

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

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.

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 funktionierenden Lichtsignalanlagen (LSA) (siehe Punkt 3) zu starken Verspätungen und Fahrausfällen. In der ersten Woche nach dem Fahrplan-wechsel 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 Neubaustrecke. 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 Liniennetz, 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 (Standardisierte 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 Umsteigemöglichkeit 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