

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

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Nahverkehrsplan Heidelberg
Fortschreibung 2005 - 2010**

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	
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 Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Die Stadt Heidelberg beschließt den Nahverkehrsplan 2005-2010.*
- 2. Der Beschluss zur Linienbündelung (Drucksache 0396/2005/BV) wird Bestandteil des Nahverkehrsplans 2005 – 2010.*
- 3. Die Umsetzung bedarf des Gesamtnachweises der Finanzierung des Nahverkehrsplans.*

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Nahverkehrsplan Beschlussentwurf
A 2	Synopse Anhörung Nahverkehrsplan
A 3	Beschlussvorlage 0396/2005/BV: Linienbündelung im öffentlichen Personennahverkehr

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

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n:
(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:

Attraktiver ÖPNV mit Rückgrat Schiene.

Gleichwertige Erschließung im ganzen Stadtgebiet.

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

Nummer/n:
(Codierung)

RK 1 Nachbarschaftliche und kooperative interkommunale Zusammenarbeit fördern

Begründung:

Verkehrliche gute Abstimmung der ÖPNV-Netze in Stadt und Landkreis

Der Nahverkehrsplan wird zunächst ohne Beschlussfassung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt, damit die Fraktionen ausreichend Zeit zur Prüfung der umfangreichen Konzeption erhalten. Die aus dieser ersten Beratung im Ausschuss entstehenden Fragen werden zur Sitzung des SEVA am 7.3.2006 beantwortet, um eine fundierte Beschlussfassung zu gewährleisten.

Begründung:

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Im Nahverkehrsplan legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte „ausreichende Verkehrsbedienung“ fest. Die Genehmigungsbehörde hat den beschlossenen Nahverkehrsplan bei der Genehmigung von Linienverkehren nach dem PBefG zu berücksichtigen.

Aus kommunaler Sicht ist der Nahverkehrsplan Ausdruck der planerischen Konzeption für den ÖPNV hinsichtlich Infrastruktur, Qualität und Betrieb. Er ist ein rechtlich verbindlicher Fachplan und mit der Bauleitplanung, Regionalplanung und Landesplanung abzustimmen.

Für den Aufgabenträger stehen grundsätzliche Überlegungen zum Angebot im Vordergrund.

- Netzkonzeption im Hinblick auf die Versorgungsdichte und Verkehrsströme
- Gewünschte Erschließungs- und Verbindungsstandards
- Gewünschte Qualitätsstandards (zum Beispiel Wagenmaterial)

Erarbeitung des Nahverkehrsplans und Beratungsgang

Der erste Nahverkehrsplan für die Stadt Heidelberg wurde im Jahr 1998 beschlossen. Das Gesetz empfiehlt, ihn nach spätestens fünf Jahren auf den Fortschreibungsbedarf hin zu prüfen. Die im Jahre 2002 angenommene Bearbeitungszeit für die Fortschreibung des NVP konnte nicht eingehalten werden. Hintergrund sind zeitgleich ablaufende Entwicklungen (Rahmenplanung Bahnstadt) und Entscheidungen (Aufbau und Gründung der Rhein-Neckar-Verkehrs-GmbH (RNV), Baubeginn Straßenbahn Kirchheim), die eine ständige Weiterentwicklung der Entwurfsfassungen zur Folge hatten.

Im Jahr 2004 wurde entschieden, den Nahverkehrsplan nicht nur fortzuschreiben, sondern ein Netzkonzept mit dem Ausgangspunkt **2006/2007** - Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim - zu Grunde zu legen.

Die wichtigsten inhaltlichen Aussagen zum neuen Netz sind im Juni 2005 in der Vorlage 0081/2005 Optimierungskonzept ÖPNV, vorgestellt worden.

Mit den verkehrlichen Eckpunkten, die im Gemeinderat präsentiert wurden, ist der Entwurf des Nahverkehrsplans im Juli 2005 in die Anhörung der Träger öffentlicher Belange (siehe unten) gegangen.

Die Anregungen aus der Beratung mit den Bezirksbeiräten und im Gemeinderat sowie die Ergebnisse der Anhörung konnten zu einem großen Teil aufgenommen werden. Insbesondere kann die Forderung nach Erhalt der Linie 35 erfüllt werden.

Durch diese erneute Anpassung aus der Wiederaufnahme der Linie 35 ergaben sich erneute Änderungen im Nahverkehrsplan-Entwurf, die eine Nachbearbeitung der Texte, Tabellen und Karten in der Anlage zum Nahverkehrsplan (Anhang IV, Karte 2) zur Folge haben.

Ingesamt wurde der **Nahverkehrsplan** – Beschlussentwurf (Anlage 1) – gestrafft und als übergeordnete Planung stärker auf die **grundsätzlicheren Aussagen zum Gesamtnetz** ausgerichtet, ohne einzelne Linienwege im Detail festzulegen.

Das überarbeitete Linienkonzept wird in einer eigenen Vorlage detaillierter beschrieben und im Bezirksbeirat in zwei Sitzungen (Nord und Süd) und gemeinsam mit dem Nahverkehrsplan im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beraten.

Anhörungsverfahren

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist nach § 12 Absatz 7 in Verbindung mit Absatz 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (BWÖPNVG) ein Anhörungsverfahren durchzuführen. An diesem Verfahren sind die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmer sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem PBefG zuständigen Behörden zu beteiligen. Andere Stellen können beteiligt werden.

34 externe Behörden, die Nachbargemeinden, Verkehrsunternehmer und Verbände sowie intern 8 Fachämter und alle Dezernate wurden mit Schreiben vom 27.07.05 aufgefordert, ihre Bedenken und Anregungen zum Entwurf bis spätestens 19.08.05 vorzubringen. Aufgrund der Bitte vieler am Verfahren Beteiligter wurde die Frist bis zum 01.09.05 verlängert.

Von 17 Beteiligten ging keine Antwort ein.

Die eingegangenen Rückmeldungen und Hinweise sind aus der Synopse in Anlage 2 ersichtlich. Viele Anregungen wurden – wörtlich oder sinngemäß - in den Nahverkehrsplan, Beschlussentwurf, aufgenommen. Diese sind in der Synopse nicht mehr aufgeführt. Einwendungen, die nicht berücksichtigt wurden, sind mit einer kurzen Stellungnahme kommentiert.

Kosten des Nahverkehrs

Die Umsetzung der Aussagen im Nahverkehrsplan zu angestrebten Investitionsmaßnahmen und zum konkreten Verkehrsangebot steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.

Wegen der Veränderungen im vorgeschlagenen Linienkonzept nach der Vorstellung im Gemeinderat und bei den Bezirksbeiräten konnten seitens der RNV und HSB bisher keine Berechnungen vorgelegt werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen (zum Beispiel Umbau Bismarckplatz, Umbau Haltestelle Hauptbahnhof/Vorplatz), bei denen eine finanzielle Beteiligung der Stadt im Umfeld der Verkehrsanlagen absehbar erforderlich sein wird, müssen mit der weiteren Konkretisierung der Projekte in die Finanzplanung der Stadt aufgenommen werden.

Regionallinien Rhein-Neckar-Kreis

Neben den rein innerstädtischen Verbindungen stellt Heidelberg als Oberzentrum für den umliegenden Rhein-Neckar-Kreis einen besonderen Start- und Zielpunkt auch im öffentlichen Nahverkehr dar.

Die Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim schafft für das Buslinienetz südlich von Heidelberg einen großen Anpassungsbedarf. Die HSB-Linien 41 und 42 im Stadtgebiet werden durch die Straßenbahn ersetzt. Für die Anbindung von Sandhausen und Walldorf an Heidelberg hat der Rhein-Neckar-Kreis mit Unterstützung des VRN einen Vorschlag erarbeitet, der vom Kreistag als Ergänzung zum Nahverkehrsplan am 26.07.2005 beschlossen wurde:

Der Rhein-Neckar-Kreis beabsichtigt nach der Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim

1. die direkte Verknüpfung der Linie 742 Sankt Ilgen - Sandhausen – Kirchheim (30-Minuten-Takt) mit der Straßenbahn,
2. die Durchbindung der Linie 741 aus Walldorf – Sandhausen in das Neuenheimer Feld (30-Minuten-Takt, 2 Fahrten/Stunde),
3. die Durchbindung der Linie 718 aus Sankt Leon-Rot im 30-Minuten-Takt zum Bismarckplatz (2 Fahrten pro Stunde).

Damit ergibt sich in Kirchheim für jede Straßenbahn (6 Fahrten pro Stunde) ein Busanschluss nach Süden. Richtung Innenstadt wird Kirchheim mit diesem Fahrprogramm nicht nur mit zwei weiteren Fahrten an den Hauptbahnhof angebunden (Linie 718, zusätzlich zu Linie 11), sondern erhält auch noch alle dreißig Minuten eine neue Direktfahrt in das Neuenheimer Feld. Die genauen Linienwege und Haltepunkte im Stadtgebiet sind noch abzustimmen. Sie sollen eine ergänzende Bedienungsfunktion übernehmen (Realschule Kirchheim, Bieth, Bahnstadt/Hauptbahnhof Süd).

Die Stadt hat ihre anfänglichen Bedenken gegen die Vorschläge des Rhein-Neckar-Kreises wegen einer teilweisen Parallelbedienung zur neuen Straßenbahn zurückgestellt, weil die verkehrlichen Interessen der Einpendler aus dem Süden überwiegen.

Linienbündelung

Unter Federführung des Verkehrsverbundes wurde unter anderem für das rechtsrheinische Verbundgebiet durch einen Gutachter ein Linienbündelungsvorschlag erarbeitet.

Für die Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ist, als Vorbereitung auf den Wettbewerb im Stadtbusverkehr, eine Anpassung der Laufzeiten der Linienkonzessionen vorgesehen, damit ein später gegebenenfalls im Wettbewerb stehendes Linienbündel nur Einzellinien enthält, die zum gleichen Zeitpunkt auslaufen (Harmonisierung).

Heidelberg wird sein innerstädtisches Busnetz als ein Linienbündel mit künftig gleicher Laufzeit der Konzessionen zusammenfassen. Nähere Erläuterungen wurden in der Beschlussvorlage zur Linienbündelung (siehe 0396/2005/BV) gegeben.

Der Beschluss zur Linienbündelung wird als Anlage in den Nahverkehrsplan 2005 – 2010 integriert.

Liniennummern

In der Liniennetzneukonzeption sind zur leichteren Nachvollziehbarkeit die bisherigen Liniennummern fortgeschrieben. Bis zur Umsetzung der Neukonzeption Ende 2006 mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim wird im Gemeinderat eine Neuordnung der Liniennummerierung präsentiert.

Entsprechend den Absprachen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem VRN wird Heidelberg sein Straßenbahn- und Busnetz mit Zahlen zwischen 20 und 40 benennen können. Die bisher vom VRN 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“ (718) das Merkmal „Kreislinie“ beschreibt.

Sicherheit an Haltestellen

Die Studie „Haltestellen in Heidelberg: sicher, sauber, wettergeschützt und gut zugänglich? Eine Untersuchung des Gleichstellungsamtes“ (Informationsvorlage 0077/2005/IV) hat die Notwendigkeit aufgezeigt, einheitliche Maßstäbe für Haltestellentypen und einen nachvollziehbaren Standard zu formulieren. Dieses Ziel ist im Nahverkehrsplan 2005 – 2010 erreicht worden. Das Amt für Gleichstellung hält die spezifischen Interessen von Frauen, vor allem die Sicherheit betreffend, in den Mindestausstattungsstandards von Haltestellen und Verknüpfungspunkten im Nahverkehrsplan 2005 – 2010 für gegeben.

Weiteres Vorgehen

1. Die Verwaltung wird alle zwei Jahre einen Bericht zur Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans abgeben.
2. Nach der Beratung und Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan soll ein „Nahverkehrsbeirat“ mit Vertretern von Interessensverbänden und der RNV geschaffen werden, der sowohl grundsätzliche planerische Stellungnahmen abgeben kann, aber der auch konkrete Defizite im Fahrbetrieb aufzeigen soll, um einen kundenfreundlichen Nahverkehrsbetrieb zu gewährleisten.
3. Planerische Hauptaufgabe im Liniennetz ist die Erarbeitung eines konkreten Fahrplans für die neue Netzkonzeption durch die RNV, wobei den Fragen der Qualität von Umsteigerelationen und der gleichmäßigen Vertaktung bei überlagerten Linienwegen besonderes Augenmerk gelten wird.

4. Entsprechend dem zu erwartenden Projektfortschritt bei der Schienennetzergänzung durch die Straßenbahn Neuenheimer Feld und in der Bahnstadt muss eine erneute Anpassung des Busliniennetzes vorbereitet werden.
5. Zum Projekt Straßenbahn Altstadt aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan ist eine Studie zur Variantenbewertung in Arbeit, die Empfehlungen zu den nächsten Arbeitsschritten enthalten wird.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg