

Stadt Heidelberg Postfach 10 55 20 69045 Heidelberg

An  
alle Mitglieder des Gemeinderates

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Unser Zeichen  
81.2-del

Amt / Dienststelle  
**Amt für Verkehrsmanagement**

Verwaltungsgebäude  
Gaisbergstraße 11

Bearbeitet von  
Peristera Deligiannidou

Zimmer  
5.04

Telefon  
06221 58-30531

Telefax  
06221 58-30590

E-Mail  
peristera.deligiannidou  
@heidelberg.de

Datum  
08. Oktober 2020

**Ergänzende Information zur Beschlussvorlage 0292/2020/BV  
„Angebotsanpassungen im ÖPNV 2021“ (siehe TOP 19 der Sitzung des  
GR am 08.10.2020) Punkt 2 des Beschlussvorschlags**

**Stadt Heidelberg**  
Postfach 10 55 20  
69045 Heidelberg

Bürgerservice:  
Telefon 06221 58-10580  
Telefax 06221 58-10900  
stadt@heidelberg.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein Beschluss des Gemeinderates wie in der bisherigen  
Beratungsfolge (SEVA 16.09.2020/HAFA 24.09.2020) vorgesehen, wird  
dazu führen, dass die rnv nicht, wie geplant, im Januar 2021 die aus  
Kundensicht sehr wichtige betriebliche Maßnahme der Änderung der  
Linienführung der Straßenbahnlinie 21 (rnv-Vorschlag) umsetzen  
kann.

Sparkasse Heidelberg  
IBAN: DE14 6725 0020 0000 0240 07  
BIC: SOLADES1HDB

Aus Sicht der Verwaltung und der rnv ergibt sich **kein Widerspruch**  
darin, den rnv-Vorschlag zunächst ab Januar 2021 umzusetzen und  
zeitgleich den Prüfauftrag, der sich aufgrund des Vorschlags der  
Linienführung durch das UPI-Institut ergibt, fortzuführen. Daher  
schlagen wir vor, dass dem **Punkt 2 des Beschlussvorschlags**  
**grundsätzlich zugestimmt** wird und dieser durch den **Prüfauftrag**  
**ergänzt** wird.

So erreichen Sie uns:  
Buslinie 20, 33  
(Gaisbergstraße)  
Buslinien 29, 39  
(Hans-Böckler-Straße)  
Straßenbahnlinien 5, 21, 22, 23  
Buslinien 33, 34  
(Seegarten)

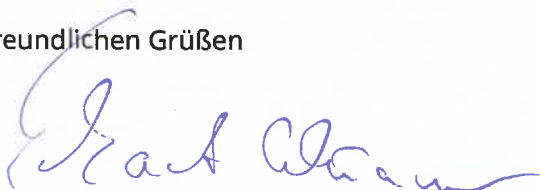
Das Ergebnis einer ersten Schnellprüfung durch die rnv (siehe Anlage  
zum Schreiben) zeigt bereits jetzt, dass die zu prüfenden Maßnahmen  
und Vorschläge (UPI) nicht kurzfristig (z. B. in 2021) umsetzbar sein  
werden. Dieses Konzept setzt größere Umbauten an der Infrastruktur  
voraus, die erst geplant, genehmigt und finanziert werden müssten.



- 2 -

Bisher gehen rnv und Verwaltung davon aus, dass die Ergebnisse einer Detailprüfung des Vorschlags des UPI-Instituts erst in 2021 vorliegen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister



## Stellungnahme zur Drucksache 0292/2020/BV Linie 21 Heidelberg

### Antrag Fraktion Die Linke: Konzeptvorschlag des Umwelt- und Prognose-Institut e.V. (UPI)

#### Hier Ergebnisse erste Prüfung durch rnv

#### Rahmenbedingungen

Im Konzeptvorschlag UPI werden die aktuelle Verspätungslage sowie die daraus resultierenden betrieblichen Folgen richtig beschrieben.

Für die Verspätungsanfälligkeit der Linie 21 sehen wir neben den vom UPI genannten zwei Ursachen weitere wesentlichen kritischen Punkte:

- Bei Ausfahrt aus dem Wendegleis am Hans-Thoma-Platz sind zwei Richtungsgleise zu queren, der durchgehende Verkehr der Linien 5, 23 und 24 verzögert diese Ausfahrt. Verspätungsanalysen belegen dies anhand der hohen Anfangsverspätungen am Hans-Thoma-Platz.
- Aufgrund der bekannten starken Auslastung der Haltestelle Betriebshof kommt es auf allen dort verkehrenden Linien zu einem Aufbau von Verspätungen. Auf der Linie 21 bestehen dabei die geringsten Ausgleichsmöglichkeiten sowohl auf der Strecke als auch an den Endstellen. Der Verspätungsaufbau auf dieser Linie beträgt im Mittel 45-60s an der Haltestelle Betriebshof und übersteigt dabei die maximalen theoretischen Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen.

Die vom UPI ermittelten mittleren Verspätungen der Linie 21 zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof von 2:18 Minuten sind plausibel. Das UPI sieht die Ursachen dafür ausschließlich in mangelhaften Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen.

Diese Argumentation kann dabei nicht durch Verlustzeitmessungen an den genannten Signalanlagen belegt werden und ist u.E. nicht als alleinige Ursache für Verspätungen anzusehen. Vielmehr tragen die (hohen) Anfangsverspätungen am Bismarckplatz von aktuell mehr als 2 Minuten im Mittel wesentlich dazu bei.

Auf dem Streckenabschnitt Bismarckplatz - HD Hauptbahnhof kann aktuell gem. Pünktlichkeitsauswertungen sogar etwas Zeit aufgeholt werden. Von den genannten Signalanlagen sehen wir zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzeptvorschlags UPI die Signalanlagen Poststraße, Römerkreis und Lessingstraße als kritisch an.

### **Bewertung des Beschlussvorschlags der rnv durch UPI**

- Das UPI sieht das Abbiegen der Linie 21 von der Rohrbacher Straße in die Bergheimer Straße als kritisch an und sieht die Gefahr von Wartezeiten auf der Linie 21 und den übrigen Linien. Im Vorfeld des Vorschlags wurde durch die rnv in Absprachen mit Amt 81 und dem planenden Ingenieurbüro eine Abschätzung dieser Behinderungen durchgeführt. Im Ergebnis werden nur geringe Behinderungen der übrigen Linien erwartet. Behinderungen durch Wendevorgänge im Durchgangsgleis am Bismarckplatz bergen u.E. ein größeres Behinderungspotential.
- Das UPI sieht die Bedienung der Haltestelle Bismarckplatz als wesentlich für die Linie in Bergheim an.

Nach erfolgtem Ausbau der Kurfürsten Anlage sehen wir die barrierefreie Haltestelle Seegarten als besser geeignet, um Umsteigeverbindungen zu den Linien 5, 22, 23, 20, 32, 33 sowie den Regionalbussen herzustellen. Zudem werden die Linien 26, 34 und 35 an der Haltestelle Altes Hallenbad (bedingt barrierefrei) erreicht.

Lediglich ein Umstieg zu den Linien 29, 31 und 39 ist nicht direkt möglich. Die Linien 29 und 31 bedienen aber auch die Haltestellen Technologiepark und Bunsengymnasium und sind zudem direkte und schnellere Fahrbeziehung von der Berliner Straße zum Bismarckplatz.

- Für die Gegenlastrichtung wird vom UPI eine Angebotsverschlechterung zwischen HD-Hauptbahnhof und der Berliner Straße gesehen. Das trifft nominell zu. Eine Umwegfahrt von 12 Minuten ist allerdings nicht erforderlich, da die Relation von der Linie 24 ebenfalls bedient wird und entgegen der Lastrichtung über freie Kapazitäten verfügt. Aufgrund der häufigen Fahrausfälle der Linie 21 bei Kurzfahrten kann hingegen nicht gewährleistet werden, dass nachfragestarke Fahrten immer durchgeführt werden.

### **Einschätzung Alternativvorschläge zu Konzeptvorschlag UPI**

- **Umsetzen der Linie 21 am Hauptbahnhof:**

Ein Umsetzen der Linie 21 am Hauptbahnhof ist mit der gegebenen Infrastruktur nicht möglich. Erforderlich wäre es, die vor kurzem mit hohen Fördergeldern fertiggestellte Haltestelle HD-Hauptbahnhof erneut umzubauen. Dadurch ist keinesfalls eine kurzfristige Lösung oder Linderung der akuten Probleme auf der Linie 21 erreichbar. Betrieblich ist ein Wenden der Linie 21 am Hauptbahnhof ebenso kritisch wie aktuell am Bismarckplatz. Es ist nicht nachvollziehbar, dass mit diesem Wendevorgang kein anderes Fahrzeug blockiert werden könne. Neben der Gleisbelegung an sich entstünden auch weitere, Verlustzeiten bringende ÖV-interne Konflikte an der LSA Karl-Metz-Straße.

- **LSA-Bevorrechtigung:**

Das UPI schlägt alternativ dazu eine Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen vor. Dieser Vorschlag setzt zur Zielerreichung voraus, dass Verspätungen vorwiegend durch LSA-Verlustzeiten entstehen. Das Ziel einer optimalen Bevorrechtigung der Straßenbahn an Lichtsignalanlagen teilen wir selbstverständlich, sehen wie im ersten Abschnitt erläutert aber auch andere, wesentlichere Ursachen für den Verspätungsaufbau, sodass hier keine kurzfristige Lösung in ausreichendem Maße gefunden werden kann.

- **Einsatz eines 5. Fahrzeugs:**

Weiter wird vom UPI der Einsatz eines 5. Fahrzeugs auf der Linie 21 als Alternativvorschlag unterbreitet. Unter der Annahme, dass die Fahrzeiten der Linie 21 und infolgedessen der parallel verkehrenden Linien nicht angepasst werden, wirkt dieser Ansatz über längere Wendezeiten und dadurch geringere oder fehlende Anfangsverspätungen. Dieser kostenintensive Lösungsansatz kann aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit eines weiteren Fahrzeugs kurzfristig nicht umgesetzt werden. Darüber hinaus besteht an den bestehenden Endstellen der Linie 21 an keiner Stelle die Möglichkeit, ein 5. Fahrzeug länger abzustellen ohne andere Fahrzeuge zu behindern. Es muss das Wendegleis freigeräumt sein.

**Fazit:**

- Die sehr schlechte Fahrplanstabilität der Linie 21 (Pünktlichkeit bei rund 60%) sowie die durch Kurzfahrten bedingten Fahrausfälle machen es aus unserer Sicht dringend erforderlich, schnellstmöglich eine Verbesserung zu erreichen. Diese ist im Januar 2021 bei Beschluss der Linienwegsänderung, wie von der rnv vorgeschlagen, möglich.
- Die vom UPI ins Spiel gebrachten Maßnahmen sind in der Kürze der Zeit nicht umsetzbar und müssen noch mal im Detail geprüft werden. Eine spätere Umsetzung wäre auch bei Realisierung der von rnv zum 11.01. vorgeschlagene Maßnahme der alternierenden Linienführung der Linie 21 weiterhin möglich:

Dabei ist es wesentlich, dass die Linie 21 die Achse HD-Hauptbahnhof – Berliner Straße zuverlässig bedient und zur Entlastung der Linie 24 beitragen kann. Dieser Faktor ist derzeit coronabedingt zur Vermeidung starker Fahrzeugbesetzungen in den Vordergrund gerückt. Aufgrund der Pendlerverkehre ist die Lastrichtung auf dieser Achse stark von der Tageszeit abhängig, diese Lastrichtungen deckt der Vorschlag der rnv ab. Die Verbindung zwischen der Berliner Straße und dem Hans-Thoma-Platz mit Anschluss zur Linie 5 in Richtung Norden ist von den Änderungen nicht berührt. Vielmehr kann auch diese Relation durch einen fahrplanstabilen Betrieb der Linie 21 gestärkt werden. Durch den Entfall der Bedienung des Bismarckplatzes mit dem damit entfallenden dortigem Wenden kann der Umstieg zwischen den Linien 21 und 5 am Hans-Thoma-Platz verbessert und stabil umgesetzt werden.