

Anfrage Nr.: 0030/2012/FZ

Anfrage von: Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Anfragedatum: 17.04.2012

Betreff:

Straßenbahn Kirchheim; Fahrgastzahlen

Schriftliche Frage:

1. Welche Fahrgastzahlen wurden im Rahmen der standardisierten Bewertung bei der Planung für die Straßenbahn Kirchheim prognostiziert?
2. Welche Rahmenbedingungen in Bezug auf die von Kirchheim zur Innenstadt führenden Buslinien, insbesondere die aus dem Rhein-Neckar-Kreis durchgebundenen, wurden dabei angenommen?
3. In wieweit wurden diese Bedingungen bei der späteren Linienführung dieser Busse hergestellt?
4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Straßenbahnlinie 26 entwickelt? Welche Fahrgastzahlen weist die Linie heute auf?
5. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der betreffenden Buslinien entwickelt? Welche Fahrgastzahlen weist die Linien heute auf?
6. Bei der Standardisierten Bewertung der Straßenbahn Kirchheim wurden nur mit vier Bahnen pro Umlauf gerechnet. Zurzeit werden aber fünf benötigt.
Wie weit ist die Umsetzung des Gemeinderatsbeschlusses zur Beschleunigung der Straßenbahnen in Bezug auf die Linie 26?
Wann ist zu erwarten, dass der Beschluss umgesetzt werden kann, pro Umlauf eine Bahn der Linie 26 einzusparen?

Antwort:

Zu 1.: In der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Standardisierten Bewertung wurden im Jahr 2004 folgende ÖV-Nachfragezahlen für Kirchheim prognostiziert (Gutachten der PTV AG, Prognosehorizont 2010), wobei keine Unterscheidung nach Linien erfolgte:

- 7.400 Fahrgäste pro Werktag im Quell-Ziel-Verkehr für Kirchheim (= Summe der ein- und ausfallenden Fahrten nach/von Kirchheim ohne Kirchheimer Binnenverkehr)
- 4.400 Fahrgäste pro Werktag im Binnenverkehr Kirchheim, im Quell-Ziel-Verkehr des Bereichs Industrie Carl-Benz-/Rudolf-Diesel-Straße und im Kirchheimer Durchgangsverkehr (nicht untergliedert)
- 11.800 Fahrgäste pro Werktag in der Summe

Zu 2. und 3.: Es wurde in der NKU 2004 unterstellt, dass das Linienangebot der in Kirchheim verkehrenden Buslinien (heutige Linien 33, 717, 720, 721 und 722) wie in nachfolgender Tabelle dargestellt verändert wird. Gegenüber gestellt sind Linienführung und Werktagsangebot für den Fahrplan 2004, die Annahmen der NKU 2004 (=Übernahme aus NKU 1998 ohne Änderung) und das Fahrplanangebot 2012.

Linie	Fahrplan 2004	NKU 2004	Fahrplan 2012
(11)	(HD Innenstadt – Kirchheim West – Rohrbach (20'-Takt))	(unverändert)	(Linie 33: HD Innenstadt – Kirchheim West – Emmertsgrund (20'-Takt))
41	HD Uniplatz – Kirchheim Rathaus – Walldorf (30'-Takt)	HD Hbf – [Express] – Kirchheim Rathaus – Walldorf (30'-Takt)	Linie 720*: HD Bismarckplatz – Kirchheim Rathaus – St. Leon-Rot (30'-Takt)
718	HD Kurfürstenanlage – Kirchheim Rathaus – Walldorf – St. Leon-Rot (60'-Takt)	(keine Aussage, d. h. Beibehaltung von Linienführung und Verkehrstakt)	Linie 721*: HD Bunsengymnasium – Kirchheim Rathaus – Walldorf (30'-Takt)
42	HD Uniplatz – Kirchheim Rathaus – St. Ilgen (30'-Takt)	Kirchheim Rathaus – St. Ilgen (30'-Takt)	(Linie 722*: Kirchheim Rathaus – Sandhausen (30'-Takt; Verbindung Kirchheim – St. Ilgen))
717	HD Kurfürstenanlage – Kirchheim Rathaus bzw. Speyerer Straße (alternierend) – Speyer (30'-Takt)	(keine Aussage, d.h. Beibehaltung von Linienführung und Verkehrstakt)	(HD Kurfürstenanlage – Speyerer Straße – Speyer (30'-Takt) Linie verkehrt nicht mehr durch Kirchheim)
Summe ohne 11/33	6 Fahrtenpaare je Stunde	6 Fahrtenpaare je Stunde	4 Fahrtenpaare je Stunde

*Buslinien aus Linienbündel -St.Leon-Rot/Sandhausen; Linienbündelung erfolgte in 2005, die dort festgelegten Liniennummern und Linienwege wurden mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim in 2006 umgesetzt.

Im Fazit wurde im Regionalverkehr nach der NKU 2004 eine Durchbindung von 6 Fahrtenpaaren je Stunde über Kirchheim hinaus in Richtung HD Innenstadt angenommen. Tatsächlich werden im Regionalverkehr 4 Fahrtenpaare je Stunde über die Speyerer Straße in Richtung HD Innenstadt durchgebunden.

Zu 4. und 5.: Im Gegensatz zu den Annahmen der Standardisierten Bewertung, die sich auf alle ein- und ausbrechenden Verkehre bezieht, wird die Entwicklung der Fahrgastzahlen in Kirchheim entlang eines Querschnitts definiert, der alle Fahrgäste erfasst, die diesen Querschnitt überfahren. Dieser Querschnitt mit der maximalen Fahrgastauslastung befindet sich zwischen den Haltestellen Messplatz und Rudolf-Diesel-Straße (Linien 26 und 33) bzw. Im Bieth und Speyerer Straße (Linien 720 und 721).

Die Fahrgastzahlen dieser Querschnittserhebung nehmen systembedingt einen niedrigeren Wert an als die in der Standardisierten Bewertung für Kirchheim prognostizierten Fahrgastzahlen, da Binnenverkehre innerhalb Kirchheims in den Querschnittszählungen zwischen Kirchheim und der Innenstadt Heidelberg nicht erfasst sind. Die Werte der Standardisierten Bewertung und die Daten der Querschnittserhebungen sind somit nicht direkt vergleichbar.

Zur Prognose der Fahrgastentwicklung dürfen daher nur Daten herangezogen werden, die nach gleicher Systematik (Querschnittszählung) erhoben wurden. Hierzu werden die Daten aus 2002 (vor Inbetriebnahme Straßenbahn) mit Daten aus 2011/12 verglichen.

Da die von anderen Verkehrsunternehmen bedienten Regionalbuslinien nicht mit automatischen Zählgeräten ausgestattet sind, kann keine Aussage zur Entwicklung der Fahrgastzahlen getroffen werden. Es liegen nur für das Jahr 2007 Zählwerte vor.

Im Vergleich zur letzten, seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke durchgeführten Fahrgastzählung des VRN im Jahr 2002 sind die Fahrgastzahlen im relevanten Querschnitt in Kirchheim bis 2011/12 um 25 % angestiegen:

Verkehrsmittel	VRN-Erhebung 2002 FG/Tag	RNV-Zählungen 2011/12 FG/Tag	Anmerkung
Straßenbahn	-	5.419	Heute Linie 26
RNV-Stadtbus	2.392	2.506	Heute Linie 33 Harbigweg
Regionalbus (RNV und fremd)	6.556*	1.800 **	* Buslinien 41, 42, 718 ** Buslinien 720, 721 aus VRN-Erhebung 2007
Summe ÖPNV	8.948	9.725	Summe aller Bus- und Straßenbahnlinien am relevanten Querschnitt
Ein-/Aussteiger S-/R-Bahn am S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach	300	1.800	Fahrgäste von und nach Norden (HD-Hbf., ggf. Weiterfahrt)
Summe Korridor gesamt	9.248	11.525	Summe des Gesamten Fahrgastaufkommens (inklusive S-PNV) am relevanten Querschnitt

Zusammenfassend kann man fest halten, dass die Prognosen aus 2004 weitgehend eingetroffen sind.

Zu 6.: Der Gutachter der NKU 1998 hat eine Fahrzeit zwischen Bismarckplatz und Kirchheim von 14 Minuten angesetzt. Die tatsächliche Fahrzeit liegt bei 16 Minuten. Daher wird die Linie mit 5 Fahrzeugumläufen betrieben. In der morgendlichen Frühspitze vor 8 Uhr verkehren bereits heute nur 4 Fahrzeuge, so dass die kostenintensive Vorhaltung eines fünften Fahrzeugs vermieden wird. Nach 8 Uhr wird ein in der Verkehrsspitze benötigter Verstärkungszug der Linie 23 als fünftes Fahrzeug auf der Linie 26 eingesetzt. Unter der Voraussetzung, einer vollständigen Umsetzung der vorgesehenen Beschleunigungsmaßnahmen ab Ende 2013 ist davon auszugehen, dass die Linie 26, zumindest zeitweise, mit nur vier Fahrzeugen betrieben werden kann.