

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Sachstand des
Beschleunigungsprogrammes und der
Vorrangschaltung für den Öffentlichen
Personennahverkehr (ÖPNV)**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 14. Februar 2011

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.01.2011	Ö	() ja () nein	
Gemeinderat	10.02.2011	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, den Inhalt der Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Der Gemeinderat nimmt den Inhalt der Vorlage zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.01.2011

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2011

Ergebnis: Kenntnis genommen

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: keine

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Erläuterung

In dem hier zu behandelnden Kontext sind einige Informationen über die verwendeten Begriffe voran zu stellen.

Beschleunigungsprogramm, Vorrangschaltung, ÖPNV-Bevorrechtigung sind Synonyme für den am meisten verwendeten Begriff ÖPNV-Beschleunigung. Dieser wird im Folgenden verwendet.

Unter ÖPNV-Beschleunigung versteht man ein Bündel von Maßnahmen, die im Komplex des öffentlichen Personennahverkehrs ergriffen werden können.

Das im Namen „öffentlicher Personennahverkehr“ immanente Stattfinden dieser Verkehrsart im öffentlichen Raum, hier Verkehrsraum, impliziert eine Dualität der erforderlichen Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung innerhalb des Nahverkehrsunternehmens und im öffentlichen Verkehrsraum. Diese müssen sich ergänzen.

Ziele dieser Maßnahmen sind zum einen die Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz des oder der Nahverkehrsmittel, zum Beispiel (z. B.) durch:

- optimiertes Linien- und Fahrplanangebot, einschließlich eines guten Informationsangebotes,
- hohe Zuverlässigkeit durch Pünktlichkeit,
- geeignete Auswahl der Fahrzeuge, et cetera

zum anderen die Erreichung eines wirtschaftlichen Betriebes des Nahverkehrsunternehmens, z. B. durch:

- optimierte Personal- und Fahrzeugeinsatzpläne,
- effizientere Gestaltung der internen Prozesse, wie sie beispielsweise für die Instandhaltung und Pflege des Fahrzeugparkes erforderlich sind.

Zur Attraktivitätssteigerung tragen ein Bündel von Maßnahmen bei, die sich auf das Nahverkehrsunternehmen und die Gestaltung der Verkehrsabwicklung beziehen. Das Nahverkehrsunternehmen kann hier beeinflussen:

- ausreichendes Platzangebot,
- schneller Fahrgastwechsel durch genügend viele Türen in ausreichender Breite
- Einsatz von Niederflurfahrzeugen,
- barrierefreie Gestaltung von Haltestellen für die Straßenbahn.

Die Gestaltung der Verkehrsabwicklung für den ÖPNV kann positiv beeinflusst werden durch:

- bauliche Gestaltung im Straßenraum durch die Anlage von besonderen Gleiskörpern,
- die sinnvolle Anlage von Busspuren
- Ausbildung von barrierefreien Bushaltestellen als Haltestellen am Straßenrand oder Buskap
- Gestaltung des Straßenraumes in der Art, dass ÖPNV-Fahrzeuge als „Pulkführer“ fahren und nicht durch überholende oder vorbeifahrende Fahrzeuge behindert werden,
- besondere Berücksichtigung von Straßenbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Ziel, die Fahrten des ÖPNV über Knotenpunkte mit minimierten Behinderungen durch Halte zu organisieren

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass ÖPNV-Beschleunigung ein integrativer Prozess ist, in dem viele Einzelteile puzzlegleich zu einem Gesamtbild zusammengeführt werden müssen. Jeder der oben nur beispielsweise aufgeführten Bausteine hat dabei eine gleichrangige Bedeutung. Wobei die Förderrichtlinie von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV (Drucksache: 0093/2008/BV) vom Zuschussgeber einzuhalten ist. So spielt die Verkehrstechnik mit der Berücksichtigung des ÖPNV, hier im Besonderen an Knotenpunkten, nicht die dominierende Rolle, auch wenn dies durch die unmittelbare Wahrnehmbarkeit im Verkehrsgeschehen so vermutet werden kann.

Es kann grundsätzlich nicht davon ausgegangen werden, dass erreichte Fahrzeiteinsparungen durch ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen zu Einsparungen von Fahrzeugen führen. Erst wenn die Wagenumlaufzeit ganzzahlig durch die Taktzeit (Fahrplanabstand) teilbar ist, ergibt sich ein Optimum der einzusetzenden Fahrzeuge.

Die Wagenumlaufzeit ergibt sich aus dem Zeitbedarf für Hin- und Rückfahrt zuzüglich der beiden Wendezeiten an den Endhaltestellen. Da die Wagenumlaufzeit stets ein Vielfaches der Fahrtenfolgezeit (Taktzeit) betragen muss, sind die Wendezeiten an den Endstellen entsprechend festzulegen, sind also in der Regel größer als die Mindestwendezeiten. Erst wenn durch Näherung der Wendezeiten an Mindestwendezeiten und Fahrzeitverkürzungen ein Wert gleich der Taktzeit erreicht werden kann, ist die Einsparung eines Fahrzeuges auf der betreffenden Linie möglich.

2. Stand der Abwicklung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

2.1. Maßnahmenüberblick

2.1.1. Abgeschlossene Maßnahmen

Seit Beginn der Neunzehnhundertneunziger Jahre sind in Heidelberg Beschleunigungsprogramme für die damaligen Straßenbahnlinien 1, 2 und 4 -bis auf 3 Knotenpunkte auf der Czernybrücke (diese können im Rahmen der neuen Maßnahme Bahnstadt erneut beantragt werden)- umgesetzt worden.

Ein Großteil der Strecken betraf hiermit im Überlappungsbereich auch die Linie 3 (23). Im Einvernehmen mit dem Zuschussgeber kann der Schlussverwendungsnachweis gestellt werden.

2.1.2. Rückblick auf den Zeitraum des Antrages

Im Betrachtungszeitraum des Antrages wurden keine Programme mit dem Inhalt ÖPNV-Beschleunigung seitens der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)/Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) umgesetzt.

2.2. Busbeschleunigungsprogramm

Siehe hierzu auch Anlage 1

Aktuell ist derzeit das Busbeschleunigungsprogramm der HSB/RNV. Den bisherigen Verlauf kann man folgender Aufstellung entnehmen:

- 1997: HSB stellt einen Förderungsantrag zur Busbeschleunigung für Stufe 1 (damalige Linie 12)
- 1999: Genehmigung der vorzeitigen Fahrzeug- und Streckenausrüstung für 1. Stufe
- 2000: HSB stellt Gesamtantrag für Stufe 1 – 5
- Ab 2002: Beschleunigungsprojekt wurde nicht mehr fortgeführt Umgerüstet wurden 96 HSB-Busse, 92 Busverkehr Rhein-Neckar (BRN)-Busse und 6 LSA in dieser Stufe
- ab 2007: HSB/RNV und Stadt Heidelberg lassen das Projekt neu aufleben Beauftragung eines Gutachters Vorgespräche mit Zuschussgeber [Forderung zur Kostenbeteiligung der Stadt wegen der Vorteile für den motorisierten Individualverkehr (mIV)]
- Okt. 2008: GR stimmt der Fortsetzung des Beschleunigungsprogramms und der städtischen Eigenmittel in Höhe von 1,375 Millionen Euro zu
- Dez. 2008: Neuformulierung des Förderantrags mit geänderten Randbedingungen unter Berücksichtigung der vorläufigen Richtlinie zur Verwaltungsvorschrift des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-GVFG) über die Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV (neues Liniennetz, LSA inclusive abgeschlossener Fahrzeugausrüstung HSB und BRN mit zentralen Einrichtungen)
- 2008/09: Mehrere Abstimmungsgespräche HSB, RNV, Stadt Heidelberg und dem Zuschussgeber
- April 2010: Prüfbericht Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) vom 30.04.2010: Die vom Antragsteller dargelegte Notwendigkeit der Beschleunigungsmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in HD ist nachvollziehbar und begründet. Die Wirtschaftlichkeit der Beschleunigungsmaßnahme kann anhand der aktualisierten Nutzen-Kosten-Untersuchung (Stand 12/2008) bestätigt werden.
- Juni 2010: Zuschussgeber erteilt den Zuwendungsbescheid

Zwischen dem Maßnahmenträger HSB/RNV und der Stadt Heidelberg wurde ein Vertrag über die Durchführung des Busbeschleunigungsprogrammes geschlossen, der eine abgestimmte, die Belange beider Vertragspartner berücksichtigende Vorgehensweise sichert. Insbesondere die Zielvorgabe, dass auf der Grundlage des Gutachtens von PVT der Nutzen-Kosten-Index von 1,83 eingehalten wird.

Gemäß Zuwendungsbescheid sind nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme die Zielvorgaben (Reduzierung der Beförderungsverlustzeiten) im Rahmen einer Erfolgskontrolle vor Ort (Schlussabnahme) durch den Maßnahmenträger (HSB) nachzuweisen.

Inzwischen sind erste Teilmaßnahmen für die Jahre 2010 und 2011 abgestimmt und in die Umsetzung überführt worden.

Für eine Begleitung des Projektes aus wissenschaftlicher Sicht sowohl im Hinblick auf die Verkehrstechnik unter den Gesichtspunkten ganzheitlicher Betrachtung der Auswirkung der Beschleunigungsmaßnahmen als auch unter soziologischen Aspekten der Auswirkung auf die Akzeptanz bei der Heidelberger Bevölkerung bestehen Kontakte zur Technischen Universität München. Diese will hierzu in Zusammenarbeit mit der Heidelberger Universität die Eingliederung in ein Forschungsprojekt der Bundesregierung erreichen. Detailinformationen liegen der Verwaltung derzeit noch nicht vor. Bei einem neuen Erkenntnisstand wird hierüber gesondert informiert.

2.3. Generelles Vorgehen bei Neu- und Umbauten im Straßenbereich aus verkehrstechnischer Sicht

Ein Grundsatz bei der Planung und Umsetzung von verkehrstechnischen Maßnahmen, die die Lichtsignalanlagen betreffen, ist die ausgewogene Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmergruppen. Die oft im Widerstreit stehenden Ansprüche können dabei nur in einem Kompromiss zu einer optimierten Lösung zusammengeführt werden. So sind ÖPNV-Beschleunigungsprogramme ein komplexer, interdisziplinärer Planungsprozess, bei dem unter Berücksichtigung städtebaulicher Randbedingungen IV- und ÖPNV-bezogene Belange sorgfältig aufeinander abzustimmen und Unverträglichkeiten zu vermeiden sind.

Im Rahmen der durch die Stadt verwirklichten Projekte der letzten 3 Jahre wurden Beschleunigungsmaßnahmen einbezogen bei:

LSA K192 Eppelheimer Straße/Kurpfalzring	2007	Straßenbahn
LSA K157 Karlsruher Straße Freiburger Straße	2008	Straßenbahn/Bus
LSA K158 Karlsruher Straße/Haberstraße	2008	Straßenbahn/Bus
LSA K177 Berliner Straße/Mönchhofstraße	2009	Straßenbahn/Bus
LSA K277 Berliner Straße/Im Neuenheimer Feld	2009	Straßenbahn/Bus
LSA K104 Rohrbacher Straße/Bergfriedhof	2009	Straßenbahn
LSA K105 Rohrbacher Straße/Bethanienkrankenhaus	2009	Straßenbahn
LSA K106 Rohrbacher Straße/Rheinstraße	2009	Straßenbahn
LSA K109 Karlsruher Straße/Am Rohrbach	2009	Straßenbahn
LSA K155 Rohrbach Markt	2010	Straßenbahn/Bus

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Präsentation (RNV): ÖPNV-Beschleunigungsprogramm HD Sachstandsbericht im Rahmen der Projektgruppe „Grüne Welle“ am 20.10.2010