

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0141/2015/IV

Datum:
24.06.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Sachstand Straßenbahn- und Busbeschleunigung

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 07. Juli 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	01.07.2015	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Inhalt der Vorlage zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Die Kosten für das Straßenbahnbeschleunigungsprogramm sind derzeit noch nicht bezifferbar.	
Das Projekt Busbeschleunigung wird in den Jahren 2015/2016 weitestgehend abgeschlossen sein.	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Mittel sind im Teilhaushalt des Amtes 81 in Höhe von jeweils 100.000 € für die Jahre 2015 und 2016 unter Projekt Nummer 8.81000012 (Straßenbahnbeschleunigung) vorgesehen.	
Mittel sind im Teilhaushalt des Amtes 81 in Höhe von jeweils 50.000 € für die Jahre 2015 und 2016 unter Projekt Nummer 8.81000913 (Busbeschleunigung) vorgesehen.	

Zusammenfassung der Begründung:

- a) Straßenbahnbeschleunigung
Die Maßnahmen zur Straßenbahnbeschleunigung werden auf der Grundlage der Beschlüsse des Gemeinderates umgesetzt. Gemäß der Beschlusslage soll die Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 kmh-1 auf 20 kmh-1 erhöht und die Grundlagen geschaffen werden, um auf den Linien 23, 24 und 26 die Anzahl der Umläufe zu reduzieren.

- b) Busbeschleunigung
Die Beschleunigung des Busverkehrs ist ein Programm der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) im Rahmen einer Förderzusage über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG.

Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) können durch modifizierte Lichtsignalsteuerungen vergrößert werden. Bei jedem Eingriff in bestehende Signalisierungen sowie bei jeder Neuplanung von Lichtsignalanlagen gehören deshalb dementsprechende Steuerungselemente in Heidelberg zu den Standardanforderungen an eine zeitgerechte Stadtverkehrsbeeinflussung. Darüber hinaus werden u. a. aus Messfahrten ermittelte auffällige Verlustzeiten für Straßenbahnen an Lichtsignalanlagen (LSA) nach ihren Ursachen untersucht und sukzessive durch verkehrstechnische Optimierungen und Anpassungen der Außenanlagen an den Stand der Technik abgebaut. Reisezeiten von Buslinien werden, wo nicht bereits durch andere Maßnahmen ohnehin berücksichtigt, vor allem nach beschlossener Spezifikation von zeitlich abgestuften LSA-Busbeschleunigungspaketen verkürzt.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 01.07.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 01.07.2015

6 Sachstand Straßenbahn – und Busbeschleunigung Informationsvorlage 0141/2015/IV

Erster Bürgermeister Stadel eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Stadtrat Holschuh stellt die Frage, weshalb die Haltestellensituation Betriebshof Jahnstraße nicht in der Untersuchung mit betrachtet wurde. Erster Bürgermeister Stadel sagt zu, diese Information nachzuliefern.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadtrat Föhr, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Es ist positiv, dass die Fahrplanstabilität verbessert wurde
- Konnte die Durchschnittsgeschwindigkeit erhöht werden?
- Die bisherige Zeitersparnis ist zu gering
- Kann es gelingen die Zahl der Umläufe zu reduzieren und damit Fahrzeuge und Kosten einzusparen?
- Welche Kosten sind bis heute angefallen?
- Warum wurde der Knotenpunkt K 127/128 (Römerkreis) noch nicht umgesetzt?
- Grund für die gewollte Straßenbahn- und Busbeschleunigung ist es letztlich Fahrzeuge einzusparen; bisher wurde jedoch nur die Verspätung des ÖPNV abgebaut
- Was ist mit der Funkbeziehung zwischen Ampel und Bus? Bestehen hier Probleme?
- Die gewünschte Umsetzung der Vorstellungen des Gemeinderates ist bisher noch nicht erfolgt, welche Gründe können hierfür angebracht werden?
- Wieviel bewusste Wartezeit nehmen die Kunden in Kauf?
- Eine Einsparung ist erst realisierbar, wenn der Fahrplan geändert wurde
- Um eine Beschleunigung der Fahrtzeit zu erreichen sollten keine Haltestellen eingespart werden

Erster Bürgermeister Stadel erteilt Herrn Heidenreich von der RNV das Wort.

Herr Heidenreich gibt an, dass die Bemühungen zur Straßenbahn- und Busbeschleunigung dazu geführt haben, dass Fahrgäste schneller unterwegs sind. Derzeit sind die Änderungen noch nicht im Fahrplan beziffert. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht, da bezüglich der Pünktlichkeit zwar einiges gewonnen wurde, der genaue Gewinn derzeit aber noch nicht bezifferbar ist. Änderungen im Fahrplan würden demnach vielmehr zu offensichtlichen Verspätungen führen. Funkprobleme zwischen Ampel und Bus werden derzeit geprüft. Hierzu wurde ein Gutachter eingeschaltet.

Herr Dr. Krüger vom Amt für Verkehrsmanagement führt aus, dass die Ergebnisse einer Fahrzeitmessung ausschlaggebend für die Priorisierung der Knotenpunkte sind. Diese Knotenpunkte werden nach und nach abgearbeitet. K 127/128 ist ein äußerst komplexer Knotenpunkt, der sehr feinfühlig angegangen werden muss.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit wird durch die Verbesserung der Situation an den Signalanlagen ebenfalls verbessert. Die Verbesserung kann erst komplett beziffert werden, wenn die gesamten Maßnahmen an den Knotenpunkten abgeschlossen sind.

gezeichnet
Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

1. Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs

Übersicht: Anlage 01

Von den im SEVA 2013 angekündigten Untersuchungen zur Optimierung des Straßenbahnverkehrs an LSA der Stadt Heidelberg, die laut Gutachtererhebungen überdurchschnittliche Haltezeiten für Straßenbahnen verursachen, wurden bislang 75% abgeschlossen. 35% dieser LSA wurden inzwischen überarbeitet und modifiziert, davon 4 LSA in 2014/15:

K126 – Ring- / Kaiserstraße (Linie 26),

K135 – Rohrbacher- / Bergheimer Straße (Linien 5, 21, 22, 23, 26),

K173 – Hans-Thoma-Platz Süd, (Linien 5, 21, 23 und 24), und

K559 – L600 / L594 / Im Breitspiel (Linie 23)

Von den seit 2013 optimierten LSA befinden sich auf den Linienästen der Heidelberger Straßenbahnen:

2 auf Linie 5,
1 auf Linie 21,
4 auf Linie 22,
3 auf Linie 23,
1 auf Linie 24 und
2 auf Linie 26.

Zusätzlich wurden in 2014/15 die LSA

K250 – Kirchheimer Weg / Mörgelgewann (Linie 26) und

K229 – Rohrbacher- / Poststraße (Linien 5, 21, 22, 23, 26),

im Zuge von Busbeschleunigung Linie 33 bzw. Umstellung der LSA K135 für den Straßenbahnbetrieb optimiert.

In steuerungstechnischer Überarbeitung mit Fertigstellungsziel 2015/16 befinden sich:

K113 – Bergheimer- / Mittermaierstraße (Linien 21, 22, 24, 32, 35 und 721)

K127/128 – Römerkreis (Linien 5, 21, 23, 24, 26, 33, 34, 720, 735, 752, 754, 755)

K156 – Karlsruher- / Ortenauer Straße (Linien 23, 24),

K172 – Rottmannstraße / Kapellenweg / Steubenstraße (Linie 5, 23, 24),

K174 – Berliner Straße / Hans-Thoma-Platz Nord (Linien 5, 21, 23 und 24),

K192 – Eppelheimer Straße / Kurpfalzring (Linie 22),

K213 – Bergheimer- / Karl-Metz-Straße (Linien 21, 22, 24, 32, 34, 35, 721),

K215 – Karl-Metz-Straße / Kurfürsten-Anlage (Linien 5, 21, 24, 32, 33, 34),

K243 – Rohrbacher- / Schillerstraße (Linien 23, 24, 29),

K247 – Schiller- / Franz-Knauff-Straße (Linien 23, 24),

K248 – Hebel- / Rudolf-Diesel-Straße (Linie 26, 33), und

K277 – Berliner Straße / Im Neuenheimer Feld (Linien 21, 24, 31, 37).

Das sind 50% der kritischen LSA mit einem Linienanteil von

30% Linie 5,
50% Linie 21,
25% Linie 22,
40% Linie 23,
75% Linie 24 und
15% Linie 26.

In der verkehrstechnischen Überplanung befinden sich:

K136 – Sofienstraße / Neckarstaden (Linien 5, 23, 31, 32, 34, 35) und
K178 – Berliner- / Jahnstraße (Linien 21, 24, 32, 721).

Noch nicht bearbeitet sind:

K155 – Rohrbach Markt (Linien 23, 24, 28, 29).
K168 – Brücken- / Brückenkopf- / Ladenburger Straße (Linien 5, 23, 31).
K255 – Schwetzingen- / Albert-Fritz-Straße (Linie 26) und
K261 – Schwetzingen- / Hegenichstraße / Spinne Nord (Linie 26).

Zurückgestellt wegen übergeordneter Umbauplanungen Bahnhofsvorplatz, Czernyring und Neuenheimer Feld wurden:

K100 – Mittermaierstraße / Kurfürsten-Anlage (Linien 5, 21, 24).
K122 – Speyerer Straße / Czernyring / Carl-Benz-Straße (Linie 26, 717, 720), und
K177 – Berliner- / Mönchhofstraße (Linien 21, 24, 31, 37) und
K277 – Berliner Straße / Im Neuenheimer Feld.

Neuplanungen mit Straßenbahnbeschleunigung und Fertigstellungsziel 2015/16 werden zurzeit durchgeführt:

im Zusammenhang mit dem Umbauvorhaben Kurfürsten-Anlage Ost an

K129 – Adenauerplatz,
K132 – Kurfürsten-Anlage / Poststraße,
K138neu – Kurfürsten-Anlage / Haltestelle Stadtbücherei und
K139neu – Kurfürsten-Anlage / Kleinschmidtstraße

im Zusammenhang mit der Sanierung der Rudolf-Diesel-Straße an

K248 – Hebel- / Rudolf-Diesel-Straße

im Zusammenhang mit der Vorstufe zur weiteren Erschließung der Bahnstadt an

K191neu – Eppelheimer- / Da-Vinci-Straße,
K193neu – Eppelheimer- / Agnesistraße

und im Zusammenhang mit der Busbeschleunigung

K213 – Bergheimer- / Karl-Metz-Straße

Mit Einführung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) wird die Pünktlichkeit aller ÖV-Linien der rnv automatisch erfasst und ausgewertet. Für Heidelberger Straßenbahnen hat sich demnach die Pünktlichkeit in den letzten Monaten positiv entwickelt und erreicht heute die besten Werte seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 2011. Sie hat sich gegenüber 2013 um 4% auf über 88% verbessert und nähert sich der rnv-Zielstellung für das gesamte Verkehrsgebiet von über 90%.

Die Fahrplanzeiten für die Heidelberger Straßenbahnen wurden in den vergangenen Jahren im Wesentlichen nicht verändert. Lediglich auf der Linie 22 wurden Fahrzeiten verlängert. Die Gründe hierfür liegen in verstärktem Fahrgastaufkommen und im technischen Zustand der Gleisanlagen. Die seit 2013 umgesetzten Beschleunigungsmaßnahmen an den LSA tragen auch nach Nachweisen der rnv zur Verstetigung der Fahrzeiten und somit zur Verbesserung der Pünktlichkeit bei. Im besonderen Maße haben nach Ermittlungen der rnv besonders die Straßenbahnlinien 22 und 26 profitiert.

2. Beschleunigung des Omnibusverkehrs

Aus dem seit 2010 laufenden Busbeschleunigungsprogramm der Stadt Heidelberg wurden in 2014/15 mit

K117 – Alte Eppelheimer- / Emil-Maier-Straße / Kurfürsten-Anlage (Linie 33),

K135 – Rohrbacher- / Bergheimer Straße (Linien 5, 21, 22, 23, 26, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 39),

K211 – Bergheimer- / Yorckstraße (Linien 34, 35),

K227 – Kurfürsten-Anlage / Stadtwerke (Linien 32, 33, 34 und Straßenbahn),

K234 – Friedrich-Ebert-Anlage / Märzgasse (Linien 31, 32, 33) und

K263 – Neckarstaden / Am Brückentor (Linie 35).

6 LSA erneuert. In Einzelfällen sind noch die nach den üblichen Beobachtungszeiträumen erforderlichen Feinjustierungen der neuen Steuerungslogiken durchzuführen.

4 weitere LSA befinden sich in Bearbeitung mit Fertigstellungsziel 2015/16:

K163 – Am Hackteufel / Fischergasse / Mönchgasse (Linien 30, 33, 35, 735, 752, 754, 755),

K213 – Bergheimer- / Karl-Metz-Straße (Linien 21, 22, 34, 34, 35, 721).

K237 – B37 / Jubiläumsplatz (Linien 31, 32, 35, 735, 752, 754, 755), und

K238 – B37 / Bauamtsgasse / Montpellierplatz (Linien 31, 32, 35, 735, 752, 754, 755).

Außerhalb des Busbeschleunigungsprogramms wird mit finanzieller Unterstützung durch die rnv die LSA

K124 - Czernyring/Max-Jarecki-Straße (Linie 33)

für den Busverkehr optimiert.

Unter vorläufiger Zurückstellung 5 weiterer LSA-Umstellungen zur Busbeschleunigung wegen Rücksichtnahme auf laufende Planungen zum Mobilitätsnetz

K177 – Berliner- / Mönchhofstraße,
K277 – Berliner Straße / Im Neuenheimer Feld,
K279 – Im Neuenheimer Feld / Uni,
Uni K251 – Im Neuenheimer Feld / Kopfklinik und
Uni FU – Im Neuenheimer Feld 294 (Höhe PH)

ist damit in 2015/16 mit dem Abschluss des Busbeschleunigungsprogrammes in Heidelberg zu rechnen. Nach Abschluss der GFVG-Maßnahme werden jeweils wie üblich die vom Zuwendungsgeber geforderten detaillierten Vorher-Nachher-Untersuchungen durchgeführt.

Im Zusammenhang mit LSA-Modernisierungen, Verbesserungen für Radverkehr und Schulwegsicherheit sowie zur Anpassung an die veränderte Linienführung der Buslinie 33 wurden in 2014/15 unter finanzieller Beteiligung der HSB/rnv weitere 6 (zzgl. der bereits zur Straßenbahnbeschleunigung umgestellten LSA mit Busbeteiligung) LSA für die Busbeschleunigung optimiert:

K164 – Karlstor (Linien 30, 33, 35),
K250 – Kirchheimer Weg/Im Mörgelgewann (Linie 33),
K284 – Schlierbacher Landstraße / Adlerüberfahrt (Linien 33,35,735, 752, 754, 755.),
K521 – L598 / K9707-Cuzaring / Sandhäuser Straße (Linien 720, 721, 722),
K522 – B535 / L598 [nördliche AS-Rampe (Linien 720, 721, 722)], und
K523 – B535 / L598 [süddliche AS-Rampe (Linien 720, 721, 722)].

In Bearbeitung mit Fertigstellungsziel 2015/16 befinden sich die LSA

K215 – Karl-Metz-Straße / Kurfürsten-Anlage (Linien 5, 21, 24, 32, 33, 34)
anlässlich F+U-Neubau,
K248 – Hebel- / Rudolf-Diesel-Straße (Linie 26 und 33)
anlässlich der Sanierung der Rudolf-Diesel-Straße,
K279 – Im Neuenheimer Feld / Uni (Linien 31, 37)
anlässlich Neubau Mathematikon,
K280 – Schlierbacher Straße / Hausackerweg West (Linien 30, 33, 35, 735, 752, 754, 755)
anlässlich LSA-Modernisierung und
K283 - Schlierbacher Straße / Hausackerweg Ost (Linien 30, 33, 35, 735, 752, 754, 755)
anlässlich LSA-Modernisierung.

Auch für den Busverkehr hat sich die Pünktlichkeit laut RBL-Statistik in den letzten Monaten positiv entwickelt und erreicht heute die besten Werte seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 2011. Sie wurde im Jahresmittel gegenüber 2012 kontinuierlich ebenfalls um 4% auf 86% verbessert und liegen damit zwar momentan noch unterhalb der rnv-Zielstellung für das gesamte Verkehrsgebiet von über 90%.

Die Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen, die im Busnetz seit 2011 umgesetzt werden, tragen nachweislich zur Verstetigung der Fahrzeiten und somit zur Verbesserung der Pünktlichkeit bei. Im besonderen Maße hat die Buslinie 33 davon profitiert.

Die Beschleunigungseffekte für den Busverkehr werden derzeit durch eine nicht unerhebliche Fehlerrate im Datenfunkverkehr von den Bussen zu den LSA beeinträchtigt. Gegenwärtig wird in einem Ingenieurauftrag der Datenfunkverkehr analysiert und Lösungsansätze für eine Stabilisierung erarbeitet.

3. Einschätzung der Ergebnisse

Bei der Beurteilung der Ergebnisse ist eine differenzierte Herangehensweise geboten. Im Verlauf der Bearbeitung der beiden Projekte Straßenbahnbeschleunigung und Busbeschleunigung haben sich immer wieder Zusammenhänge mit anderen Maßnahmen ergeben, die zu zeitlichen oder inhaltlichen Abhängigkeiten geführt haben. Einerseits können oder konnten so Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen erst verzögert umgesetzt werden. Andererseits war es notwendig die Beschleunigungsmaßnahmen in den Rahmen anderer Projekte (z.B. Mobilitätsnetz 2019 oder Bahnstadt) einzupassen.

Der zweite Aspekt führt gegebenenfalls zur einer Veränderung der Ansätze für die umsetzbaren Beschleunigungspotenziale, die dann gegenüber den ermittelten Grundlagen der beiden Beschleunigungsprogramme abweichen können. Beispielhaft seien die Umgestaltung der Kurfürsten-Anlage Ost oder der Umbau der Haltestelle am Hauptbahnhof (Nordseite) genannt. Hier werden die Umgestaltungen zu einer völlig neuen Gestaltung der ÖPNV-Abwicklungen führen. Hieraus folgt, dass sich die positiven Effekte der Straßenbahn- und Busbeschleunigung nicht vollständig isoliert herausarbeiten lassen. Erst im Zusammenwirken mit den Umsetzungen des Mobilitätsnetzes 2019 und der vollständigen Erschließung der Bahnstadt kann die Wirkung der bis jetzt durchgeführten Beschleunigungsmaßnahmen umfassend beurteilt werden.

Unabhängig davon wird auf die bisher nachgewiesenen positiven Ergebnisse an Einzelknotenpunkten oder Streckenabschnitten verwiesen, die ihren Niederschlag in den verbesserten Pünktlichkeiten gefunden haben.

4. Finanzielle Auswirkungen:

Die weitergehenden verkehrstechnischen Anpassungen werden für das Straßenbahnbeschleunigungsprogramm Kosten in derzeit noch nicht bekannter Höhe generieren. Mittel sind im Teilhaushalt des Amtes 81 in Höhe von jeweils 100.000 € für die Jahre 2015 und 2016 unter Projekt Nummer 8.81000012 (Straßenbahnbeschleunigung) vorgesehen.

Das Busbeschleunigungsprogramm wird in den Jahren 2015/16 weitestgehend abgeschlossen sein. Mittel sind im Teilhaushalt des Amtes 81 in Höhe von jeweils 50.000 € für die Jahre 2015 und 2016 unter Projekt Nummer 8.810000913 (Busbeschleunigung) vorgesehen.

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: ÖPNV-Beschleunigung ist eines der Mittel, um den ÖPNV attraktiver zu machen und die Nutzung zu forcieren. Eine Verlagerung zur umweltverträglicheren Verkehrsmittelwahl ist angestrebt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Eine einseitige Verkehrsgestaltung zu Gunsten des ÖPNV kann andere betroffene Verkehrsarten benachteiligen. Eine ausgewogene „Lastenverteilung“ unter Abwägung der Einflüsse auf ebenfalls umweltverträgliche Verkehrsarten wie Radfahrer und Fußgänger ist zu prüfen.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersichtslageplan Straßenbahnbeschleunigung