

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Umsetzgleis am Bismarckplatz

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 13. Juni 2008

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	10.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Information über die geplante Baumaßnahme der Heidelberger Straßenbahn Aktiengesellschaft (HSB)/Rhein-Neckar-Verkehrsbetrieb GmbH (RNV) an der Umsetzanlage am Bismarckplatz zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 10.06.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen

I. 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:
SL 4	+	City als übergeordnetes Zentrum sichern Begründung: Stärkung Bismarckplatz als Öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV)-Knoten
MO 5	+	Ziel/e: Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Stärkung Bismarckplatz als ÖPNV-Knoten

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

Anlass

Die HSB/RNV hat bereits seit langem Kapazitätsprobleme am Bismarckplatz in der Abwicklung der Straßenbahnhaltestelle und des Umsetzgleises.

Durch die Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim mit Endpunkt Bismarckplatz und die Wiederaufnahme des Linienverkehrs auf Linie 21 enden drei Linien (21, 22 und 26) am Bismarckplatz. Dadurch sind die Gleiskapazitäten nicht mehr ausreichend, um einen fahrplangenauen und betriebssicheren Betrieb zu gewährleisten.

Da das vorhandene Umsetzgleis für die Aufnahme von drei Linien nicht ausreicht, wendet die Linie 21 im durchgehenden Gleis nach Norden, was zu Behinderungen für die Linien 5 und 23 führt. In Folge dessen werden die Linien 22 und 26 bei der Einfahrt in die Wendeanlage behindert. Außerdem ergeben sich Probleme durch die Fahrzeuge der Buslinien 31 und 35 sowie einiger Regionalbuslinien, die zwischen den Rangierfahrten hindurch von Norden über die Gleisstrasse in den Bismarckplatz einfahren. Ein Rückstau von Straßenbahnen bis in die Kreuzung Rohrbacher Straße/Bergheimer Straße ist dadurch möglich. Im Folgenden hat die RNV GmbH die bisherige Verkehrsbeobachtung und die anschließende Leistungsfähigkeitsberechnung der Anlage am Bismarckplatz zusammengestellt.

Ergebnisse der Verkehrsbeobachtung

Um das Ausmaß der Behinderungen zu ermitteln, wurde am 05.12.2007 eine Verkehrsbeobachtung am Bismarckplatz durchgeführt. Zeitraum der Beobachtung war 07:15 – 09:15 Uhr und 15:00 – 17:00 Uhr:

- 1) Durch Wendevorgänge im durchgehenden Gleis waren Behinderungen der nach Handschuhsheim durchgehenden Linien zu beobachten. Dies betraf vor allem die Linie 23 in Richtung Handschuhsheim.
- 2) Auf Weiterfahrt nach Handschuhsheim wartende Bahnen verzögerten die Einfahrt der Linien 22 und 26 in die Wendeanlage (infolge 1).
- 3) Im Umsetzgleis wendende Bahnen konnten das Umsetzgleis häufig nicht sofort befahren, da zunächst aus Norden (von der Theodor-Heuss-Brücke bzw. von Neckarstaden) entgegenkommende Bahnen und Busse passieren mussten oder das Umsetzgleis belegt war.
- 4) Behinderungen aller Linien durch auf Einfahrt in das Umsetzgleis wartende Bahnen waren häufig zu beobachten (infolge 3).
- 5) Behinderungen traten auch durch Busse auf den Gleisen (Wendebereiche) auf.
- 6) Eingangsverspätungen der endenden Linien können so gut wie nie vollständig abgebaut werden.
- 7) Bei allen Linien kommt es am Bismarckplatz (Haltestelle und Wendeanlage) häufig zu einem Anwachsen der Verspätung. Dies betrifft wendende und durchgehende Linien.
- 8) Die Haltestellenaufenthalte sind teilweise sehr lang. Gründe sind Behinderungen, Abwarten der Abfahrtszeit, Mehrfachhalte, Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.

Bewertung der Verkehrsbeobachtung

Die Wendeanlage am Bismarckplatz kann den dort z. Zt. bestehenden Straßenbahnverkehr „quantitativ“ abwickeln. Selbst in den beobachteten Zeiträumen in den Hauptverkehrszeiten lief die Anlage immer wieder leer. Das bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit theoretisch gegeben ist. In der Qualität der Verkehrsabwicklung bestehen aber große Defizite. Diese führen zu Verspätungen im Straßenbahn und Busverkehr.

Richtung Handschuhsheim:

Durch das Wenden einer Linie im durchgehenden Gleis 1 (z. Zt. Linie 21) wird vor allem die Linie 23 behindert. Dies führt zu Verlustzeiten von durchschnittlich 42 Sekunden pro Fahrt. Behinderungen der Linie 5 waren durch die aktuelle Fahrplanlage kaum zu beobachten, sind in aber in gleicher Weise, etwa bei Verspätungen, möglich. Behinderungen durch Wenden im Regulären Umsetzgleis traten stärker auf, als vermutet. Hiervon waren ca. 40% der Bahnen betroffen.

=> Auf ein Umsetzen im Durchgangsgleis sollte verzichtet werden, dies erfordert die Anlage eines weiteren Umsetzgleises oder das Herausnehmen einer Linie aus der Wendeanlage. Ein Umsetzen von drei Linien in einem Gleis ist nicht möglich, auch wenn das Umsetzgleis in die Mitte verlegt ist. Bei Verzicht auf ein weiteres Gleis ist dies durch Betrieb der Linie 21 als Ringlinie in Lastrichtung, zu erreichen.

Richtung Adenauerplatz:

Um das reguläre Umsetzgleis zu befahren, ist eine Querung des durchgehenden Gleises von Norden nötig. Von Norden einfahrende Bahnen und Busse werden somit durch Bahnen, die in das Umsetzgleis einfahren, behindert. Diese Behinderungen wurden nicht quantitativ erfasst.

Wendende Bahnen, die die Wendeanlage und insbesondere Gleis 1 schnellstmöglich räumen, behindern im Anschluss durchfahrende Linien durch Abwarten der Abfahrtszeit in der Haltestelle.

=> Ein doppeltes Queren des von Norden kommenden Durchgangsgleises durch wendende Bahnen kann durch die Verlegung des Umsetzgleises in die Mitte vermieden werden.

Pünktlichkeit:

Als sehr unbefriedigend ist die Pünktlichkeit im Beobachtungszeitraum zu bewerten. Vor allem die am Bismarckplatz beginnende Linien 21, 22 und 26 konnten ihre Fahrt zu 95%, 69% und 62% nur mit Verspätung aufnehmen, da eine Eingangsverspätung in den wenigsten Fällen ausgeglichen werden konnte. Da die Linien 21 und 26 auch eingleisige Streckenabschnitte befahren, übertragen sich größere Verspätungen auf entgegenkommende Bahnen. Um die Fahrt am Bismarckplatz pünktlich aufnehmen zu können, müssten Eingangsverspätungen durch Pufferzeiten am Bismarckplatz aufgefangen werden. Ein Aufenthalt im durchgehenden Gleis 1 ist aber nicht möglich, da damit die Behinderungen der durchfahrenden Bahnen zunehmen würden. In Gleis 3 ist dies nur bedingt möglich, da hier zwei Linien wenden.

=> Um die Pünktlichkeit zu verbessern, müssen Behinderungen an allen Stellen reduziert werden. Die Verlegung des Umsetzgleises in die Mitte entspannt die Situation an einer wichtigen Stelle.

Planungsideen

Bereits im Juni 2006 hat die RNV eine Planung für ein zweites Umsetzgleis vorgelegt. Nach Durcharbeitung verschiedener Varianten wurde dem Gemeinderat vorgeschlagen, ein zweites Umsetzgleis parallel zum bestehenden Gleis anzulegen (0252/2006/BV).

Die Verwaltung hat damals die Planungsanfrage mit der Vorgabe begleitet, dass eine Beeinträchtigung der Grün- und Parkanlage Bismarckplatz auf ein Minimum zu reduzieren sei.

Im Gemeinderat wurde die Planung am 2. Juli 2006 abgelehnt.

Aktueller Stand

Die RNV hat die kritische Position des Gemeinderates zu einem Eingriff in die Parkanlage zum Anlass genommen, ihre Planungsüberlegungen zu verändern.

Beiliegende Planskizze sieht einen provisorischen Umbau innerhalb der bestehenden Flächen vor: Das heutige Umsetzgleis wird an das Fahrgleis im Norden angebunden. Das bisherige Fahrgleis aus Norden wird zum Stumpfgleis in Mittellage.

Durch diese Anordnung wird die Zahl der Kreuzungsvorgänge reduziert und die Beeinträchtigung von durchgebundenen Linien durch Umsetzfahrten minimiert.

Die Anlage soll provisorisch hergestellt werden, weil mit den Planungen für den Neckar-Ufertunnel eine Überplanung des Bereiches zu erwarten ist.

Da die HSB/RNV diese Maßnahme auf eigenem Gelände durchführt, ist kein Gremienbeschluss erforderlich.

Die Realisierung des Projekts ist für Oktober 2008, hauptsächlich in den Herbstferien, vorgesehen. Für die Arbeiten sind ca. 3 Wochen erforderlich. Der Kraftfahrzeugverkehr und der Straßenbahnverkehr werden während dieser Zeit aufrechterhalten. Während des Einbaus des neuen Gleises von der Theodor-Heuss-Brücke zum jetzigen Kehrgleis müssen der Linksabbieger von der Sofienstraße in die Neckarstaden nach Westen und die Verbindung von den Neckarstaden aus Osten zum Bismarckplatz für ein Wochenende gesperrt und umgeleitet werden.

Auswirkungen

Durch die neue Planung der RNV wird die signalisierte Fußgängerquerung über die nördliche Sophienstraße (unter anderem Schulweg KFG Hauptgebäude zu Nebengebäude Luisenstraße) verändert. Um den Querungsweg für Fußgänger weiterhin kurz zu halten, wurde von der Verwaltung veranlasst, dass die RNV am Ende des neuen Stumpfgleises eine ausreichend große Aufstellfläche schafft.

Leistungsfähigkeit

Durch die seitliche Lage queren beziehungsweise befahren heute die wendenden Bahnen zweimal das durchgehende Gleis von Norden. Durch Verlegung des Umsetzgleises in die Mitte haben wendende Bahnen bei der Einfahrt ins Umsetzgleis keinen Konflikt mit den von Norden kommenden Fahrzeugen. Dadurch verringert sich die Auslastung an diesem Konfliktpunkt wie folgt:

HEUTE:

Anzahl Fahrten /Stunde = 52
Zeitbedarf je Fahrt = 30s
=> Auslastung Konfliktpunkt = **48%**

PLANUNG:

Anzahl Fahrten /Stunde = 46
Zeitbedarf je Fahrt = 30s
=> Auslastung Konfliktpunkt = **38%**

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Lageplan Vorplanung Variante 12 (Vertraulich – nur zur Beratung im Gremium!)