

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 24. Oktober 2019

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	16.05.2019	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Kirchheim	02.07.2019	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.09.2019	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	17.10.2019	Ö	() ja () nein () 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.

Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 16.05.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 16.05.2019

5.1 **Straßenbahnanbindung Kirchheim und Pfaffengrund / Eppelheim verbessern** Informationsvorlage 0068/2019/IV

Frau Deligiannidou vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert zunächst kurz den zur Informationsvorlage gehörenden Antrag der Grünen-Fraktion des Gemeinderates (siehe Tagesordnungspunkt 5 – Drucksache 0019/2019/AN).

Danach geht Herr Hoffmann von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 02 zur Drucksache 0068/2019/IV) auf die aktuelle Situation und die Rahmenbedingungen, die Fahrgastzahlen der Linie 22 und 26 am Wochenende im Vergleich mit anderen Linien und die Empfehlung zur Umsetzung ein.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirätin Metzger, Bezirksbeirat Pönnighaus, Bezirksbeirat Krüger, Bezirksbeirätin Floß, Bezirksbeirat Lautner, Bezirksbeirat Sehls, Bezirksbeirat Martin, Stadtteilvereinsvorsitzender Schmitt

In der Aussprache machen die Mitglieder des Bezirksbeirates deutlich, dass es ein großes Problem / Defizit sei, dass die Buslinie 34 an Sonn- und Feiertagen nicht in den Pfaffengrund fahre. Man fühle sich vom Rest der Stadt „abgeschnitten“. Die Anbindung an den S-Bahnhof Pfaffengrund / Wieblingen und den gesamten Pfaffengrunder Süden sei an diesen Tagen nicht gewährleistet. Um diese „Lücke“ zu füllen, gebe es ein Ruftaxi (Linie 1009), das an Sonn- und Feiertagen unter anderem den S-Bahnhof Kirchheim / Wieblingen andienen solle. Leider habe man schon öfter die Erfahrung machen müssen, dass dies nicht funktioniere und trotz Anruf kein Ruftaxi komme.

Hier müsse dringend etwas passieren. Die Anbindung des (südlichen) Pfaffengrundes an Sonn- und Feiertagen müsse künftig unbedingt gewährleistet sein.

Herr Hoffmann erklärt daraufhin, der Wunsch, die Buslinie 34 auch an Sonn- und Feiertagen bis in den Pfaffengrund zu führen, sei bereits in der Sondersitzung aller Bezirksbeiräte am 6. Mai 2019 geäußert und aufgenommen worden. Man habe auch bereits zugesagt, im Laufe des nächsten Jahres an der Linienführung zu arbeiten.

Weiter führt er aus, die Problematik bezüglich des Ruftaxis werde man mitnehmen und überprüfen.

Frau Deligiannidou betont, es sei wichtig, dass man heute ein klares Meinungsbild des Bezirksbeirates erhalte und mitnehmen könne. Sie möchte wissen, ob den Mitgliedern des Bezirksbeirates eine Anbindung durch die Buslinie 34 an die Stadtmitte oder eine Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 22 wichtiger wäre.

In dieser Frage sind sich die Mitglieder des Bezirksbeirates nicht ganz einig. Einige fänden eine Verlängerung der Buslinie 34 in den Pfaffengrund besser und sinnvoller. Die Mehrheit wiederum möchte nicht zwischen einer der beiden Varianten wählen müssen. Es müsse möglich sein, an Sonn- und Feiertagen die Anbindung des Pfaffengrunds mit der Buslinie 34 mit einer Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 22 zu vereinbaren.

Herr Hoffmann teilt hierzu mit, sollte die Buslinie 34 an Sonn- und Feiertagen eingesetzt werden, gebe es einen bestimmten Takt, der eingehalten werden müsse. Wenn die Linie 22 beispielsweise im 30-Minuten-Takt fahre, werde der Takt des Busses entsprechend angepasst.

Nach längerer, kontroverser Diskussion stellt Bezirksbeirat Krüger abschließend folgenden **Antrag** für den Bezirksbeirat Pfaffengrund:

In Ergänzung zu der geplanten Entwicklung der Linie 22 ist in gleicher Dringlichkeit über eine Optimierung der Linie 34 nachzudenken.

Begründung:

Die Anbindung des südlichen Teils des Pfaffengrunds beziehungsweise die Erreichbarkeit des S-Bahnhofs Pfaffengrund / Wieblingen sei dringend erforderlich und müsse gewährleistet sein.

Abstimmungsergebnis: beschlossen bei 1 Enthaltung

gezeichnet

Isolde Greßler

Vorsitzende

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 02.07.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 03.07.2019

2.1 **Straßenbahnanbindung Kirchheim und Pfaffengrund / Eppelheim verbessern** Informationsvorlage 0068/2019/IV

Frau Deligiannidou vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert zunächst kurz den zur Informationsvorlage gehörenden Antrag der Grünen-Fraktion des Gemeinderates (siehe Tagesordnungspunkt 2 – Drucksache 0019/2019/AN).

Danach geht Herr Hoffmann von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 02 zur Drucksache 0068/2019/IV) auf die aktuelle Situation und die Rahmenbedingungen, die Fahrgastzahlen der Linie 22 und 26 am Wochenende im Vergleich mit anderen Linien und die Empfehlung zur Umsetzung ein.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Engbarth-Schuff, Bezirksbeirätin Veit-Schirmer, Bezirksbeirätin Gübel, Bezirksbeirätin Heldner, Bezirksbeirat Gottfried, Bezirksbeirätin Hörner, Bezirksbeirat Geschinski sowie Stadträtin Spinnler und Stadtrat Pfeiffer

Folgende Punkte werden zunächst von Bezirksbeirat Engbarth-Schuff vorgetragen:

- Derzeit fahre die (Straßenbahn)-Linie 26 nahezu parallel zur S-Bahn zum Heidelberger Hauptbahnhof. Wenn der Takt der Straßenbahn nun auf 15 Minuten verdichtet werde, würden damit auch neue Anschlüsse am Hauptbahnhof ermöglicht (unter anderem Anschluss an die S-Bahn in die Pfalz und Anschluss an den Regional-Express Richtung Heilbronn).
- Haben alle Fahrzeuge an allen Türen ein „Automatisches Fahrgast-Zählsystem“ oder wie würden die Zahlen errechnet?
- Gebe es Auswertungen, wie lange Fahrgäste in den Fahrzeugen stehen müssten?

Anschließend stellt er folgenden **Antrag:**

Der Bezirksbeirat Kirchheim begrüßt die Idee der rnv zur Verdichtung der Linie 26 an Sonn- und Feiertagen auf einen 15-Minuten-Takt.

Des Weiteren werden die Verwaltung und der Gemeinderat darum gebeten, die nötigen Mittel für eine möglichst rasche Umsetzung bereitzustellen.

Herr Hoffmann erläutert, man habe im gesamten Netz teilweise schwierige Anschlussbeziehungen, beispielsweise durch die erwähnten Parallel-Fahrten von Bussen, Straßenbeziehungsweise S-Bahnen. Mit den vorgesehenen Fahrplan- / Takt-Änderungen ab September 2019 werde sich dies ein wenig verbessern.

Weiter führt er aus, ein „Automatisches Fahrgast-Zählsystem“ sei nicht in allen Fahrzeugen vorhanden. Es seien circa 25 bis 30 Prozent der Fahrzeuge damit ausgestattet. Wenn es jedoch in einem Fahrzeug vorhanden sei, dann auch an allen Türen. Aus den entsprechenden Fahrten (Beispiel: Von 63 Sonntagen im Jahr würden circa 15 Fahrten gezählt) könne ein guter Mittelwert gebildet werden.

Eine Auswertung, wie lange die Menschen in den Fahrzeugen stehen müssten, gebe es bisher nicht, könnte aber auf Grundlage der vorhandenen Daten erstellt werden.

Danach werden noch folgende Argumente und Fragen seitens des Gremiums vorgetragen:

- Wenn man die Fahrgastzahlen der Linien 23 (Straßenbahn) und 33 (Bus) an einem Sonntag vergleiche, seien diese nicht allzu weit voneinander entfernt. Jedoch gebe es in den Straßenbahnen wesentlich mehr Sitz- und Stehplätze als in den Bussen. Sei es richtig, dass dies im Umkehrschluss bedeute, dass die Busse öfter an ihre kapazitiven Grenzen stoßen würden, als die Straßenbahnen? (Bezirksbeirätin Veit-Schirmer)
- Man hätte gerne für die **Linien 22 und 26 die Fahrgastzahlen für den Zeitraum von Januar bis Dezember 2017 (an Samstagen und Sonn- und Feiertagen) zum Vergleich.** (Bezirksbeirätin Gübel)
- Seit mehreren Wochen / Monaten führen auf den Linien 22 und 26 nur noch „alte“ Fahrzeuge, die zudem nicht klimatisiert seien. Wieso sei das so? (Bezirksbeirätin Gübel)
- Die Taktverdichtung der Linie 26 werde für einen „Alibi-Antrag“ gehalten, von dem nicht erwartet werden könne, dass dieser die Attraktivität der Linie 26 erhöhe. Dem Antrag von Bezirksbeirat Engbarth-Schuff könne man daher nicht zustimmen. (Bezirksbeirätin Gübel)
- Man hätte gerne **eine Aussage dazu, was es kosten würde, wenn die Linienführung der Linien 22 und 26 wieder in den Ursprungszustand getauscht werden würde** (Linie 22 von Eppelheim über die Czernybrücke, Bergheimer Straße in Richtung Bismarckplatz und Linie 26 von Kirchheim über die Montpellierbrücke, Kurfürstenanlage in Richtung Bismarckplatz). (Bezirksbeirätin Heldner)
- In den heißen Sommermonaten überlegten sich die Leute mittlerweile, ob sie sich 25 Minuten in eine nicht klimatisierte Straßenbahn oder doch lieber 26 Minuten in einen klimatisierten Bus setzten. Es habe mal eine Aussage gegeben, dass nach dem Neubau der Brücke nach Eppelheim die Linie 22 mit den „neuen“ Straßenbahnen bedient würde. In diesem Zuge sollten auch auf der Linie 26 die neuen Bahnen eingesetzt werden. Bisher sei das aber nicht so. (Bezirksbeirätin Heldner)
- Könne ein Zeitpunkt genannt werden, ab wann die neu bestellten Straßenbahnen in Betrieb gehen und ab wann sie auch in Kirchheim eingesetzt werden? (Bezirksbeirat Engbarth-Schuff)
- Habe die Stadt Heidelberg ein Mitspracherecht bezüglich des Einsatzes der Fahrzeuge und auf welchen Linien diese führen? Könne der Bezirksbeirat – wenn es so weit sei – mitbestimmen, dass die neu bestellten Fahrzeuge auch in Kirchheim eingesetzt werden? (Bezirksbeirat Engbarth-Schuff)
- Bei aller einhelligen Kritik an der neuen Linienführung sollte man dennoch darüber nachdenken, ob es klug sei, Angebots-Verbesserungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) abzulehnen, nur, weil man mit der Linienführung nicht einverstanden sei. (Bezirksbeirat Engbarth-Schuff)
- Auf der Linie 26 fänden oftmals Fahrschul-Fahrten statt. Gerade für ältere Leute sei das unangenehm, weil das Fahrzeug durch die Anfahr- und Bremsversuche öfter „ruckle“. (Bezirksbeirat Gottfried)
- Es sei zugesagt worden, dass die Linie 26 mittels der richtigen Einstellung der Signalanlagen innerhalb von 20 Minuten von Kirchheim bis zum Bismarckplatz fahren könne. Wie sehe es an den Kreuzungen Speyerer Straße und Mittermaier Straße aus – gebe es hier eine Vorrangschaltung? (Bezirksbeirätin Gübel)

- Fahre die Linie 5 nicht mehr nach Weinheim, wenn dies künftig von der Linie 24 abgedeckt werden solle? (Bezirksbeirätin Hörner)

Herr Hoffmann und Frau Deligiannidou antworten wie folgt:

- Die Linien 23 und 33 seien nicht direkt vergleichbar. Die Linie 33 sei in unterschiedlichen Abschnitten unterschiedlich stark besetzt. Außerdem fahre sie nicht mit Gelenk-, sondern nur mit Standard-Bussen. Wie bereits in anderen Sitzungen erwähnt, arbeite man an der Verbesserung / Linienführung der Linie 33.
- Die **gewünschten Vergleichszahlen (Linien 22 und 26 an Samstagen und Sonntagen und Feiertagen) für den genannten Zeitraum können gerne nachgeliefert werden.**
- Die Fahrzeuge, die momentan auf der Linie 26 eingesetzt seien, seien aus den achtziger und neunziger Jahren. Die Fahrzeuge aus den achtziger Jahren hätten nur eine Klimaanlage im Fahrerraum, die aus den Neunzigern gar keine. Die derzeit vorhandenen langen („neuen“) Straßenbahnen seien momentan nur auf den Linien 23 und 24 eingesetzt. Sobald die neu bestellten Straßenbahnen geliefert würden, würden die Fahrzeuge aus den Neunzigern als erstes ausgetauscht und die neuen Bahnen auch in Kirchheim eingesetzt.
- Bezüglich des „Linien-Tauschs“ sei ein Antrag im Bezirksbeirat Kirchheim gestellt, im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss aber abgelehnt worden (siehe Drucksache 0022/2019/IV). Im Herbst 2019 finde die reguläre Fahrgastbefragung der rnv statt, die man nun abwarten wolle. Danach würden auf Basis der neuen Zahlen alle denkbaren Varianten – auch der genannte Linien-Tausch – aufbereitet. Anfang 2020 wolle man dann in eine offene Diskussion einsteigen. **Es mache daher wenig Sinn, jetzt eine Aussage dazu zu treffen, was es kosten würde, die Linienführung der Linien 22 und 26 zu tauschen. Er bittet diesbezüglich zu warten, bis die Fahrgastbefragung abgeschlossen sei.**
- Die zwölf neu bestellten Straßenbahnen würden nach dem aktuellen Planungsstand zwischen 2022 und 2024 geliefert und die zwölf alten Straßenbahnen aus den Neunzigern ersetzen. Die Bahnen aus den Achtzigern seien technisch gesehen auf einem neueren Stand und würden erst mit der Bahnbeschaffung ab 2025 ersetzt. In diesem Zuge würden dann auch Fahrzeuge für eventuelle neue Linien beschafft. Einen genauen Zeitplan gebe es aber noch nicht.
- Die Betrauungsvereinbarung sei so aufgebaut, dass die Stadt gemeinsam mit der rnv den ÖPNV plane.
- **Den ausdrücklichen Wunsch des Bezirksbeirates, dass die neu bestellten Straßenbahnen künftig auch in Kirchheim eingesetzt werden, werde man heute mitnehmen und berücksichtigen.**
- Hinsichtlich der Signalanlagen könne man heute nicht viel sagen – lediglich, dass nichts dagegenspreche, die Fahrzeit von 20 Minuten einhalten zu können. Momentan sei dies noch nicht möglich, da einige Signalanlagen noch nicht richtig eingestellt seien. Bis zum Herbst sollte dies aber gelöst sein.
- Die Linie 24 würde (sollte sie tatsächlich bis Weinheim verlängert werden) zur Verstärkung der Linie 5 eingesetzt. Die Linie 5 fahre weiterhin den gewohnten Linienweg.

Stadträtin Spinnler merkt an, es sei richtig und wichtig, dass die langen („neuen“) Straßenbahnen auf den stark frequentierten Strecken eingesetzt werden (zum Beispiel auf der Linie 23). Ihrer Meinung nach habe man es leider versäumt, die Bahnen früher zu bestellen, sodass die Wartezeit jetzt lang erscheine. Man müsse in Zukunft sehen, ob die Anzahl der Bahnen dann ausreichend sei oder man eventuell nachjustieren müsse.

Stadtrat Pfeiffer informiert, er sei vor Kurzem mit der Linie 26 von der Ilse-Krall-Straße bis zum Hauptbahnhof gefahren und habe dafür achteinhalb Minuten gebraucht. Er bezweifle, dass er dies geschafft hätte, wenn die Linie 26 auf ihrem alten Linienweg gefahren wäre. Seiner Meinung nach komme es auf das Ziel an, wohin man möchte. Er halte es für den falschen Weg, alles immer nur an der Endhaltestelle Bismarckplatz festzumachen.

Bezirksbeirat Geschinski stellt abschließend fest, Kirchheim stehe mit seiner Meinung oftmals alleine da und auch im Gemeinderat stünden die Interessen Kirchheims nicht unbedingt an erster Stelle. Dies sei ihm in mehreren politischen Veranstaltungen / Diskussionen (im Rahmen des Wahlkampfes) aufgefallen. Er werde ab dem 23. Juli 2019 dem neuen Gemeinderat angehören und wolle dies unbedingt ändern.

Aufgrund des Verlaufs der Aussprache wird der **Antrag** von Bezirksbeirat Engbarth-Schuff **nicht mehr zur Abstimmung gestellt**.

Abschließend werden folgende Arbeitsaufträge mitgenommen beziehungsweise Anmerkungen festgehalten:

1. **Die Fahrgastzahlen der Linien 22 und 26 an Samstagen und Sonn- und Feiertagen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2017 werden nachgeliefert.**
2. **Der ausdrückliche Wunsch des Bezirksbeirates, dass die neu bestellten Straßenbahnen künftig auch in Kirchheim eingesetzt werden, wird berücksichtigt.**
3. **Eine Aussage zum Tausch der Linienführung der Linien 22 und 26 in den Ursprungszustand, kann erst erfolgen, wenn die Fahrgastbefragung (voraussichtlich im Herbst 2020) abgeschlossen ist.**

gezeichnet
Angelika Magin
Vorsitzende

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2019

8.1 **Straßenbahnanbindung Kirchheim und Pfaffengrund/Eppelheim verbessern** Informationsvorlage 0068/2019/IV

Als Tischvorlagen liegen Sachanträge der Fraktion Die Linke (Anlage 03 zur Drucksache 0068/2019/IV) sowie der Arbeitsgemeinschaft Grün-Alternative Liste Heidelberg Freie Wähler Heidelberg (GAL/FWV; Anlage 04 zur Drucksache 0068/2019/IV) vor.

Bürgermeister Heiß verweist auf die vorliegende Informationsvorlage und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat Zieger stellt für die Fraktion Die Linke nachfolgenden **Sachantrag** (siehe Anlage 03 zur Drucksache 0068/2019/IV):

Wir beantragen die Prüfung einer alternativen Straßenbahnlinienführung direkt von Kirchheim über die Speyerer Straße und den Patton Barracks zum Bismarckplatz, wie sie schon auf der Sondersitzung der Bezirksbeiräte Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund, Weststadt am 23.10.2018 diskutiert wurde.

Stadtrat Zieger ergänzt, dass der gestellte Sachantrag als Prüfauftrag zu sehen sei.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Heldner

Folgende Fragen/Hauptaussagen werden vorgetragen:

- Bis wann sei die Fahrgastbefragung abgeschlossen?
- Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) solle vor allem an den Stellen, an denen es eine hohe Nachfrage gebe, ausgebaut werden.
- Die Taktverdichtung, wie in der Sitzungsvorlage genannt, solle baldmöglichst umgesetzt werden.
- In den Abendzeiten (20:00 Uhr bis 21:00 Uhr), in denen die Straßenbahnen nur in einem 30-Minuten-Takt fahren, seien die Fahrzeuge sehr voll.
- Die Buslinie 34 im Pfaffengrund solle laut Verwaltung künftig auch sonntags verkehren. Dies sei zu befürworten.
- Der Antrag, an Wochenenden die Straßenbahnen häufiger fahren zu lassen, sei positiv zu bewerten, löse allerdings das Problem der langen Fahrzeiten von Kirchheim bis zum Bismarckplatz nicht. Zusätzliche habe die Linie 26 oftmals Verspätung, sodass von einer Verbesserung nicht die Rede sein könne.
- Die Straßenbahnanbindung nach Kirchheim und in den Pfaffengrund stelle für die Nutzer eine Zumutung dar, da der ÖPNV diesbezüglich weder schnell noch flexibel sei.

Bürgermeister Heiß und Frau Deligiannidou, Amt für Verkehrsmanagement, antworten:

- Die Fahrgastbefragung sei erst mit dem Fahrplanwechsel in der vergangenen Woche gestartet. Die prognostizierte Dauer betrage ein Jahr.

- Die Fahrgasterhebung finde turnusmäßig statt. Innerhalb des Durchführungszeitraumes finden zeitgleich Zählungen und Fahrgastbefragungen statt. Diese sollen in die Gesamtschau einfließen.
- Das Thema Linienführung sei bereits auf der Agenda der Verwaltung, sodass eine diesbezügliche Antragstellung entbehrlich sei.

Aufgrund der dargestellten Sachlage zieht Stadtrat Zieger den Sachantrag der Fraktion Die Linke zurück.

Anschließend stellt Stadtrat Pfeiffer für die Arbeitsgemeinschaft GAL/FWV nachfolgenden **Sachantrag** (siehe Anlage 04 zur Drucksache 0068/2019/IV) und begründet diesen:

Die Schülerinnen und Schüler von Kirchheim müssen durch den Neubau der Hebelbrücke große Umwege mit enormen Zeitverzögerungen in Kauf nehmen. Wir beantragen daher zu prüfen, ob werktags in den Morgenstunden ein Schulbus/eine Sonderlinie eingesetzt werden kann, der die Kinder und Jugendlichen von Kirchheim direkt zum Helmholtz-Gymnasium, Englisches Institut, Willy-Hellpach-Schule und Julius-Springer-Schule transportieren kann.

Frau Deligiannidou, Amt für Verkehrsmanagement, antwortet, dass es die bereits vor der Sommerpause angebotene Fahrt nach wie vor gebe. Diese tauche allerdings aus technischen Gründen nicht wie gewünscht in den Fahrplanmedien auf. Theoretisch könne man als Fahrgast/Schüler um 06:55 Uhr in der Bonhoefferstraße in Wieblingen einsteigen um den Schulcampus Mitte (Haltestelle S-Bahnhof Weststadt/Südstadt) um 07:41 Uhr zu erreichen. Auf der Strecke seien neben den Schulen in Wieblingen auch die Thadden-Schule im Pfaffengrund, die Gregor-Mendel-Realschule in Kirchheim, die Internationale Gesamtschule Heidelberg (IGH) in Rohrbach und über die Römerstraße, die Feuerbachstraße und den S-Bahnhof Weststadt/Südstadt der ganze genannte Schulcampus angebunden. Es werde versucht, diese Fahrt sowohl an den Aushangfahrplänen vor Ort wie auch in den Fahrplanmedien sichtbar zu machen.

Aufgrund der Ausführungen zieht Stadtrat Pfeiffer den gestellten Antrag zurück. Es werde jedoch um Zurverfügungstellung der Informationen gebeten. Bürgermeister Heiß sagt die schriftliche Zurverfügungstellung der genannten Informationen zu.

Stadtrat Rothfuß ergänzt, dass es einen speziell eingerichteten Bus der Linie 33 gebe, der um 07:25 Uhr ab dem Rathaus über den normalen Linienweg (Freiburger Straße) und dann durchgängig nach Norden fahre.

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

gezeichnet
Hans-Jürgen Heiß
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 17.10.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 17.10.2019

24.1 **Straßenbahnanbindung Kirchheim und Pfaffengrund / Eppelheim verbessern** Informationsvorlage 0068/2019/IV

Stadträtin Stolz möchte wissen, ob die Arbeitsaufträge der Bezirksbeiratssitzungen beachtet würden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bestätigt, dass die Arbeitsaufträge festgehalten seien.

Unter dieser Maßgabe wird die Informationsvorlage zur Kenntnis genommen.

Zusammenfassung der Information (Arbeitsaufträge in **fett** dargestellt):

Der Gemeinderat nimmt die Informationen über „Straßenbahnanbindung Kirchheim und Pfaffengrund/Eppelheim verbessern“ zur Kenntnis.

Folgende Arbeitsaufträge werden mitgenommen beziehungsweise Anmerkungen festgehalten:

1. **Die Fahrgastzahlen der Linien 22 und 26 an Samstagen und Sonn- und Feiertagen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2017 werden nachgeliefert.**
2. **Der ausdrückliche Wunsch des Bezirksbeirates Kirchheim, dass die neu bestellten Straßenbahnen künftig auch in Kirchheim eingesetzt werden, wird berücksichtigt.**
3. **Eine Aussage zum Tausch der Linienführung der Linien 22 und 26 in den Ursprungszustand, kann erst erfolgen, wenn die Fahrgastbefragung (voraussichtlich im Herbst 2020) abgeschlossen ist.**
4. **In Ergänzung zu der geplanten Entwicklung der Linie 22 ist in gleicher Dringlichkeit über eine Optimierung der Linie 34 nachzudenken.**
5. **Die Problematik der Ruftaxis wird geprüft.**

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

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 rnv (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.

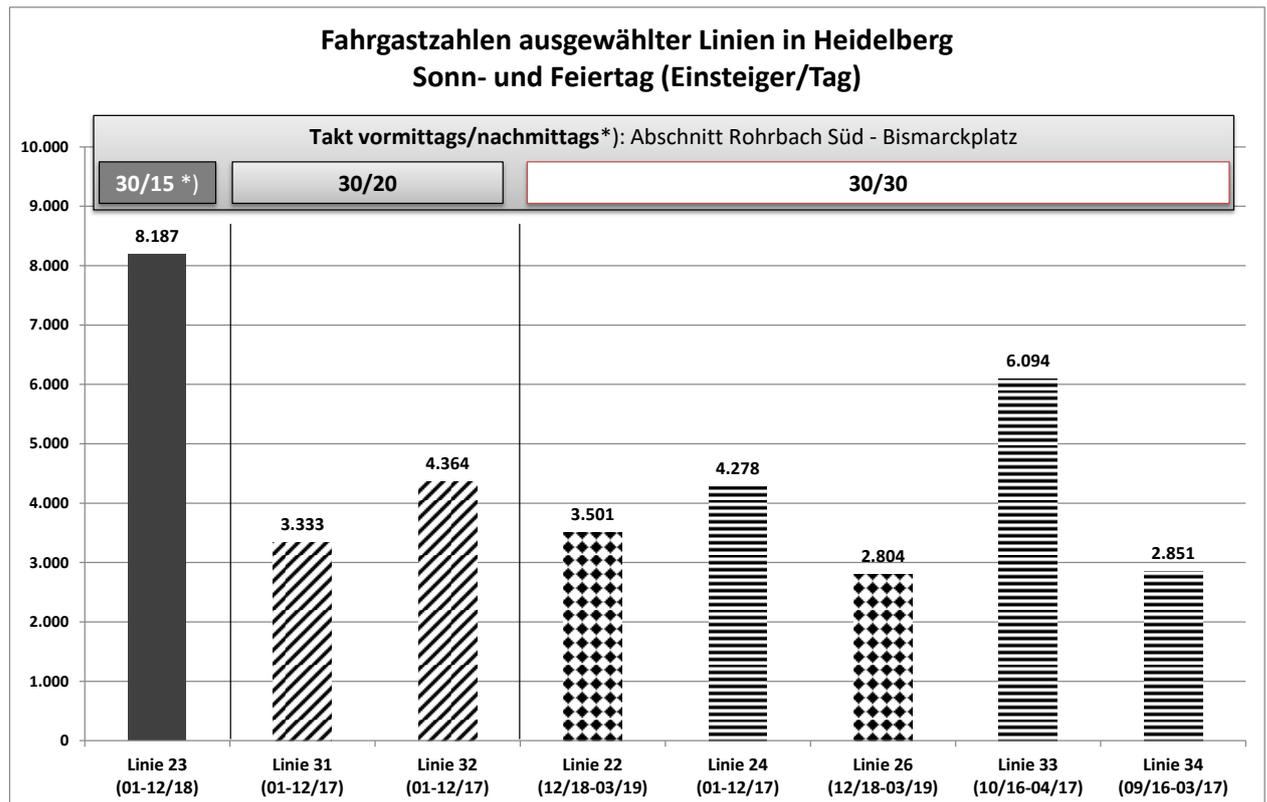


Abbildung 1: Fahrgastzahlen ausgewählter Linien in Heidelberg, Sonn- und Feiertag (Einsteiger/Tag)

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).

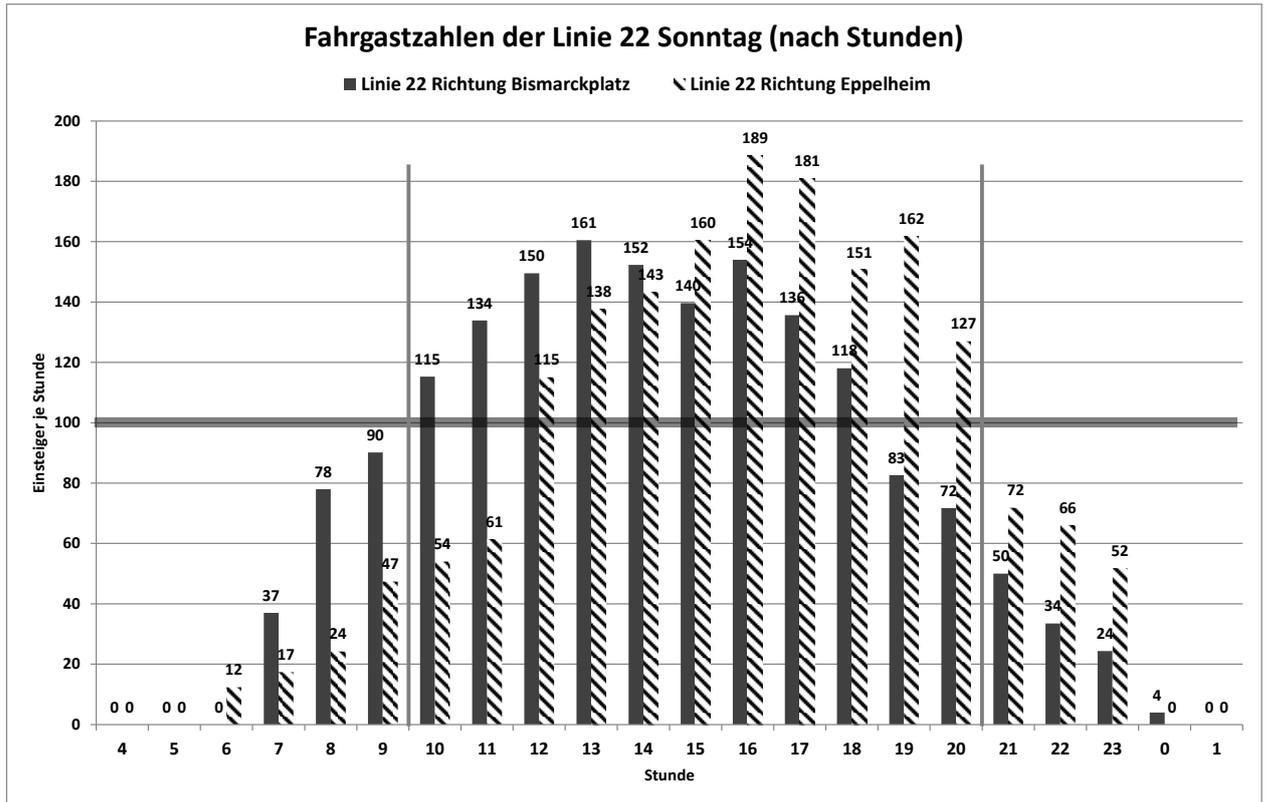


Abbildung 2: Fahrgastzahlen der Linie 22 Sonntag (nach Stunden)

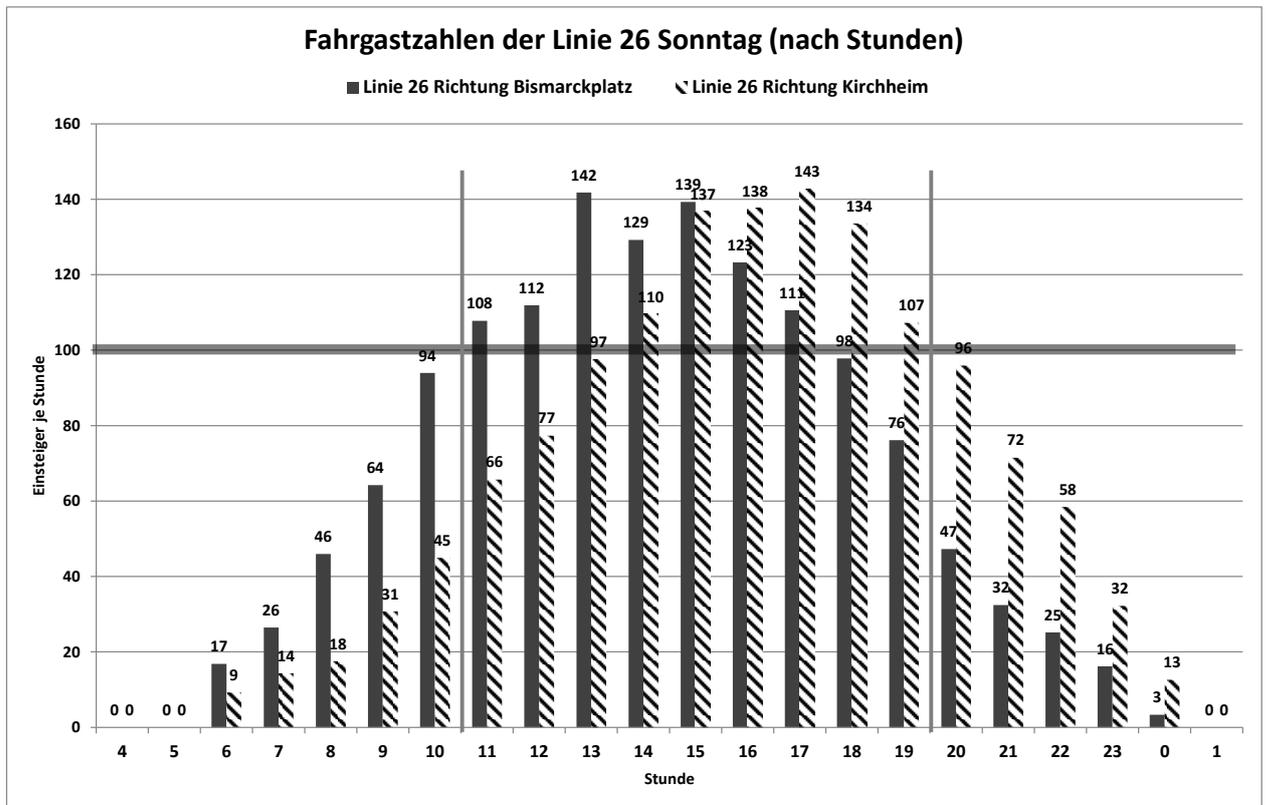


Abbildung 3: Fahrgastzahlen der Linie 26 Sonntag (nach Stunden)

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.

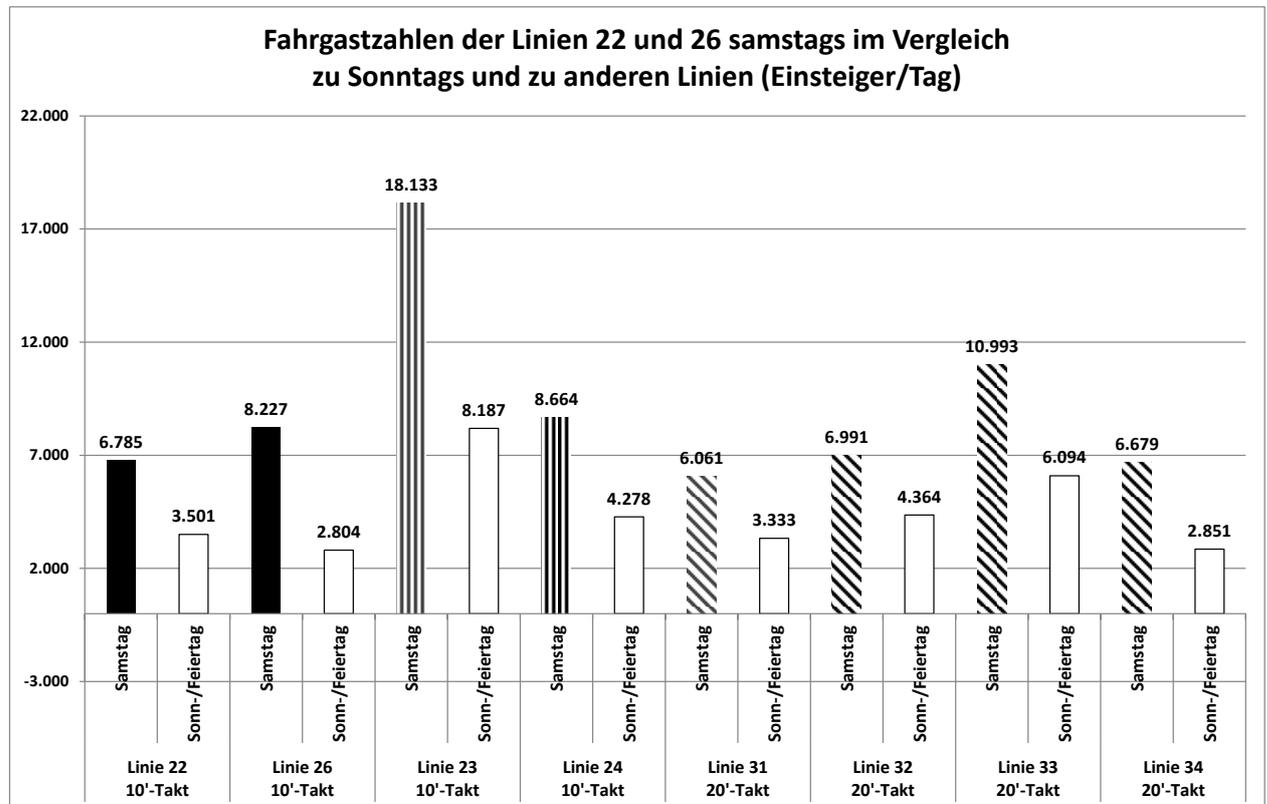


Abbildung 4: Fahrgastzahlen der Linien 22 und 26 samstags im Vergleich zu Sonntags und zu anderen Linien (Einsteiger/Tag)

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 Englisches 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
02	Präsentation Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
03	Sachantrag der Fraktion DIE LINKE vom 18.09.2019 Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.09.2019
04	Sachantrag von AG GAL-FWV vom 17.09.2019 Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.09.2019