

81 - Amt für Mobilität  
81.6 Abteilung ÖPNV

Heidelberg, 14.11.2024  
Deligiannidou / Zoller

**Drucksache 0303/2024/BV: 3. Fortschreibung des Heidelberger Lärmaktionsplans hier: Erläuterungen zur Änderung der Anlage 04 bzw. der neuen Anlage 04\_NEU (Auswirkung auf den ÖPNV)**

Im Zuge des Antrags zur Akteneinsicht der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde im Dialog festgestellt, dass die von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH gelieferten Daten zu den Auswirkungen von Tempo 30-Maßnahmen auf den ÖPNV fehlerhaft in die Anlage 04 der Drucksache 0303/2024/BV übertragen wurden.

Bei Überarbeitung der Anlage 04 sind darüber hinaus rnv-intern kleinere Korrekturen bei der Berechnung in der zugrundeliegenden Matrix durchgeführt worden, welche jedoch **keine** Auswirkungen auf den angegebenen Mehrbedarf an Fahrzeugumläufen haben. Diese Korrekturen sind ebenfalls Teil der Anlage 04\_NEU und der Erläuterungen in Anlage 10.

Nach erfolgter Korrektur ersetzen die Anlagen 04\_NEU und Anlage 10 die bisherige Anlage 04.

**Zu den Fußnoten der Anlage 04\_NEU:**

- 1) Die Maßnahmenkombination aus Dossenheimer Landstraße sowie Steubenstraße, Rottmannstraße und Handschuhsheimer Landstraße verursacht auf der Linie 26 nur einen zusätzlichen Umlauf.
- 2) Rottmannstraße, Steubenstraße und Handschuhsheimer Landstraße werden gemeinsam betrachtet, da sie in der Berechnung der rnv nicht zu trennen sind. Alle Angaben beziehen sich auf die drei Abschnitte zusammen.
- 3) Aufgrund der Betroffenheit auf dem kurzen Abschnitt, geht rnv nicht von einem Zeitverlust > 0,5 min aus. Dadurch wird rechnerisch für diesen Abschnitt allein betrachtet kein zusätzliches Fahrzeug notwendig.
- 4) Da die Umstellung auf Tempo 30 auf zwei kürzeren Abschnitten nachts bereits beschlossen wurde, kann hier keine Fahrzeitverlängerung im Zuge der LAP 4 von nur 0,5 min für die Verbindung der Abschnitte ausgewiesen werden. Für die schon beschlossene Umsetzung sind es ca. 1,5 Min. und mindestens eine äußerst knappe Wendezeit für die M4.
- 5) Die Maßnahmenkombination aus Schlierbacher Landstraße, Friedrich-Ebert-Anlage sowie Peterstaler Straße bedeutet für die Linie 36 nur einen Umlauf.
- 6) Bergheimer Straße westlich der Mittermaierstraße, Bismarckstraße nebst nördlicher Rohrbacher Straße, Am Hackteufel, Kleingemünder Straße Nr. 51 bis 109 sowie L 534 südlich der Brahmsstraße verursachen jeweils allein keine Umläufe für die Linie 36. Eine Maßnahmenkombination (ganztags) aus zwei bis drei der Straßen führt allerdings zu einem Umlauf.
- 7) Beide Abschnitte der Friedrich-Ebert-Anlage werden gemeinsam betrachtet, da der rnv die Zuordnung nicht bekannt ist. Alle Angaben beziehen sich auf die zwei Abschnitte zusammen.

- 8) Beide Abschnitte von Am Hackteufel werden gemeinsam betrachtet, da der rnv die Zuordnung nicht bekannt ist. Alle Angaben beziehen sich auf die zwei Abschnitte zusammen.
- 9) Die rnv war ursprünglich von einer Begrenzung bis Freiburger Straße ausgegangen, was einen Fahrzeugmehrbedarf auf der M1 zur Folge gehabt hätte. Bei der verkürzten Variante bis zur Ortenauer Straße ist dies nicht der Fall.
- 10) Kleingemünder Straße Nr. 51 bis 109 sowie L 534 südlich der Brahmsstraße verursachen jeweils allein keine zusätzlichen Umläufe für die Linie M4. Eine Maßnahmenkombination (ganztags) führt allerdings zu einem Umlauf mehr.
- 11) Die Maßnahmenkombination aus Peterstaler Straße sowie Wilhelmsfelder Straße bedeutet für die Linie M4 nur einen zusätzlichen Umlauf.
- 12) Bismarckstraße und nördliche Rohrbacher Straße, Friedrich-Ebert-Anlage, Römerstraße zw. Feuerbachstraße u. Rohrbach Markt sowie Karlsruher Straße verursachen jeweils einzeln keine zusätzlichen Umläufe für die Linie 29 nachts, anders verhält es sich bei Kombination von 2-3 Streckenabschnitten. Dabei entsteht ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf (Mehrkosten).
- 13) Bei der Linie 5 ergeben sich Abhängigkeiten mit Maßnahmen in anderen Kommunen (z.B. LAP in Mannheim)

**Weitere Erläuterungen zur Anlage 04\_NEU:**

1) Kostenschätzung für zusätzliche Umläufe:

Straßenbahnlinien 24 und 26: je 470.000 EUR p.a.

Buslinie 28: 260.000 EUR p.a.

Buslinie 29: 110.000 EUR p.a.

Buslinie 36: 310.000 EUR p.a.

Buslinie 39: 360.000 EUR p.a.

Buslinien Moonliner M4 und M5: 130.000 EUR p.a.

2) Allgemeine Bemerkung:

Auswirkungen einer geänderten zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Verkehrsfluss und insbesondere auf Lichtsignalanlagen (Grüne Welle und ÖV-Bevorrechtigung) konnten nicht bestimmt werden. Mehrfahrzeiten können negative Auswirkungen auf Anschlüsse und Vertaktungen haben und dadurch das Angebot und die Leistungsfähigkeit verschlechtern. Aufgrund von Anschlüssen sowie infolge der Infrastrukturengpässe (eingleisige Strecken, schmale Fahrbahnen, Wendeanlagen, hochbelastete Abschnitte) sind die Fahrzeiten im Verlauf einer Linie nicht beliebig verteilbar. Deshalb können geringe Mehrfahrzeiten infolge von Tempo 30 unter Umständen zu erheblichen Mehrfahrzeiten wegen der notwendigen Fahrplananpassung und damit unter Umständen auch zu zusätzlichen Umläufen führen. Daraus entstehen dann Fahrzeugmehrbedarfe, die dann Mehrkosten zur Folge haben.

gezeichnet  
Bärbel Sauer  
Amtsleiterin