

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0068/2019/IV

Datum:
07.05.2019

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

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

Betreff:

**Straßenbahnanbindung Kirchheim und Pfaffengrund /
Eppelheim verbessern**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	16.05.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Kirchheim	02.07.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.09.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.10.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Bezirksbeiräte Pfaffengrund und Kirchheim sowie die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und Gemeinderates nehmen die Informationen über „Straßenbahnanbindung Kirchheim und Pfaffengrund/Eppelheim verbessern“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Zum jetzigen Zeitpunkt können keine finalen Kostenangaben gemacht werden. Eine Konzepterarbeitung ist für die Vorlage „Angebotsanpassungen im städtischen ÖPNV 2020“ geplant, die nach den Sommerferien 2019 in den Gremien behandelt wird. Dort werden auch die finanziellen Auswirkungen thematisiert.

Zusammenfassung der Begründung:

Gemäß Antrag der Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 0019/2019/AN) soll die rnv über Möglichkeiten und Kosten einer Taktverdichtung an Sonn- und Feiertagen der Linien 22 und 26 berichten. Zudem wird die rnv gebeten, stündliche Fahrgastzahlen der Linien 22 und 26 an Samstagen und Sonn-/Feiertagen vorzulegen.

Begründung:

Seit Umsetzung der Maßnahme Mobilitätsnetz Heidelberg und der dadurch bedingten Linienwegänderungen der Straßenbahnlinien 22 und 26 berichten rnv und Verwaltung in regelmäßigen Abständen in den gemeinderätlichen Gremien über den Sachstand nach der Umsetzung der Maßnahme. Zuletzt im Rahmen der Informationsvorlage „Fahrplan rnv“ (siehe Drucksache 0022/2019/IV).

Ergänzend zu den bisherigen Diskussionen ergibt sich in Beantwortung des vorliegenden Antrages folgendes Bild:

1. Taktverdichtung auf den Straßenbahnlinien 22 und 26 an Sonn- und Feiertagen

Die Linien Straßenbahnlinien 22 und 26 verkehren an Sonn- und Feiertagen, wie alle anderen rnv-Linien in Heidelberg auch, im 30-Minuten-Grundtakt. Ausnahmen bestehen auf den stark nachgefragten Straßenbahnlinien 23 (15-Minutentakt nachmittags zwischen Rohrbach Süd und Bismarckplatz) und Buslinien 31/32 (20-Minutentakt nachmittags). Eine Auswertung entsprechender Fahrgastzahlen wird in einer vergleichenden Darstellung im Rahmen einer Präsentation für die Gremien nachgeliefert. Aufgrund des sonntags weitgehend einheitlichen 30-Minutentakts im Heidelberger Netz sind bei möglichen Änderungen insbesondere Anschlüsse zwischen den einzelnen Linien zu berücksichtigen.

Eine Angebotsverdichtung bei den Straßenbahnlinien 22 und 26 wäre in Anlehnung an den Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg wie folgt möglich (siehe Seite 39, Tab. III.2-2 Taktvorgaben Nahverkehrsplan Stadt Heidelberg (Fahrfolge in min.) beziehungsweise Anlage 01):

Sonntags könnte das Fahrtenangebot bei Straßenbahn und Bus in der NVZ 1 entsprechend der Taktfamilie (15)/30/60 ausgestaltet werden. Dabei wäre das Angebot mit nachfragespezifischer Verstärkung auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten. Der Vorschlag der rnv und Verwaltung hierbei lautet, diese Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt zwischen circa 13 und 20 Uhr zu planen, da aufgrund der geringen Fahrgastzahlen und Tagesganglinien eine Verdichtung vor 13 Uhr nicht sinnvoll erscheint.

Eine Verdichtung auf einen 15-Minutentakt hätte keine negativen Auswirkungen auf die Anschlüsse an die Regionalbuslinien (713 und 721), die sonntags im 30-Minuten-Takt verkehren. Es wäre im Vergleich zum heutigen Fahrzeugeinsatz auf den Linien 22 und 26 der Einsatz von drei weiteren Fahrzeugumläufen erforderlich. Eine erste Aufwandsabschätzung für die oben genannten Zeiträume führt zu einer Defizitsteigerung im ÖPNV in Höhe von rund 130 bis 150 T€ pro Jahr. Sie bedarf für Eppelheim einer Zustimmung der Stadt Eppelheim.

Eine Kompensation, etwa durch Ausdünnung der Takte an Samstagen auf ebenfalls 15 Minuten (statt aktuell 10 Minuten) wird kritisch gesehen, da das Verkehrsaufkommen samstags deutlich über dem an Sonn- und Feiertagen liegt und insbesondere Spitzen in der Fahrgastnachfrage, gerade im nachmittäglichen Einkaufsverkehr, für die Fahrgäste nachteilig wären. Zudem wären die Takte der Linien 22 und 713 samstags in der Folge anzupassen (Linie 713: alle 20 Minuten), wohingegen in Kirchheim der Anschluss von und zur Linie 721 (alle 30 Minuten) auch mit einem 15-Minutentakt weiterhin gewährleistet wäre. Schließlich entspricht dies nicht den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan, die den Samstagsverkehr zwischen 9 und 20 Uhr als Hauptverkehrszeit beschreiben. Insgesamt wären Angebotsausdünnungen samstags aus den oben genannten Gründen nicht zu empfehlen.

2. Fahrgastzahlen auf den Straßenbahnlinien 22 und 26

Die folgenden Grafiken basieren auf Zählungen des automatischen Fahrgastzählsystems der mrv (AFZS). Sie enthalten aktuelle Daten vom 9. Dezember 2018 bis zum 16. April 2019.

Die Auswertung der Fahrgäste der Linien 22 und 26 an Sonn- und Feiertagen (exklusive 25./26.12. und 1.1.) in Abbildung 1 zeigt, dass beide Linien sonntags aktuell weniger Fahrgäste befördern als die Linie 24 und deutlich weniger als die nachmittags auf den 15-Minutentakt verdichtete Linie 23. Die Linie 22 liegt fast gleichauf mit der Buslinie 32, die sonntags alle 20 Minuten fährt, während die Linie 26 auf einem Niveau mit der alle 30 Minuten verkehrenden Buslinie 34 liegt.

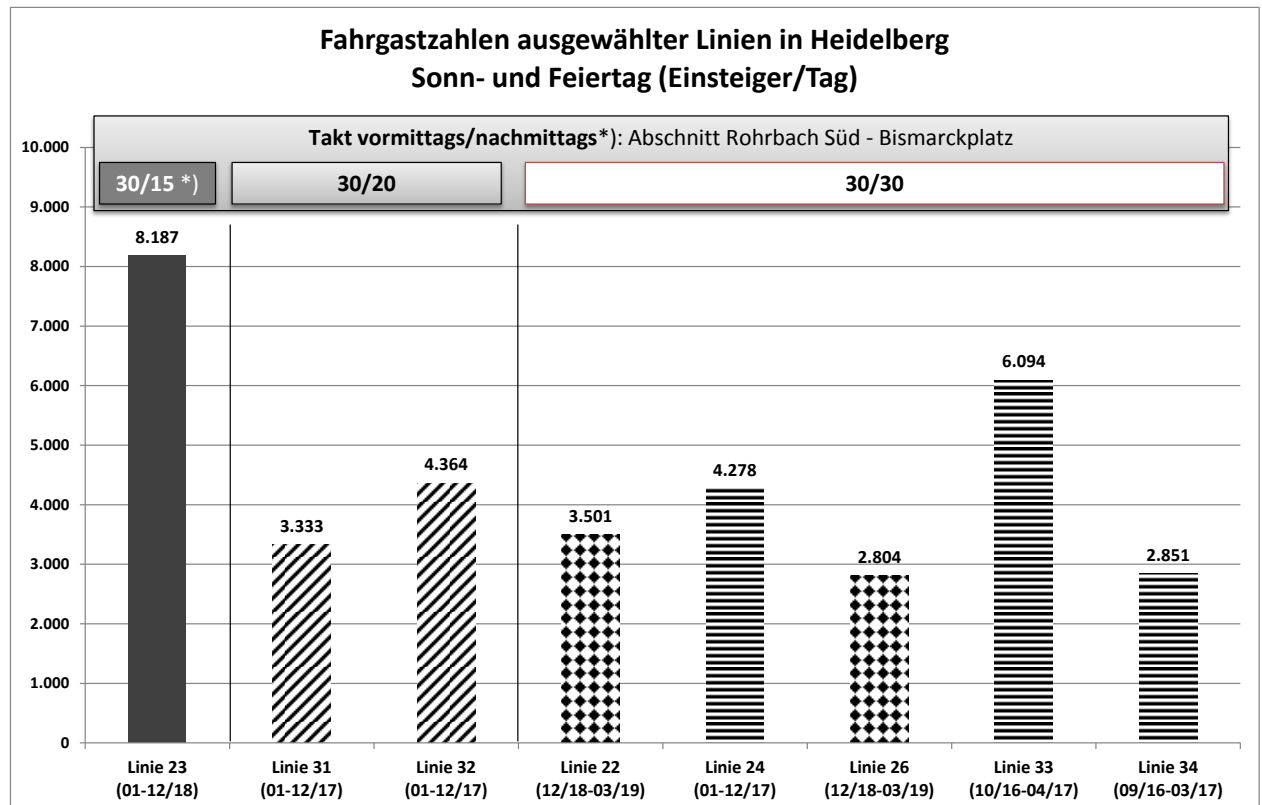


Abbildung 1: Fahrgastzahlen ausgewählter Linien in Heidelberg, Sonn- und Feiertag (Einsteiger/Tag)

Aus Abbildung 2 ist ersichtlich, dass sonntags die Nachfrage der Linie 22 stadteinwärts ab 10 Uhr bei über 100 Fahrgästen je Stunde liegt. Stadtauswärts liegt die Nachfrage bis nach 20 Uhr bei über 100 Fahrgästen je Stunde. Für die Linie 26 ergibt sich ein ähnliches Bild (Abbildung 3): zwischen 11 und 20 Uhr fahren in Lastrichtung mehr als 100 Fahrgäste je Stunde, also aktuell mehr als 50 je Fahrt.

Somit würde eine Verdichtung auf einen 15-Minutentakt von ca. 11 Uhr bis 20 Uhr zu einer Attraktivitätserhöhung auf beiden Linien führen und mutmaßlich auch zu einer Nachfragesteigerung in Höhe von rund 700 Fahrgästen je Tag (= rund 40-50T FG/a, erste Abschätzung).

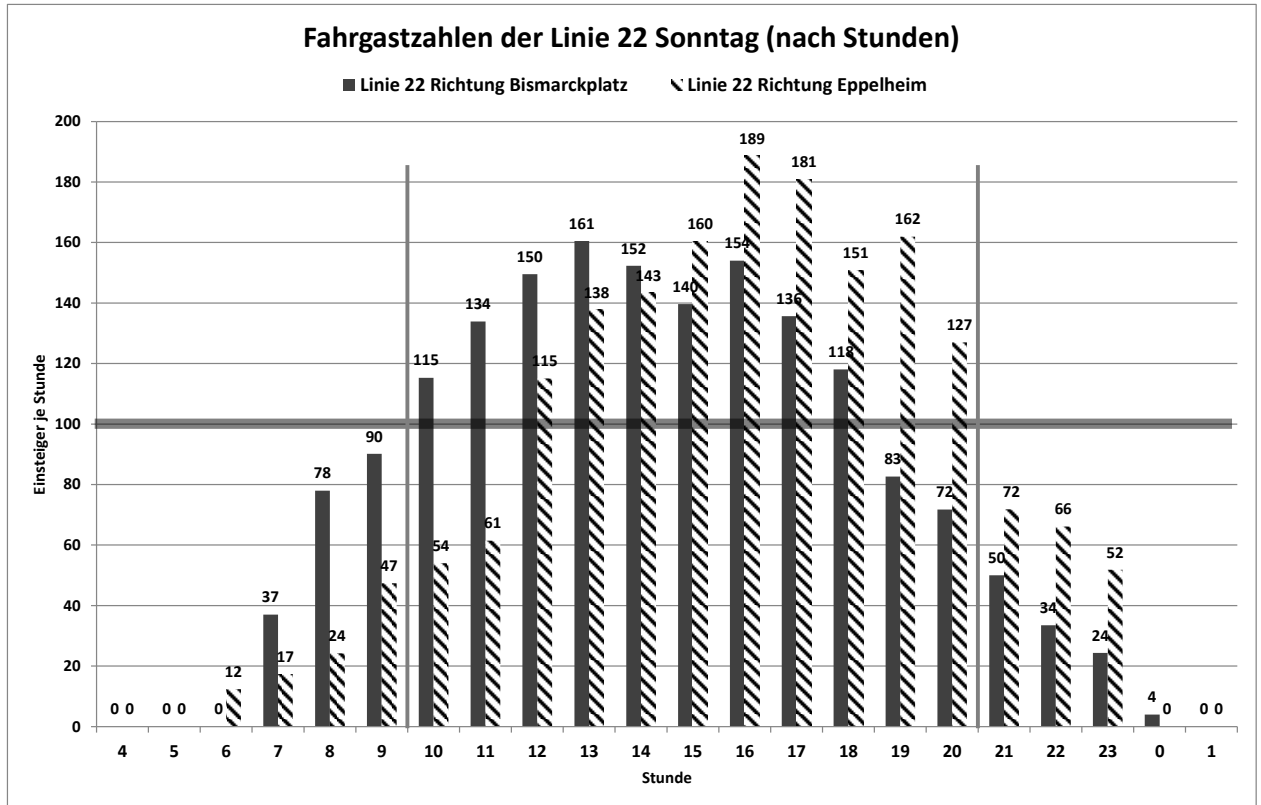


Abbildung 2: Fahrgastzahlen der Linie 22 Sonntag (nach Stunden)

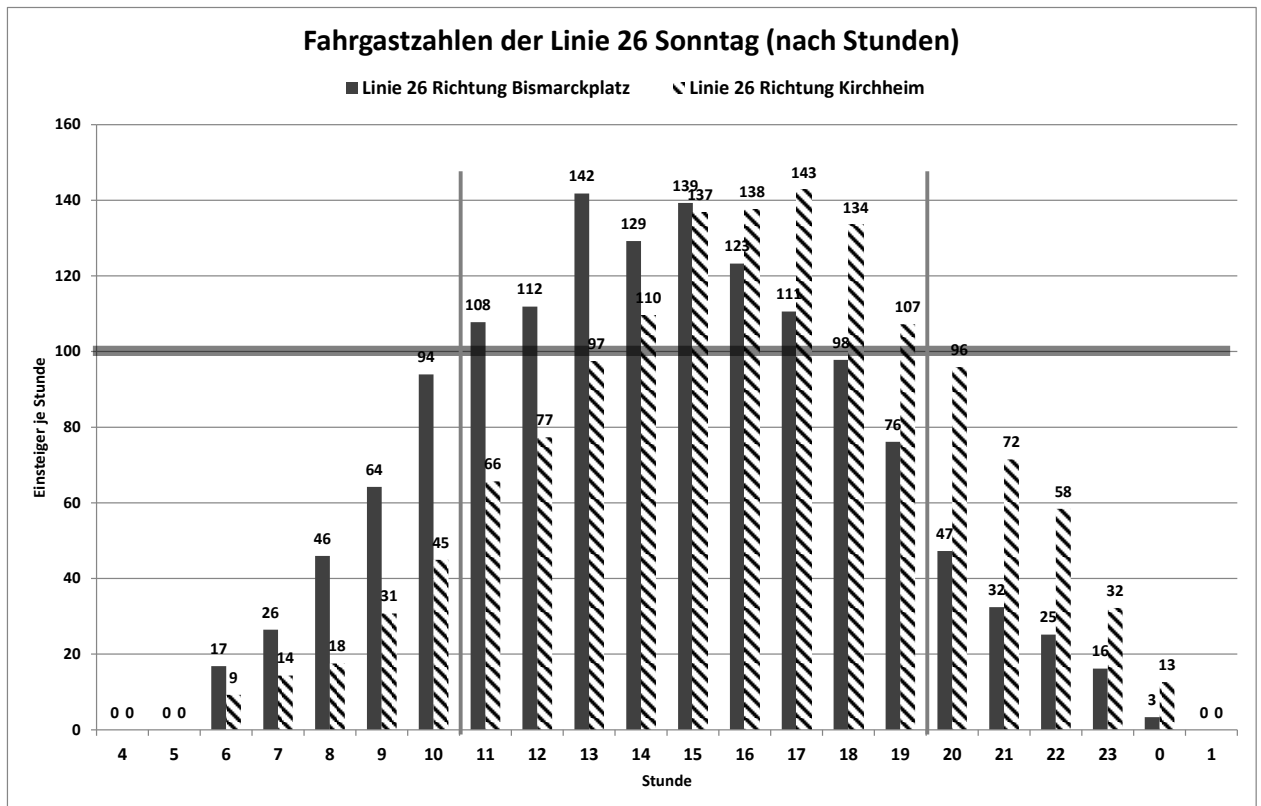


Abbildung 3: Fahrgastzahlen der Linie 26 Sonntag (nach Stunden)

Abbildung 4 zeigt, dass die Fahrgastzahlen der Linien 22 und 26 an Samstagen mit knapp 7.000 Fahrgästen bzw. über 8.000 Fahrgästen erheblich über denen an Sonntagen liegen und fast auf Höhe der Linie 24, die ebenfalls alle 10 Minuten verkehrt. Erhebliche Nachfragerückgänge wären zwangsläufig die Folge einer Taktausdünnung. Sie kann daher nicht empfohlen werden.

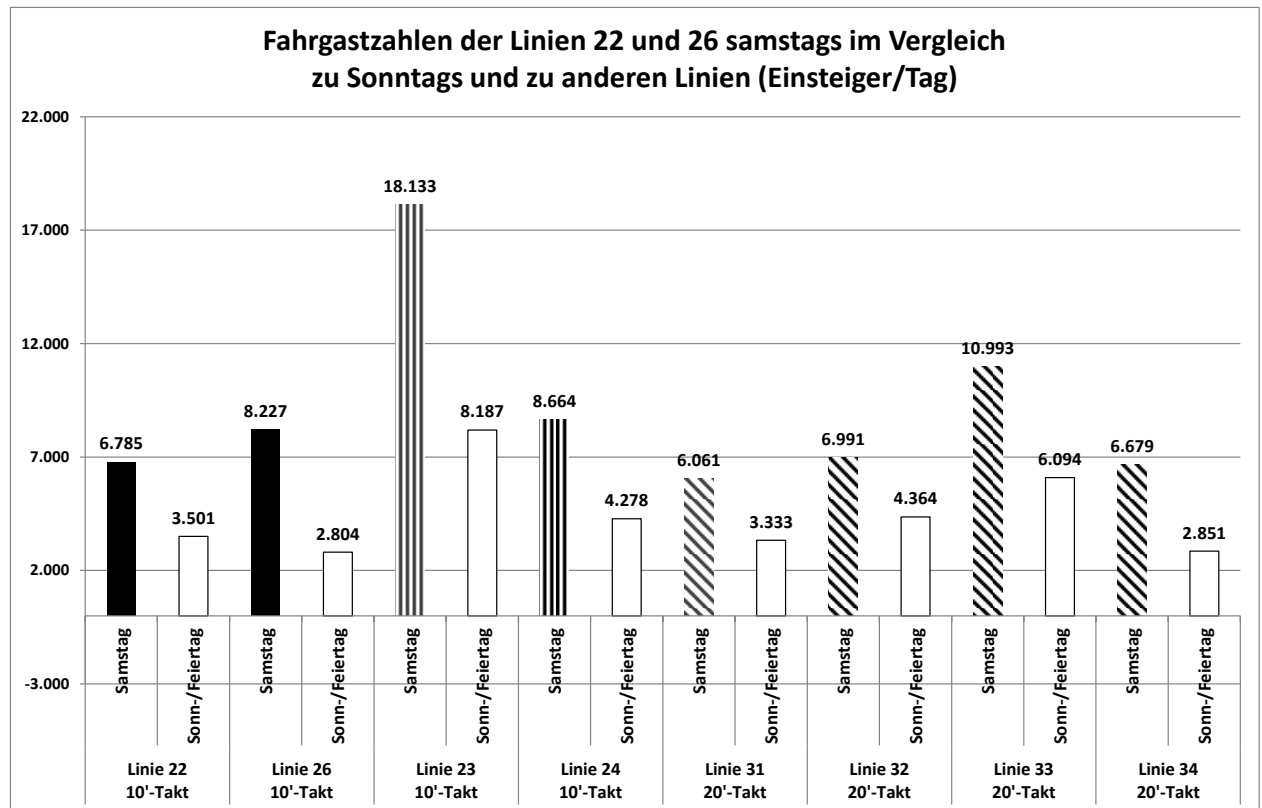


Abbildung 4: Fahrgastzahlen der Linien 22 und 26 samstags im Vergleich zu Sonntags und zu anderen Linien (Einsteiger/Tag)

3. Aktueller Sachstand ÖPNV-Anbindung Kirchheim und Pfaffengrund

3.1. Verspätungslage/Fahrzeiten der Linien 22 und 26:

Wie in Drucksache 0022/2019/IV („Fahrplan Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv)“) und Anlage 01_NEU zur Drucksache 0022/2019/IV (Präsentation „Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebsablaufs HD Strab“) bereits beschrieben, führten nach der Inbetriebnahme der Linien 22 und 26 in der Bahnstadt am 9. Dezember 2018 massive und in der Häufung ungewöhnliche technische Probleme zu einem Einbruch der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität.

Die technischen Probleme an Lichtsignalanlagen und Fahrsignalanlagen werden nach und nach von der rnv und der Stadt Heidelberg behoben. Die Pünktlichkeit erreichte bereits im Januar 2019 80% (siehe Drucksache 0022/2019/IV). Um die Pünktlichkeit der beiden Straßenbahnlinien 22 und 26 weiter zu erhöhen, wurden zum 15. März 2019 montags bis samstags deren Fahrzeiten je Richtung um zwei bis drei Minuten verlängert. Diese Maßnahme führte zu einer Pünktlichkeitsquote von deutlich über 90% (Anlage zu Drucksache 0022/2019/IV Folie 7), ein Wert der inzwischen stabil gehalten wird. Eine aktualisierte Auswertung wird zur Bezirksbeirats-Sitzung vorgelegt.

Dieser Fahrplan wird daher bis zum 10. September 2019 (Ende der Bauarbeiten Hauptbahnhof) beibehalten.

Ab dem 11. September 2019 werden die ursprünglich geplanten Fahrzeiten umgesetzt. Die Linie 22 wird dann von Eppelheim Kirchheimer Straße bis Bismarckplatz 19 Minuten benötigen, die Linie 26 von Kirchheim Friedhof bis Bismarckplatz 20 Minuten.

3.2. Verbindung Eppelheim – Neuenheimer Feld:

Vor den Baumaßnahmen in Eppelheim fuhr morgens um 7:11 Uhr ab Eppelheim Rathaus eine Verstärkerfahrt der Linie 22 („E“) über Betriebshof zum Hans-Thoma-Platz. Mit dieser Verbindung gelangte man umsteigefrei von Eppelheim und vom Pfaffengrund insbesondere zum Bunsengymnasium und ins vordere Neuenheimer Feld. Nach Beendigung der Baumaßnahmen war es aus technischen Gründen nicht mehr möglich, diese Verstärkerfahrt von Eppelheim Rathaus aus anzubieten. Die Verstärkerfahrt beginnt nun am Kranichweg/Stotz (Abfahrt 7:17 Uhr) und ist somit für Pfaffengründer Fahrgäste weiterhin uneingeschränkt verfügbar. Eine (Wieder-)Verlängerung nach Eppelheim wird bis auf weiteres nicht möglich sein, da der auf den aktuellen Stand angepasste Sicherheitslevel der Fahrsignalanlage im eingleisigen Abschnitt das Wenden eines Folgezugs am Rathaus nicht mehr zulässt.

Derzeit prüft die rnv, ob die Möglichkeit besteht, zwischen circa 7:00 und 10:00 Uhr einzelne zusätzliche Fahrten mit Bus von Eppelheim in Richtung Neuenheimer Feld anzubieten. Hierzu werden aktuell Fahrgastzahlen aus der automatischen Fahrgastzählung ausgewertet. Im Zusammenhang mit der Vorlage „Angebotsanpassungen im städtischen ÖPNV 2019“ und der Vorlage und Maßnahmenpakete rund um die kurzfristigen verkehrlichen Verbesserungen im Neuenheimer Feld sind Auswertungen hinsichtlich der Nachfragespitzen notwendig. Erst danach kann ermittelt werden, wie viele Fahrten notwendig sind und zu welcher Fahrplanlage diese erforderlich sind. Aus diesem Grund liegen auch noch keine Kostenberechnungen dafür vor. Sollte sich die Zweckmäßigkeit erweisen und die Frage der Kostenbeteiligung mit Eppelheim geklärt sein, dann wäre es frühestens im Dezember 2019 möglich, solche Zusatzfahrten mit Bussen anzubieten.

3.3. Schülerverkehre Kirchheim – Südstadt:

Die Regelfahrzeiten zwischen Kirchheim und den Schulstandorten in der Südstadt (insbesondere Helmholtz-Gymnasium, Julius-Springer-Schule und Englischs Institut) haben sich seit Dezember 2018 mit Änderung der Linie 26 für die Schüler verlängert, soweit sie nicht über Rohrbach Markt fahren. Ende April 2019 wird zudem die Hebelstraßenbrücke gesperrt, so dass der Fußweg von der Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße zu den Schulen unterbrochen wird.

Die rnv hat bereits im Januar durch Verknüpfung bereits bestehender Fahrten eine zusätzliche Direkt-Verbindung Kirchheim – Südstadt geschaffen, die jedoch den Schülern des Helmholtz-Gymnasiums nichts nutzt. Ab 29. April 2019 gibt es eine weitere (neue) Fahrt von Kirchheim zur Südstadt, die rechtzeitig zum Schulbeginn des Helmholtz-Gymnasiums an der Haltestelle Bergfriedhof ankommt.

Zum 11. September 2019 wird das Zusatzangebot auf dem Korridor Kirchheim – Hasenleiser – Rohrbach – Südstadt neu geordnet. Die Details sind aktuell in der Planung und werden bis Mitte Juni 2019 fixiert sein.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Belange von Menschen mit Behinderungen werden bei Einführung beziehungsweise Veränderung von Bus- und Straßenbahnlinien berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt war eine separate Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen nicht erforderlich.

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: Die Inhalte der Informationsvorlage befassen sich mit Themen die den ÖPNV fördern.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Taktvorgaben Nahverkehrsplan Stadt Heidelberg