

# Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 26.10.2016

**Anfrage Nr.: 0095/2016/FZ**  
**Anfrage von: Stadträtin Marggraf**  
**Anfragedatum: 06.10.2016**

Betreff:

## **Vorrangschaltung für Straßenbahn Linie 26 am Römerkreis**

Im Gemeinderat am 06.10.2016 zu Protokoll genommene Frage:

Zu Thema „never ending storys“ – ich habe inzwischen eine Sammlung von vier Fragen in diesem Gremium, gemeinderätliche Fragezeit, und zwar genau seit September 2015. Es geht um die Linie 26. Im September 2015 wurden die Gleisbauarbeiten der RNV in der Kurfürsten-Anlage abgeschlossen. Seither steht die Linie 26 stadteinwärts und stadtauswärts jeweils vor dem Römerkreis und im Römerkreis. Die Kollegen Rothfuß und Zieger, zumindest erinnere ich mich jetzt, hatten schon mal nachgefragt und es gab noch eine dritte Nachfrage. Man könnte jetzt auch ein Essay schreiben über die Art der Antworten. Der Grundtenor hieß immer, die RNV ist noch nicht soweit. Ich wollte jetzt dann ein fünftes Mal fragen, warum nach 12 Monaten die RNV nicht soweit ist, die Straßenbahn durch den Römerkreis durchfahren zu lassen.

Antwort:

Seit Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs in der Kurfürsten-Anlage Ost im September 2015 „durchfahren die Straßenbahnen wieder den Römerkreis“.

Seitdem wurden je nach Baufortschritt und verkehrlichen Randbedingungen mehrfache Anpassungen der Signalsteuerung am Römerkreis an den Bedarf einer teilverkehrsabhängigen Steuerung des Bahn-/ Busverkehrs durchgeführt, zuletzt am 01.09.2016. Weitere Optimierungen sind in Teilschritten geplant, ein ganz normaler Prozess nach Inbetriebnahme einer Lichtsignalanlage mit der Bedeutung und Ausbauform des Römerkreises.

Die Verkehrssteuerung am Römerkreis ist aus verkehrstechnischer Sicht sehr anspruchsvoll und in seiner Komplexität nur mit wenigen ähnlichen Fällen in Deutschland vergleichbar, weil Kreisverkehrsplätze mit Straßenbahndurchfahrten in der Regel vermieden werden. Allein mehr als 20 Signalgruppen für Straßenbahnen und Busse müssen dort in gegenseitiger Abhängigkeit eine gesicherte Abwicklung des ÖV auf dem gesamten Gelände ermöglichen, ohne die jeweiligen, häufig zeitgleichen Fahrten zu verzögern. Abfahrten aus den umliegenden Haltestellen erschweren wegen der Mehrfachbelegungen und unterschiedlicher Aufenthaltszeiten zudem die Reaktionen der Signalanlage auf die aktuelle Verkehrslage rund um und innerhalb des Römerkreises. Erschwerend sind Weichenstörungen und funktionsgestörte Datenfunkübertragungen von Bussen, wie sich wiederholt gezeigt hat. So erzwungene Behinderungen abfahrtsbereiter Fahrzeuge auf nachfolgende Bahnen und Busse können leider auch durch hochwertige LSA-Steuerungen nicht ausgeglichen werden.

Sogenannte verkehrstechnische Feindlichkeiten haben sich gegenüber dem Zustand vor Umbau infolge zusätzlicher Absicherungen von Radverkehr, Fußgängern, Sehbehinderten und Bussen erheblich vermehrt und die Anforderungen an eine Streckenkoordinierung der Verkehrsströme auf Kurfürsten-Anlage und Ringstraße führen zu weiteren Zwängen in den verkehrsnetzbezogenen Abhängigkeiten.

Wie die noch immer laufenden Arbeiten von Planungsbüros und Signalbaufirma gezeigt haben, lassen die vorhandenen Steuergeräte aus Kapazitätsgründen eine vollverkehrsabhängige Steuerung des Verkehrs am Römerkreis mit wechselseitiger Anpassung an aktuelle Weichenstellungen ohne weiteres nicht zu. Auf dem Gebiet der verkehrsabhängigen Steuerung führende Fachfirmen arbeiten intensiv an der Weiterentwicklung der ohnehin schon hochwertigen Hardwareausstattung mit dem Ziel der endgültigen Umsetzung anlässlich Umbau Kurfürsten-Anlage West.