für die Gremien

Um diese zusätzlichen Aufgaben im voraussichtlichen Umfang einer Vollzeitkraft innerhalb der Abteilung „Konzeptionelle Verkehrsplanung/ÖPNV“ wahrnehmen zu können, ist die vorhandene Personalausstattung im Vorfeld der Haushaltsberatungen 2015/2016 zu überprüfen.

Mit Blick auf die Vorgehensweise hinsichtlich der gutachterlichen Begleitung und der Moderation für Beteiligungsprozesse (jeweils durch Externe) werden im Doppelhaushalt 2015/2016 zusätzliche Finanzmittel benötigt. Die Verwaltung wird nach Auswertung von Gutachterangeboten den sich daraus ergebenden Betrag in die Haushaltsanmeldung 2015/2016 einfließen lassen.

Nach Abwicklung der beschriebenen zwei Stufen in Form der Evaluation und Neukonzeption sind die Maßnahmen aus der Gesamtverkehrskonzeption aus fachlicher Sicht laufend zu betreuen und regelmäßig zu evaluieren, um damit eine Kontinuität der konzeptionell-strategischen Verkehrsplanung in Heidelberg zu gewährleisten. Hier empfehlen sich ein Zwischenbericht im zweijährigen Abstand sowie eine Anpassung alle fünf Jahre.

Unter Berücksichtigung finanzieller Aspekte dient die Gesamtverkehrskonzeption somit einer ganzheitlichen Betrachtung der verkehrlichen Situation in Heidelberg und ermöglicht es verkehrliche Prioritäten zu setzen und diese fortlaufend zu überprüfen.

Bernd Stadel

gezeichnet