

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0022/2019/IV

Datum:
22.03.2019

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

Fahrplan Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv)

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 16. Mai 2019

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	03.04.2019	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	09.05.2019	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) zum Fahrplanwechsel ab 9. Dezember 2018 zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen der Angebotsanpassungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 sind in der Drucksache 0189/2018/BV dargelegt.

Zusammenfassung der Begründung:

Zum Fahrplanwechsel ab 9. Dezember 2018 haben sich unter anderem aufgrund der Inbetriebnahme der Straßenbahn durch die Bahnstadt Änderungen der Linienwege ergeben. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und Stadtrat Waseem Butt sowie die Heidelberger und die SPD haben dazu Anträge eingebracht. Es soll ein Erfahrungsaustausch mit einer Vertretung der rnv zu den Fahrplanänderungen und den Verspätungen vor allem der Linien 22 und 26 stattfinden. Die aktuelle Situation und Maßnahmen werden vorgestellt. Zudem wird der Umleitungsfahrplan aufgrund der Baumaßnahme am Hauptbahnhof erläutert.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 03.04.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 03.04.2019

5.3 Fahrplan Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv) Informationsvorlage 0022/2019/IV

Herr Dulitz, als Vertreter der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), erläutert den Sachverhalt anhand einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 01_Neu zur Drucksache 0022/2019/IV).

Anschließend eröffnet Erster Bürgermeister Odszuck die Aussprache.

Es melden sich zu Wort:

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

Folgende Hauptaussagen/Fragen werden vorgetragen:

- Die Fahrzeiten vieler Linien seien nicht mehr attraktiv (zum Beispiel Linien 22, 26 und 32A), da deren Fahrtzeiten verlängert worden seien.
- Sei es möglich, eine Direktverbindung (ohne Umsteigen) der Linie 22 von Eppelheim/Pfaffengrund während der Hauptverkehrszeit ins Neuenheimer Feld zu führen?
- Die Kritik anlässlich der Fahrplanumstellung sei gerechtfertigt gewesen. Jedoch habe sich in den letzten Wochen viel getan. Beispielsweise funktioniere die Vorrangschaltung der Linie 22 über die Montpellierbrücke einwandfrei.
- Im Aufsichtsrat der rnv sei mitgeteilt worden, dass die Baumaßnahme am Hauptbahnhof schuld an den Verspätungen der Linien 22 und 26 sei. Dabei seien weder die Linie 22 noch die Linie 26 von den Baumaßnahmen betroffen.
- Es sei festgestellt worden, dass der Fahrplan im Bereich der Bahnstadt nicht stimme, da die Linien 22 und 26 sowohl am Gadamerplatz als auch an der Haltestelle Hauptbahnhof Süd die gleiche Abfahrtszeit haben. Dies sei sicherlich auch ein Grund für die Verspätungen bei beiden Linien und sei sofort zu ändern.
- Die Lichtsignalanlagen (LSA) seien zum Beispiel bei der Linie 26 ursächlich für die Verspätungen.
- Bleibe es bei den teilweisen Ampelabschaltungen wie im Sachvortrag mitgeteilt worden sei?
- Am Bismarckplatz bestehe Handlungsbedarf bei der Ampeleinfahrt und Ampelausfahrt der Straßenbahnen von der Bergheimer Straße hin zum Bismarckplatz und umgekehrt, da hier regelmäßig der Kreuzungsbereich durch Autos die noch bei gelb in die Kreuzung einfahren blockiert werde. Dadurch könnten die Straßenbahnen nicht mehr passieren und Fußgänger nicht richtig queren.

- Warum gebe es erst jetzt Informationen und Maßnahmen zur Problematik hinsichtlich der Fahrplanumstellung? Weshalb sei hier die Bevölkerung oder der Bezirksbeirat nicht früher informiert worden?
- Die durch die Baumaßnahme am Hauptbahnhof betroffene Linie 5 habe keine zusätzliche Fahrzeit hinzubekommen, obwohl sie direkt am Hauptbahnhof vorbeifahre und eine zusätzliche Haltestelle hinzugekommen sei.
- Für die Vorrangschaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) seien Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geflossen. Deshalb seien die Ampelanlagen auch wieder so zu schalten, dass der ÖPNV Vorrang habe. Dies sei im Sinne des Fördergebers. Ansonsten können gegebenenfalls Rückforderungsansprüche drohen.
- Es werde darum gebeten, sensibler mit den Beschwerden und Ängsten der ÖPNV-Nutzer umzugehen.
- Die Pünktlichkeit der einzelnen Linien müsse verbessert werden.
- Was die rnv hinsichtlich des Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen geleistet habe sei sehr gut, auch hinsichtlich des Zeitablaufs. Sie habe es geschafft, in das GVFG-Förderprogramm hineinzukommen und zudem seien keine Kostenerhöhungen angefallen.
- Bezüglich der Zufriedenheit der Fahrgäste hinsichtlich der geänderten Linienführung sei ausschlaggebend, welches Ziel diese erreichen wollen.
- Es sei sinnvoll, offene Prüfaufträge bis zum Vorliegen der Ergebnisse der beantragten Fahrgastbefragung (siehe Anlage 01 zum Antrag 0080/2018/AN) abgearbeitet zu haben.
- Welcher Mehraufwand würde bei der rnv durch einen erneuten Prüfauftrag entstehen?
- Es werde vorgeschlagen, nach weiteren Schwachstellen zu schauen und an der Verbesserung der Kreuzungsanlagen zu arbeiten.
- Man sei irritiert darüber, dass Hardware eingesetzt werde bevor die passende Software verfügbar sei. Sei es nicht möglich, neue Fahrbahn- und Fahrtenregelungen bei einer Baumaßnahme vorab zu simulieren?

Erster Bürgermeister Odszuck, Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement und die Herren Dulitz und Hoffmann, Vertreter der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), antworten:

- Es gebe momentan viele Anträge zu den Linien 22 und 26. Die Anträge würden durch die rnv zusammengefasst. Der Gremienlauf sei bereits festgelegt und beginne im Mai. Dabei sollen die Anträge und Punkte behandelt werden, die die Linien 22 und 26 im Endzustand betreffen.
- Die rnv sei im Rahmen der Anträge zu den Linien 22 und 26 aufgefordert worden, verschiedene Varianten zu untersuchen (beispielsweise Direktverbindung von Eppenheim ins Neuenheimer Feld). Dementsprechend werde die rnv Vorschläge und Ideen unterbreiten, welche Maßnahmen möglich seien.

- Es sei geplant, das Konzept der Linien 22 und 26 wie vorgesehen ab September 2019 zu fahren. Dann werde sich zeigen, dass die Fahrzeiten sowie die Umsteigesituationen deutlich besser passen.
- Die Baumaßnahme am Hauptbahnhof laufe verhältnismäßig „geräuschlos“ ab. Sicherlich habe dies auch Auswirkungen auf Bahnen, die nicht direkt an der Baustelle vorbeifahren, weil beispielsweise die Bergheimer Straße durch die Straßenbahnen viel stärker beansprucht werde. Bei der Bergheimer Straße sei man, bezogen auf die Straßenbahnen, bald an einer Belastungsberggrenze angelangt.
- Die LSA, die noch nicht hergerichtet beziehungsweise nur provisorisch seien, sollen möglichst schnell gemeinsam mit der Stadt Heidelberg hergerichtet werden, damit diese auch verkehrsabhängig geschaltet werden können.
- In der Bahnstadt seien die Ampelanlagen die sich noch im Bau befinden abgeschaltet.
- Es könne nicht über eine Ampelschaltung am Bismarckplatz geregelt werden, dass Autofahrer bei Gelb oder auch bei Grün, wenn die Kreuzung nicht frei sei, nicht trotzdem in diese einfahren. Nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) sei es nicht erlaubt, auch bei Grün, in eine bereits blockierte Kreuzung einzufahren.
- Es stimme nicht, dass seit der 50. Kalenderwoche (KW) 2018 nichts passiert sei und keine Information erteilt worden sei. Es sei regelmäßig in der Presse Bericht erstattet worden, sowohl durch die Stadtverwaltung als auch die rnv.
- Es stimme, dass die Linie 5 keinen Fahrplanzuschlag bekommen habe.
- Mit der Fahrplanänderung am 15.03.2019 sei auch die Linie 24 um 2 Minuten verschoben worden. Dies habe den Zweck, andere Linien nicht zu beeinflussen. Gerade wenn es Turbulenzen im Liniennetz gebe und Verspätungen möglich seien, sollten Fahrzeiten nicht so knapp aufeinandergelegt werden, dass dies direkten Einfluss auf andere Linien habe.
- Aktuell fahre man eine Art „Notfahrplan“. Es habe eine Weile gedauert, bis man intern auf die mit der Fahrplanumstellung am 15.03.2019 einhergehenden Probleme reagieren konnte. Vor September 2019 werde es im Fahrplan nicht nochmals eine Änderung geben.
- Die gesamte Abteilung Verkehrstechnik des Amtes für Verkehrsmanagement sowie die Mitarbeiter der rnv arbeiten mit Hochdruck daran, die Baumaßnahme Hauptbahnhof bis September 2019 fertigzustellen, sodass der ÖPNV danach reibungslos funktioniere und die Bahnen und Busse pünktlich fahren können.
- Man gehe davon aus, dass, wenn auch der Bahnhofsvorplatz Süd (Europaplatz) fertiggestellt sei, die geänderte Linienführung bei den Fahrgästen noch einmal eine andere Akzeptanz finden werde.
- Die Baumaßnahme Montpellierbrücke/Czernyring sei innerhalb der Sommerferienzeit veranschlagt gewesen. Am ersten Schultag sei die Montpellierbrücke für den Verkehr freigegeben worden. Es sei bekannt gewesen, dass die LSA an einigen Stellen nicht richtig funktionsfähig gewesen seien, allerdings sei die Alternative gewesen, den Betrieb nicht zum Fahrplanwechsel aufzunehmen.

- Zur Linie 26 seien bereits mehrfach Prüfungen erfolgt. Die neu hinzugekommenen Anfragen werden ergänzend geprüft. Bei den bereits vorhandenen Prüfergebnissen werde nur deren Aktualität überprüft.
- Hinsichtlich des Bahnhofsvorplatzes Nord sei man gut im Zeitplan. Es seien Simulationen und Probeläufe vorgesehen. Allerdings gebe es vor Ort immer Fälle, die nicht simuliert werden können. Dies sei aber alles im Zeitbudget eingeplant.

Anschließend stellt Stadtrat Rothfuß den **Sachantrag** der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen (siehe Anlage 01 zur Drucksache 0080/2018/AN):

Wir beantragen die Durchführung einer repräsentativen Fahrgastbefragung auf den Bahnlinien 22 und 26, um Klarheit darüber zu erlangen, welche Strecken die Bürger / Bürgerinnen aus Kirchheim und aus dem Pfaffengrund am häufigsten nehmen müssen.

Stadtrat Rothfuß begründet den Antrag damit, dass objektive Erkenntnisse erlangt werden sollen und festgestellt werden sollte, wo es konkreten Optimierungsbedarf gebe.

Herr Hoffmann, als Vertreter der rnv, antwortet, dass ad hoc keine Fahrgastbefragung organisiert werden könne. Dazu werde unter anderem Befragungspersonal sowie eine Ausschreibung benötigt. Ab September 2019 finde in Heidelberg die nächste reguläre rnv-Befragung statt, in die man die gewünschte Fahrgastbefragung integrieren könne. Die Ende 2019 vorliegenden Ergebnisse könnten dann Anfang 2020 ausgewertet werden.

Der Vorschlag der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen werde durch den Ersten Bürgermeister Odszuck grundsätzlich befürwortet. Jedoch schlage er vor abzuwarten, bis die Linien in einen Regelbetrieb kommen. Würde die Fahrgastbefragung im September durchgeführt, erhalte man eventuell ein verzerrtes Bild.

Vor dem Hintergrund, dass im September die reguläre Fahrgastbefragung der rnv stattfindet, stelle die Fraktion Bündnis'90/Die Grünen ihren **Sachantrag** (siehe Anlage 01 zur Drucksache 0080/2018/AN) zurück, erklärt Stadtrat Rothfuß.

Stadtrat Rehm bringt für die Fraktion Die Heidelberger im Sitzungsverlauf folgenden **Antrag** ein, der bereits in der Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim am 26.02.2019 unter dem Tagesordnungspunkt Verschiedenes eingebracht wurde, und liest diesen vor:

Seit Änderung des Fahrweges der Linie 720 – Umfahrung von Kirchheim Rathaus, nur Haltestelle Im Bieth wird angefahren – hat sich die ÖPNV-Anbindung für den Stadtteil Kirchheim in Richtung Bismarckplatz stetig verschlechtert. Eine Fahrzeit von Kirchheim Rathaus zum Bismarckplatz von 20 Minuten oder mehr kann nicht akzeptiert werden. Weiterhin sind die Weststadt, Schulen sowie Jobcenter, Landratsamt und Justizbehörden nur durch teilweise mehrmaliges Umsteigen erreichbar.

Um den viel zitierten Verkehrskollaps und steigende CO2-Werte zu verhindern, ist ein Umstieg von Auto auf Bus oder Bahn zwingend erforderlich. Mit der aktuellen Versorgung Kirchheims kann jedoch kaum erwartet werden, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen. Schlimmer noch: Viele ÖPNV-Nutzer haben bereits angekündigt, wieder auf das Auto umzusteigen!

Die Anbindung an den Bahnhof ist durchaus gewährleistet.

- 1.) Linie 721 – Fahrzeit 11 Minuten
- 2.) Linie 33 – Fahrzeit 19 Minuten
- 3.) S-Bahn – Fahrzeit 3 Minuten

- 4.) von Rathaus Kirchheim Linie 33 mit umsteigen, dann S-Bahn – Fahrzeit 10 Minuten

Im Übrigen verweisen wir auf die Ziele des Stadtentwicklungsplans 2015:

- 1.) Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile, vorrangig durch Straßenbahnen
- 2.) Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

Die momentane Linienführung erfüllt dieses Ziel nicht!

Die Heidelberger beantragen daher, zum nächstmöglichen Fahrplanwechsel die Straßenbahnlinie 26 wieder über die Montpellierbrücke/Ringstraße direkt zum Bismarckplatz zu führen.

Ergänzend bitten wir um Prüfung und Berechnung der Kosten der Linienführung folgender Variante:

Linie 22 und 26 wie zuvor; die Linie 21 erschließt die Bahnstadt vom Hans-Thoma-Platz, Berliner Straße, Betriebshof, Czernybrücke, Bahnstadt, Montpellierbrücke dann über Kurfürstenanlage, Seegarten – um die Kurve zum Alten Hallenbad, Betriebshof und von dort zurück zum Hans-Thoma-Platz.

Sowie der von Herrn Berschin vorgeschlagenen Linienführung.

Erster Bürgermeister Odszuck stellt fest, dass laut Antragstellung die Straßenbahnlinie 26 wieder über die Montpellierbrücke/Ringstraße direkt zum Bismarckplatz zum nächstmöglichen Fahrplanwechsel geführt werden solle. Er erkundigt sich, ob beantragt werde, die Änderung vorzunehmen oder ob dies als Prüfauftrag zu verstehen sei.

Stadtrat Rehm antwortet, dass der soeben gestellte Antrag als Prüfauftrag abgestimmt werden solle.

Sofern die Stadträtinnen und Stadträte sich neue Linien wünschten, die auf neuen Strecken fahren, hieße das, dass mehr Fahrzeuge als derzeit im Einsatz seien, erklärt Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement. Dies habe gegebenenfalls auch Einfluss auf die Fördermittel. Zum Erhalt der Fördermittel habe man einen Antrag für ein „Mobilitätsnetz Heidelberg“ gestellt. Dieses Mobilitätsnetz habe der Gemeinderat beschlossen einhergehend mit der Straßenbahnverlängerung nach Schwetzingen, der Straßenbahn Altstadt sowie der Straßenbahn Patrick-Henry-Village. Im Laufe des vergangenen Jahres seien die drei erwähnten Teilstrecken weggefallen. Man befinde sich derzeit noch in einem wirtschaftlichen Bereich. Alles, was nun beschlossen werde, könne jedoch erheblichen Einfluss auf die Kosten-Nutzen-Untersuchung haben.

Stadtrat Ehrbar stellt nachfolgenden **Antrag zur Geschäftsordnung:**

Schluss der Rednerliste.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen

Anschließend stellt Erster Bürgermeister Odszuck den **modifizierten Sachantrag** der Fraktion die Heidelberger zur Abstimmung (**fett gedruckt**):

Seit Änderung des Fahrweges der Linie 720 – Umfahrung von Kirchheim Rathaus, nur Haltestelle Im Bieth wird angefahren – hat sich die ÖPNV-Anbindung für den Stadtteil Kirchheim in Richtung Bismarckplatz stetig verschlechtert. Eine Fahrzeit von Kirchheim Rathaus zum Bismarckplatz von 20 Minuten oder mehr kann nicht akzeptiert werden. Weiterhin sind die Weststadt, Schulen sowie Jobcenter, Landratsamt und Justizbehörden nur durch teilweise mehrmaliges Umsteigen erreichbar.

Um den viel zitierten Verkehrskollaps und steigenden CO2-Werte zu verhindern, ist ein Umstieg von Auto auf Bus oder Bahn zwingend erforderlich. Mit der aktuellen Versorgung Kirchheims kann jedoch kaum erwartet werden, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen. Schlimmer noch: Viele ÖPNV-Nutzer haben bereits angekündigt, wieder auf das Auto umzusteigen!

Die Anbindung an den Bahnhof ist durchaus gewährleistet.

- 1.) Linie 721 – Fahrzeit 11 Minuten
- 2.) Linie 33 – Fahrzeit 19 Minuten
- 3.) S-Bahn – Fahrzeit 3 Minuten
- 4.) von Rathaus Kirchheim Linie 33 mit umsteigen, dann S-Bahn – Fahrzeit 10 Minuten

Im Übrigen verweisen wir auf die Ziele des Stadtentwicklungsplans 2015:

- 1.) Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile, vorrangig durch Straßenbahnen
- 2.) Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

Die momentane Linienführung erfüllt dieses Ziel nicht!

Die Heidelberger beantragen daher, die Prüfung, die Straßenbahnlinie 26 wieder über die Montpellierbrücke/Ringstraße direkt zum Bismarckplatz zu führen.

Ergänzend bitten wir um Prüfung und Berechnung der Kosten der Linienführung folgender Variante:

Linie 22 und 26 wie zuvor; die Linie 21 erschließt die Bahnstadt vom Hans-Thoma-Platz, Berliner Straße, Betriebshof, Czernybrücke, Bahnstadt, Montpellierbrücke dann über Kurfürstenanlage, Seegarten – um die Kurve zum Alten Hallenbad, Betriebshof und von dort zurück zum Hans-Thoma-Platz.

Sowie der von Herrn Berschin vorgeschlagenen Linienführung.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt bei Stimmengleichheit 05:05:00 Stimmen

Abschließend nehmen die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses die Informationsvorlage ohne weiteren Aussprachebedarf zur Kenntnis.

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 09.05.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 09.05.2019

36.3 Fahrplan Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv) Informationsvorlage 0022/2019/IV

Stadtrat Rehm bringt für die Fraktion **Die Heidelberger** folgenden im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 03.04.2019 abgelehnten **Antrag** erneut ein und begründet diesen:

Seit Änderung des Fahrweges der Linie 720 – Umfahrung von Kirchheim Rathaus, nur Haltestelle Im Bieth wird angefahren – hat sich die ÖPNV-Anbindung für den Stadtteil Kirchheim in Richtung Bismarckplatz stetig verschlechtert. Eine Fahrzeit von Kirchheim Rathaus zum Bismarckplatz von 20 Minuten oder mehr kann nicht akzeptiert werden. Weiterhin sind die Weststadt, Schulen sowie Jobcenter, Landratsamt und Justizbehörden nur durch teilweise mehrmaliges Umsteigen erreichbar.

Um den viel zitierten Verkehrskollaps und steigenden CO2-Werte zu verhindern, ist ein Umstieg von Auto auf Bus oder Bahn zwingend erforderlich. Mit der aktuellen Versorgung Kirchheims kann jedoch kaum erwartet werden, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen. Schlimmer noch: Viele ÖPNV-Nutzer haben bereits angekündigt, wieder auf das Auto umzusteigen!

Die Anbindung an den Bahnhof ist durchaus gewährleistet.

- 1.) Linie 721 – Fahrzeit 11 Minuten
- 2.) Linie 33 – Fahrzeit 19 Minuten
- 3.) S-Bahn – Fahrzeit 3 Minuten
- 4.) von Rathaus Kirchheim Linie 33 mit umsteigen, dann S-Bahn – Fahrzeit 10 Minuten

Im Übrigen verweisen wir auf die Ziele des Stadtentwicklungsplans 2015:

- 1.) Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile, vorrangig durch Straßenbahnen
- 2.) Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

Die momentane Linienführung erfüllt dieses Ziel nicht!

Die Heidelberger beantragen daher die Prüfung, die Straßenbahnlinie 26 wieder über die Montpellierbrücke/Ringstraße direkt zum Bismarckplatz zu führen.

Ergänzend bitten wir um Prüfung und Berechnung der Kosten der Linienführung folgender Variante:

Linie 22 und 26 wie zuvor; die Linie 21 erschließt die Bahnstadt vom Hans-Thoma-Platz, Berliner Straße, Betriebshof, Czernybrücke, Bahnstadt, Montpellierbrücke dann über Kurfürstenanlage, Seegarten – um die Kurve zum Alten Hallenbad, Betriebshof und von dort zurück zum Hans-Thoma-Platz.

Sowie der von Herrn Berschin vorgeschlagenen Linienführung.

Stadtrat Holschuh beklagt, dass es an der Haltestelle Gadamerplatz gleiche Abfahrtszeiten gebe für die Linie 26 (von Kirchheim kommend in Richtung Bismarckplatz) als auch für die Linie 22 (vom Bismarckplatz kommend nach Eppelheim). Er bittet darum, ab September eine zeitliche Entzerrung vorzunehmen, so dass es unterschiedliche Abfahrtszeiten gibt.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, die Streckenführung der Linie 26 über die Montpellierbrücke/Ringstraße prüfen zu lassen.

Stadtrat Rehm ist mit dieser Handhabe einverstanden und verzichtet auf die Abstimmung seines Antrages. Mit dieser Maßgabe wird die Informationsvorlage zur Kenntnis genommen.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

1. Umgesetzte Fahrplanänderungen zum 9. Dezember 2018

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 wurden im Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs im Linienbündel Heidelberg mehrere Änderungen vorgenommen:

Die Bahnstadt-Straßenbahn wurde als Teil des Projektes „Mobilitätsnetzes Heidelberg“ in Betrieb genommen. Bedient wird die Strecke seitdem durch die geänderten Linien 22 und 26. Diese Linienwegänderung ist seit langer Zeit Bestandteil der Planung des Mobilitätsnetzes und liegt der Standardisierten Bewertung der Maßnahme zugrunde. Das Konzept sieht vor, dass die Linie 22 von Eppelheim, statt über die Czernybrücke und Bergheimer Straße, über die Bahnstadt und Römerkreis zum Bismarckplatz fährt. Die Linie 26 fährt dagegen von Kirchheim, statt über die Ringstraße und Kurfürsten-Anlage, neu über die Bahnstadt und die Bergheimer Straße zum Bismarckplatz. Beide Linien fahren die neue Haltestelle Hauptbahnhof Süd an, wo eine Verknüpfung zwischen den beiden Linien sowie zum S-Bahn-Verkehr erfolgt. Dieses Konzept wurde seit 2013 im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsnetz aktiv kommuniziert und ist Bestandteil der gemeinderätlichen Beschlüsse (siehe Drucksache 0082/2013/BV).

Der Straßenbahnbetrieb der Linie 22 wurde bis Eppelheim Endstelle wieder aufgenommen, nachdem Eppelheim zuvor während der insgesamt zweijährigen Bauzeit der Bundesautobahn (BAB)-Brücke, nur mit einem Schienenersatzverkehr bedient wurde.

Der Fahrplan der Linie 33E wurde auf einen 20-Minuten Takt ab 9:00 Uhr bis etwa 20:00 Uhr sowie sonntags auf einen 30-Minuten Takt ausgeweitet. Seit dem 28. Januar 2019 kommen auf diesem Linienweg, als Linie 20, Elektrobusse zum Einsatz (siehe Drucksache 0001/2018/BV).

Weiter wurden einzelne Teilmaßnahmen des zur Umsetzung am 9. Dezember 2018 beschlossenen Angebotspakets „Boxberg/Emmertsgrund“ (siehe Drucksache 0189/2018/BV), umgesetzt. Dies betrifft die Linienwegänderung der Linie 27 in Rohrbach Süd (Bedienung der östlichen Hatschekstraße) sowie einzelne Verstärkerfahrten zwischen Kirchheim und Boxberg, Boxberg und Rohrbach Süd, Boxberg und Europäisches Laboratorium für Molekularbiologie (EMBL) sowie EMBL und Bismarckplatz. Andere Teile aus dem Beschlusspaket mussten aus betrieblichen Gründen auf Juni 2019 verschoben werden.

Zudem erfolgte am 9. Dezember 2018 die Phasenumstellung des Ersatz- und Umleitungsverkehrs am Hauptbahnhof aufgrund der dortigen Baumaßnahme. Infolge der Sperrung der Kurfürsten-Anlage West für die Linien 21 und 24 und wegen der Öffnung der neuen Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr auf der Nordseite des Hauptbahnhofs haben seitdem die Linien 21 und 24 sowie viele Buslinien eine geänderte Linienführung:

- Die Linie 21 wurde mit dem Südast der Linie 24 verbunden und fährt seitdem über die Bergheimer Straße und Seegarten nach Rohrbach Süd.
- Für die Linie 24 wurde eine Schienenersatzverkehr-Linie zwischen Hauptbahnhof und Bergfriedhof in Anschluss an die Linien 21 und 23 eingerichtet.
- Als Ersatz für die zwischen Hauptbahnhof und Bismarckplatz temporär entfallende Linie 21 wurde eine zusätzliche Buslinie 32A eingerichtet um die erforderliche Fahrtanzahl und Kapazität zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof aufrecht zu halten.
- Die Buslinien 31 und 32 wurden am Hauptbahnhof wieder miteinander verbunden.

- Die Fahrwege der Linien 32 und 32A wurden zudem zwischen Römerkreis, Bismarckplatz und Universitätsplatz getauscht, vor allem um an der Stadtbücherei den Anschluss von der Linie 22 zur Linie 32 ins Neuenheimer Feld sicher zu stellen.
- Die Linie 33 wird seit diesem Zeitpunkt nicht mehr über die Bahnstadt, sondern in beiden Richtungen über Montpellierbrücke und Hauptbahnhof Ostseite geführt.
- Unmittelbar damit verbunden war eine weitgehende Konzentration der Bushaltestellen auf der Westseite des Hauptbahnhofs auf Höhe der neuen Haltestelle der Linie 5. Diese dient nach Fertigstellung des Projektes Hauptbahnhof Nord nunmehr als Betriebshaltestelle.

2. Bewertung der umgesetzten Fahrplanänderungen

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinien 22 und 26 durch die Bahnstadt und weiter nach Eppelheim beziehungsweise Kirchheim kam es aufgrund nicht optimal funktionierender Lichtsignalanlagen (LSA) (siehe Punkt 3) zu starken Verspätungen und Fahrtausfällen. In der ersten Woche nach dem Fahrplanwechsel am 09.12.2018 hatten die Straßenbahnlinien 22 und 26 eine Pünktlichkeit von nur 40 Prozent. Hauptgrund für diesen Missstand waren die teilweise noch nicht fertiggestellte LSA (nähere Erläuterungen dazu unter Punkt 3) und noch laufende Bautätigkeiten an der Neubautrecke. Hinzu kamen weitere Behinderungen durch die noch laufende Baumaßnahme am Heidelberger Hauptbahnhof und die dadurch bedingten umfangreichen Umleitungen von Straßenbahn- und Buslinien. Ein weiterer Hauptgrund für die Unpünktlichkeit waren die Haltestelle Betriebshof und die gesamte Bergheimer Straße, die durch die vorher erwähnten Umleitungsfahrten mit zusätzlichen Linien belastet wurden.

Bis Weihnachten 2018 wurde gemeinsam mit der Stadtverwaltung Heidelberg (Amt für Verkehrsmanagement - Verkehrstechnik), den Signalbaufirmen und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) intensiv an der Optimierung der LSA gearbeitet. Dieser verstärkte Einsatz zahlte sich aus. Schon bis Weihnachten konnte die rnv die Pünktlichkeit bei diesen Linien auf über 70 Prozent steigern. Durch weitere Optimierungsmaßnahmen an den LSA und nachlassenden Bautätigkeiten an der Strecke wurde seit Januar 2019 bis heute die Pünktlichkeit auf über 80 Prozent gesteigert.

Aufgrund der massiven betrieblichen Probleme in den ersten Wochen nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ist eine Bewertung der Wirksamkeit der im Dezember 2018 umgesetzten Fahrplanänderungen schwer möglich. Es ist davon auszugehen, dass die Linienänderungen angenommen werden, sobald die betrieblichen Probleme behoben sind und der Betrieb insbesondere der durch Einführung der Straßenbahn Bahnstadt veränderten Linienführungen der Straßenbahnlinien 22 und 26 störungsfrei laufen kann.

Im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg wird unter anderem der neue Stadtteil Bahnstadt mit der Straßenbahn erschlossen. Mit dem Grundsatzbeschluss zum Mobilitätsnetz (Drucksache 0082/2013/BV) hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg auch den dadurch erforderlichen Veränderungen im Liniennetz nach Umsetzung der einzelnen Teilmaßnahmen des Mobilitätsnetzes zugestimmt. Diese wurden in der Folge in Verwaltungsvorlagen, siehe unter anderem Drucksachen 0124/2014/IV und 0189/2018/BV erläutert. Im Rahmen der für die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erforderlichen Standardisierten Bewertung wurde das Linienkonzept, das der Maßnahme Straßenbahn Bahnstadt zugrunde gelegt wurde, so umgesetzt, dass die beiden Straßenbahnlinien 22 und 26 neue Linienführungen erhielten. Die Linien 22 und 26 bedienen beide die neue Haltestelle Hauptbahnhof Süd und erschließen damit künftig unter anderem die Areale B1 und B2 sowie das Konferenzzentrum Heidelberg. Dabei verlassen die Straßenbahnlinien den bisherigen Linienweg und fahren dann jeweils „vertauscht“ über die Montpellierbrücke beziehungsweise Czernybrücke über die Linienwege in Richtung Bismarckplatz. Diese neue Linienführung ist die einzig mögliche, die alle verkehrsplanerischen und betrieblichen Randbedingungen erfüllt (Standardi-

sierte Bewertung im Rahmen des Förderantrages zur Maßnahme aus dem Mobilitätsnetz Heidelberg).

Die im Zuge der weiteren Baumaßnahme aus dem Mobilitätsnetz Heidelberg „Hauptbahnhof Nord“ und die dadurch seit Dezember 2018 entstandenen betrieblichen Probleme bei den baustellenbedingten geänderten Linienführungen („Umleitungsverkehre“) der Öffentlicher Verkehr (ÖV)-Linien 21, 24, 31, 32(A), 33 und 34 werden bis zur Inbetriebnahme der neuen Haltestellenanlage Hauptbahnhof Nord im September 2019 zur Aufrechterhaltung der aufgrund der Baumaßnahme ausfallenden Straßenbahnen über die Kurfürsten-Anlage im Wesentlichen so beibehalten werden müssen. Unter besonderer Beobachtung steht jedoch der Schienenersatzverkehr der Linie 24, da hier weitere Anpassungen möglich sind.

3. Ursachen der Verspätungen und Fahrtausfällen ab dem Fahrplanwechsel

Zum Zeitpunkt des Fahrplanwechsels am 09.12.2018 waren die LSA der Straßenbahnlinien 22 und 26 noch nicht verkehrsabhängig mit Vorrang für die Straßenbahnen geschaltet, sondern liefen in Festzeit. Eine kurzfristige Lösung konnte nicht realisiert werden, da die notwendige Infrastruktur der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) hierfür noch nicht fertiggestellt war. Es kam zu Verspätungen, die aufgrund der planmäßig kurzen Wendezeiten am Bismarckplatz, wo die Straßenbahnlinie 22 zur Straßenbahnlinien 26 und umgekehrt wird (Linienwechsler), nicht abgebaut werden konnten. Dadurch häuften sich die Verspätungen an, verspätete Bahnen trafen auf volle Haltestellen, wodurch sich die Fahrgastwechselzeiten erhöhten, auch liefen Folgebahnen auf, sodass häufig zwei Bahnen hintereinander verkehrten. Zudem befinden sich auf den Außenästen der Straßenbahnlinien 22 und 26 eingleisige Streckenabschnitte, die im Falle von Verspätungen und Pulkfahrten zu weiteren Verspätungen führten. Die rnv hat die Ursachen hierzu ermittelt und für die Zukunft Verbesserungspotentiale erarbeitet. Grundsätzlich wurden die baubedingten Verzögerungen bei der Herstellung der für den verkehrsabhängigen Ampelbetrieb notwendigen Infrastrukturanforderungen bei der rnv unterschätzt.

4. Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebsablaufs

Die rnv arbeitet mit Hochdruck an der Beseitigung der Störquellen. In den ersten Tagen nach dem Fahrplanwechsel wurden LSA mit geringer Verkehrsbelastung außer Betrieb genommen und durch Andreaskreuze gesichert. Seit Januar wurden weitere LSA von beauftragten Signalbaufirmen, dem Amt für Verkehrsmanagement und der rnv verkehrsabhängig geschaltet. Dies führte zur Erhöhung der Pünktlichkeit.

Weiter wird die Fahrsignalanlage in Eppelheim optimiert. Die rnv rechnet im April mit der Fertigstellung dieser Arbeiten und erwartet dadurch weitere Verbesserungen.

Die Baumaßnahme am Hauptbahnhof Nord hat durch die Umleitungsfahrwege der übrigen Linien auch einen Einfluss auf die Pünktlichkeit der Straßenbahnlinien 22 und 26, da die Umleitungen an den neuralgischen Haltestellen Bismarckplatz und Betriebshof zu Überlastungen führen. Um dadurch entstehende Verzögerungen besser abfangen zu können, hat die rnv seit 15. März 2019 für die Dauer der Baumaßnahme am Hauptbahnhof Nord die Linien 22 und 26 mit einem weiteren Fahrzeug bestückt und die Fahrzeiten etwas angepasst. Dadurch wird eine weitere Steigerung der Pünktlichkeit erwartet. Das Fahrtenangebot auf der Straßenbahnlinie 22 und 26 bleibt gleich. Die Fahrten der Linie 24 zwischen Burgstraße/Schriesheim und Hauptbahnhof-West wurden um 2 Minuten verschoben, um einerseits die Umstiegsmöglichkeit ins Neuenheimer Feld zu verbessern und andererseits ein Blockieren der Linie 5 am Hauptbahnhof-West auszuschließen. Dadurch wird eine weitere Stabilisierung der Pünktlichkeit erwartet.

5. Ausblick

Aktuell ist bei der rnv der Zustand ab September 2019 in Planung, wenn mit der Beendigung der Baumaßnahme am Hauptbahnhof die letzte in Bau befindliche Maßnahme des Mobilitätsnetzes abgeschlossen sein wird. Dann ist bei den Linien 21 und 24 im Wesentlichen von einer Rückkehr zu den ursprünglichen Fahrplanlagen auszugehen. Die Fahrplanlagen der Straßenbahnlinien 22 und 26 und die der Buslinie 32, die dauerhaft über Stadtbücherei geführt wird, werden sich geringfügig ändern. Dadurch werden sich voraussichtlich auch die fast zeitgleichen Abfahrtszeiten der Straßenbahnlinie 26 und Buslinie 33 ab Kirchheim an Sonn- und Feiertagen ändern. Die Abwicklung der Verkehre am Hauptbahnhof wird sich dann verbessern.

Unter Beachtung der gesammelten Erfahrungen aus der Inbetriebnahme Bahnstadt/Pfaffengrund/Eppelheim wird die rnv vor Aufnahme des Linienbetriebs die in diesem Bauabschnitt befindlichen großen Lichtsignalanlagen (LSA) Römerkreis, Stadtwerke und Hauptbahnhof/Mittermaierstrasse/Lessingstraße intensiv im Vorfeld testen. Hierzu zählen die sogenannten Funktionstests der LSA genauso wie Probefahrten mit Straßenbahnen. Ziel ist es, vor Aufnahme des Linienverkehrs die wichtigsten Funktionen und Fahrbeziehungen mit Fahrzeugen zu testen. Dadurch können größere Fehler und Mängel im Vorfeld erkannt und noch abgestellt werden und ein Zustand wie bei der Betriebsaufnahme der Straßenbahn Bahnstadt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 vermieden werden.

Nach derzeitigem Bauzeitenplan werden die baulichen Arbeiten, einschließlich der LSA, rechtzeitig zum Schuljahresbeginn im September 2019 abgeschlossen sein. Zurzeit stimmen sich rnv und Stadt Heidelberg (Amt für Verkehrsmanagement – Verkehrstechnik) so ab, dass die oben genannten Tests ebenfalls noch bis zum Schuljahresbeginn abgeschlossen werden können. Eine Freigabe ohne vorherigen Testbetrieb wird es nicht mehr geben, gegebenenfalls wird die Betriebsaufnahme des regulären Linienverkehrs entsprechend verschoben.

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: Mit den Fahrplanänderungen im Dezember wird weiterhin der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gefördert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine (bzw. Erläuterung hier einfügen)

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	ALT_Maßnahme zur Stabilisierung des Betriebsablaufs der Heidelberger Straßenbahn (HD Strab)
01	Maßnahme zur Stabilisierung des Betriebsablaufs der Heidelberger Straßenbahn (HD Strab) Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 03.04.2019