

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

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Linienetzkonzept Heidelberg 2006/2007
(Ersetzt die DS: 0380/2005/BV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Jugendgemeinderat	14.06.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.06.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	21.06.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	06.07.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

*Der Gemeinderat beschließt die Liniennetzneukonzeption als Grundlage zur weiteren Ausarbeitung durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB).
Da die Finanzierung des ÖPNV nicht nachhaltig gesichert ist, soll die Finanzierbarkeit des neuen Netzes in einem Jahr überprüft werden.*

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Schema neues Liniennetz Heidelberg 2006
A 2	Bilanzierung der Auswirkungen der Liniennetz-Neukonzeption (LNK) (Vertraulich - Nur für die Mitglieder des Gemeinderates zur nicht öffentlichen Beratung im Haupt- und Finanzausschuss)

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 - 7		Alle Ziele im Abschnitt Mobilität werden erreicht. Begründung: Gleichberechtigte Mobilität für alle. Attraktiver ÖPNV mit Rückgrat Schiene, umweltgerechter Verkehr, gleichwertige Erschließung im ganzen Stadtgebiet. Ziel/e:
RK 1		Nachbarschaftliche Kooperation Begründung: Verkehrlich gute Abstimmung der ÖPNV-Netze in Stadt- und Landkreis. Ziel/e:
		Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes.

Begründung:

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.

Der neue Nahverkehrsplan Heidelberg 2005 – 2010 wurde vom Gemeinderat am 30.03.2006 verabschiedet.

2. Linienkonzeption

Die Überlegungen zur Neukonzeption des Liniennetzes haben eine lange Vorgeschichte. Ihr Ziel ist eine fahrgastgerechte und wirtschaftliche Netzgestaltung. Als Ausgangspunkt für die Neukonzeption wurde die ohnehin erforderliche Anpassung durch die Betriebsaufnahme der Straßenbahn Kirchheim festgelegt.

Für die politische Beratung und Entscheidungsfindung wurde die Linienkonzeption in einer ersten Entwurfsfassung im Sommer 2005 dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und den Bezirksbeiräten erläutert.

Die ergänzte Entwurfsfassung 2006 ist zunächst ohne Beschlussfassung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19.01.2006 vorgestellt und in ihrer Entstehungsgeschichte erläutert worden, damit die Fraktionen ausreichend Zeit zur Prüfung der Konzeption erhalten.

Auch ein alternatives Konzept des VCD wurde vorgestellt.

In zwei Bezirksbeiratssitzungen am 07.02.2006 (Heidelberg-Süd und West) und 09.02.2006 (Heidelberg-Nord und Ost) wurde das Netzkonzept ebenfalls umfassend erläutert.

In den Beratungen des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 07.03.2006 und 11.04.2006 wurden die eingebrachten Anträge diskutiert und eine mündliche Erläuterung durch die HSB zu den Kosten des ÖPNV gegeben.

Am 12.04.2006 fand ein Workshop unter Leitung des Ersten Bürgermeisters statt, bei dem weitere Detailfragen zum Netz und zur Bewertung der Anträge geklärt wurden.

Aufgrund der Anträge, Rückfragen und Forderungen aus den Bezirksbeiräten und dem Gemeinderat wurde der ursprüngliche Netzvorschlag der Verwaltung überarbeitet:

- Gegenüber der bisher vorgestellten Fassung ist insbesondere die Beibehaltung der **Linie 29** in der derzeitigen Form (Anträge CDU, SPD, GAL, FWV) hervorzuheben.
- Aus dem Netzvorschlag des VCD wurde die Idee der „**Linie 10**“ als zweite, leistungsstarke Uni-Uni-Linie aufgenommen („Straßenbahn-Ersatzverkehr“).
- Aus dem Antrag der FWV wurde die Idee der sehr langen Linien durch die Verknüpfung der **Linien 11 und 33** integriert.
- Der veränderte Linienweg der **Linie 11** mit der kleinen Schleife über den Boxberg wurde aus der Diskussion mit den Bezirksbeiräten aufgenommen.
- **Linie 36** bekommt wie beantragt eine Schleife über das Kleine Dorf.
- Die Festlegung des Linienweges vom Ortsbus Rohrbach (**Linie 44**) erfolgt nach erneuter Behandlung im Bezirksbeirat.
- **Linie 27** Kirchheim - Wieblingen bleibt durch E-Wagenfahrten erhalten.
- Zur Festlegung des Linienweges der **Linie 26** in Wieblingen (Edinger Straße oder Grenzhöfer Weg) werden noch Angaben der RNV erwartet.

3. Kurzbeschreibung Busnetz

Folgendes neues Liniennetz im werktäglichen Busverkehr in Heidelberg soll ergänzend zu der Straßenbahnbedienung Ende 2006 realisiert werden.

Die unten aufgeführten ausgewählten Regionallinien (kursiv) stellen gemäß Bündelungsbeschluss des Gemeinderates vom 15.12.2005 eine Netzergänzung dar. (siehe Karte in Anlage 1)

Buslinien im 10-Minuten-Takt	
12	Neuenheimer Feld – Neuenheim – Bismarckplatz- Uniplatz
10	Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof – Bismarckplatz- Uniplatz
Buslinien im 20-Minuten-Takt	
11/33	Emmertgrund – Boxberg - Rohrbach – Kirchheim – Bahnstadt – Hauptbahnhof – Bismarckplatz – Karlstor– Schlierbach – Ziegelhausen - Köpfel
26	Pfaffengrund – Wieblingen – Hauptbahnhof – Bismarckplatz
29	Boxberg – Rohrbach-Süd - Bismarckplatz
31	Emmertgrund – Boxberg – Rohrbach-Süd
44	Ortsbus Rohrbach
45	Altstadt-Linie
Buslinien im 60-Minuten-Takt	
21	Bismarckplatz - Kohlhof

Ergänzungsverkehre:

- 36 Bergbus Ziegelhausen (mit zeitweise Andienung Kleines Dorf)
- 38 Bergbus Handschuhheim
- 37 Sportbus Neuenheim (Anbindung BLZ - Sportzentrum Nord)

Regionallinien

- 35 Neckargemünd - Schlierbach – Bismarckplatz – Wieblingen (20-Minuten-Takt)
- 34/734 Bismarckplatz – Haarlaß – Ziegelhausen – Wilhelmsfeld (20-Minuten-Takt)
- 41 Walldorf – Sandhausen – Kirchheim – Bahnstadt – Neuenheimer Feld (30-Minuten-Takt)
- 718 Sankt Leon-Rot – Walldorf – Kirchheim – Hauptbahnhof – Bismarckplatz (30-Minuten-Takt)

Größte Eingriffe sind die Herausnahme der Linien 41 und 42, die auf ihrem heutigen Linienweg im Stadtgebiet durch die Straßenbahn ersetzt werden, sowie der Linien 27 und 28. Auf die zunächst geplante Zurücknahme der Linie 29 bis Rohrbach Süd außerhalb der Spitzenlastzeiten wird verzichtet.

Hervorzuheben sind der Netzlückenschluss am S-Bahnhof Wieblingen - Pfaffengrund, die Erschließung der Neubaugebiete Quartier Am Turm, Bahnstadt und Im Bieth und viele neue Direktfahrten, insbesondere für den Emmertsgrund und Boxberg durch Linie 11/33.

Wichtig für die Leistungsfähigkeit des Netzes im Neuenheimer Feld, wo die Einführung von Jobticket und Parkraumbewirtschaftung zu erwarten sind, ist die neue Linie 10 Uni-Platz - Hauptbahnhof - Neuenheimer Feld, die mit Gelenkbussen gefahren wird.

Für die östliche Altstadt entsteht aus der Verknüpfung von Linie 11 und 33 der Bedarf für eine neue Linie, die den heutigen 10-Minuten-Takt gewährleistet. Diese neue Altstadtlinie 45 ist in ihrem Linienweg und Umlauf noch nicht fixiert. Sie soll vor allem die Verbindungsqualität am Karlstorbahnhof und an der Haltestelle Bergbahn/Rathaus sichern.

Aufgrund der neuen Angebote und den Veränderungen bei Takt und Umstieg ist bezogen auf das Fahrgastverhalten in einem Worst Case Szenario von einem Fahrgastzuwachs von 4,0 Prozent auszugehen. Im Best Case Szenario ist ein Gewinn von über 6000 Fahrgästen (6,9 Prozent) zu erwarten.

4. Bewertung

Für die Stadtteile bedeutet das neue Konzept*:

Ziegelhausen	unverändert, Bergbus zum Kleinen Dorf
Neuenheim	Neuenheimer Feld mit Linienübergang 10/12 an Hauptbahnhof angebunden
Wieblingen	Anbindung S-Bahn, Verknüpfung Pfaffengrund
Pfaffengrund	Anbindung S-Bahn und Wieblingen, Anbindung Hbf
Kirchheim	Straßenbahn, Regionalbus Neuenheimer Feld, Erschließung Bieth, Realschule
Rohrbach	Ortsbus, Andienung Quartier am Turm, Ruftaxi Kühler Grund
Emmertsgrund	Anbindung IGH, S-Bahn/Kirchheim (bis Hauptbahnhof - Bismarckplatz), Verknüpfung zum Boxberg
Boxberg	Verbindung IGH, S-Bahn/Kirchheim (bis Hauptbahnhof - Bismarckplatz), Verknüpfung Emmertsgrund, kein 10-Minutentakt mehr im nördlichen Boxberg
Bahnstadt	verbesserte Taktfolge durch Überlagerung von Stadt- und Regionallinien

*nicht genannte Stadtteile fast unverändert

Die für die Qualität aus Fahrgastsicht wichtige Frage der direkten, umsteigefreien Quell-Ziel-Beziehung kann auf der Grundlage der Fahrgastzählung im VRN 2002 positiv beantwortet werden. Sie steigt von 84,09 Prozent im Ist-Netz auf 84,88 Prozent im Netzvorschlag.

Die im neuen Nahverkehrsplan geforderte umsteigefreie Verbindung zum Bismarckplatz aus jedem Stadtteil kann im derzeitigen Netz nicht für den Emmertsgrund und den südlichen Pfaffengrund angeboten werden. Im neuen Netz werden diese Lücken geschlossen.

Die umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof gibt es derzeit nicht für Pfaffengrund, Boxberg und Emmertsgrund. Im neuen Netz werden diese Fahrtangebote bereitgestellt, ausgenommen bleibt nur der nördliche Boxberg.

5. Finanzierung

Ziel war es, mit der Linienkonzeption neue Fahrgäste zu gewinnen und Wirtschaftlichkeitsvorteile zu erreichen.

Nach gutachterlicher Aussage könnten die Fahrgastgewinne gegenüber dem Ist-Netz zwischen 4 und 7 Prozent (je nach Annahme zum Fahrgastverhalten) liegen.

Der betriebliche Aufwand des aktuellen Netzkonzeptes liegt allerdings höher als im Bestandsnetz und höher als zuvor beratene Netzvorschläge, die die Verwaltung vorgelegt hatte. Das Netz leistet keinen nennenswerten Beitrag zur Senkung des Defizits im ÖPNV.

Die Berechnung der HSB ergab für das Jahr 2007 ein von der HVV zu deckendes Defizit für den Linienverkehr in Höhe von 14,3 Mio. €. Die Erfolgsvorschau des Wirtschaftsplanes 2006 für die HSB sieht bisher - ohne Netzumstellung - ein Defizit von 14,5 Mio. € vor. Damit wird deutlich, dass die Linieneukonzeption nicht nennenswert zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der HVV beiträgt.

Die Erfolgsvorschau der HVV zeigt auf, dass bei einer Zahlung der Stadt Heidelberg in Höhe von 4 Mio. € ein Jahresfehlbetrag von zirka 3,1 Mio. € entsteht. Die nachhaltige Finanzierung ist weder durch die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Heidelberg noch durch die der HVV gesichert. Um dem bei der HVV drohenden Kapitalverzehr entgegen zu wirken, muss deshalb spätestens in einem Jahr die Finanzierbarkeit des Linienverkehrs überprüft werden.

6. Weiteres Vorgehen

Die vorgelegte Netzkonzeption ist ein tragfähiger Ausgleich zwischen Fahrgastinteressen, Verbesserungen für die Stadtteile und betrieblichen Vorteilen. Eine Umsetzung ist für Ende 2006, Betriebsaufnahme Straßenbahn Kirchheim, geplant.

Nächster Schritt ist die Erarbeitung eines konkreten Fahrplanentwurfs. Für diese weitere Ausarbeitung wird das Konzept an die HSB übergeben.

Die Liniennummerierung im Netzentwurf orientiert sich am Bestandsnetz. Vor der geplanten Umsetzung 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.

Ein Jahr nach Einführung ist über die verkehrlichen Erfahrungen zu berichten und die mittel- und langfristige Finanzierbarkeit muss dargelegt und begründet werden.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg