

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Barrierefreier Ausbau der Straßenbahn
Haltestellen am Bismarckplatz und im
Stadtgebiet von Heidelberg**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	13.10.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bezirksbeirat Bergheim	20.10.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	03.11.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	17.11.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Inhalt der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Altstadt, des Bezirksbeirates Bergheim, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information zum barrierefreien Ausbau der Straßenbahn-Haltestellen am Bismarckplatz zur Kenntnis.

A. 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:
SL10	+	Barrierefrei bauen Begründung: Eine Lösung die das Ein- und Aussteigen in die Fahrzeuge erleichtert führt zur Barrierefreiheit.
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Barrierefreie Bahnsteige führen zu einem Ausbau und zur Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur am Bismarckplatz.
SOZ12	+	Selbstbestimmung auch alter, behinderter oder kranker Menschen gewährleisten Begründung: Eine Lösung die das Ein- und Aussteigen in die Fahrzeuge erleichtert führt zur Barrierefreiheit und damit zur Erhöhung der Selbstbestimmung der o.g. Gruppe.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Anlass

Auf dem Weg zu einer barrierefreien Stadt, in der sich Menschen mit Behinderungen selbstständig im öffentlichen Nahverkehr bewegen können, stellt insbesondere der Bismarckplatz eine erhebliche Hürde dar.

Der Bismarckplatz als Eingang zur Altstadt und Bindeglied zwischen dem Stadtteil Bergheim mit Altklinikum und Kurfürstenanlage sowie als zentrale Umsteige-Haltestelle ÖPNV sollte insbesondere unter städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten den heutigen und zukünftigen Erfordernissen angepasst werden. Konkret bedeutet dies unter anderem:

- Anlage von Haltestellen mit erhöhten Borden für einen niveaugleichen, behindertengerechten Ein- und Ausstieg.
- Eindeutige und linienübergreifende Zuordnung von Haltestellenplatz und Richtung.
- Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger
- Neuordnung und Aufwertung der Freiflächen

In den Umsteigepunkt Bismarckplatz sind derzeit 5 Straßenbahnlinien und 14 Buslinien (inklusive Regionallinien, ohne Zusatzfahrten aus Schülerverkehr et cetera) integriert. Außerdem sind gemäß Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan weitere Straßenbahnlinien über den Bismarckplatz geplant. Darunter die Erschließung im Neuenheimer Feld und in der Altstadt.

Erst in diesem Zusammenhang wird es möglich sein, die komplette Neuordnung der vielfältigen Funktionen am Bismarckplatz anzugehen. Der Knoten Bismarckplatz wird als Sonderfall betrachtet und in ein Gesamtkonzept Bismarckplatz – Bergheim – Altstadt eingebettet.

„Barrierefreiheit“ im ÖPNV sollte aber dabei nicht unbeachtet bleiben. Es wurde parallel hierzu geprüft ob und welche Einzelmaßnahmen als provisorische Lösungen umgesetzt werden könnten.

Seit Anfang 2009 hat die Stadt Heidelberg ein Gutachten in Auftrag gegeben, um gemeinsam mit der RNV GmbH und dem Ingenieurbüro Karle nach einer zunächst provisorischen Lösung zu einem barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen am Bismarckplatz zu suchen.

Unabhängig von einer provisorischen und damit baulichen Lösung hat die RNV GmbH seit Juli 2009 ein zusätzliches Service-Angebot am Bismarckplatz geschaffen, das die Situation für Kunden des öffentlichen Nahverkehrs und der mobilitätseingeschränkten Personen verbessern sollte.

Abgesehen vom sehr komplexen Thema Bismarckplatz ergibt sich anhand des noch nicht beschlossenen Wirtschafts- und Investitionsplans der RNV/HSB Handlungsbedarf an Straßenbahnhaltestellen entlang von Neubaumaßnahmen aber auch von Sanierungsmaßnahmen im Heidelberger Stadtgebiet.

Eine Auflistung im Anhang verdeutlicht, welche der Projekte schon umgesetzt sind und welche in den nächsten Jahren von RNV (im Falle der OEG MVV), HSB und Stadt Heidelberg gemeinsam geplant und umgesetzt werden.

In den Folgejahren werden in der Regel Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, sodass gemeinsam mit der Anpassung der Bahnsteige ein barrierefreier Zugang ermöglicht wird.

2. Straßenbahnhaltestellen am Bismarckplatz

2.1. Aktueller Sachstand der Untersuchungen

Die bisherigen Untersuchungen zur Machbarkeit von barrierefreien Bahnsteigen im Bereich der Straßenbahnhaltestellen zeigen erhebliche Zielkonflikte in den Bereichen Sicherheit, Kapazität, Komfort und Wirtschaftlichkeit auf. Eine kurzfristig umsetzbare und kostengünstige Lösung mit geringfügigen provisorischen Anpassungen der Einstiegshöhen ist nicht möglich, da alle bisher erarbeiteten baulichen Lösungen mit den Planungsbeteiligten nicht konsensfähig waren und auch zum Teil weniger Barrierefreiheit führen.

Daher werden seit Anfang Juli zur Hauptverkehrszeit (9 - 17 Uhr von montags bis freitags) von der RNV Servicekräfte eingesetzt, die für Fragen und andere Dienstleistungen, beispielsweise als Einstiegshilfe an Straßenbahnen zur Verfügung stehen.

2.2. Provisorische, bauliche Lösungen

Um den öffentlichen Nahverkehr am Bismarckplatz auch für mobilitätseingeschränkte Personen noch attraktiver zu gestalten, wurde durch die Stadtverwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Ziel: Prüfung der Möglichkeiten von kurzfristig umsetzbaren baulichen Lösungen.

Im Folgenden werden einige grundsätzliche Erkenntnisse genannt:

Eine bauliche Lösung im Bestand hat eine Verkürzung der Haltestelle zur Folge. Dies führt in den Hauptverkehrszeiten zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit (und Pünktlichkeit) sowie einen störungsanfälligeren Betriebsablauf des öffentlichen Nahverkehrs. Platzeinbauten wie beispielsweise Fahrgastunterstände schränken bauliche Lösungsmöglichkeiten ein beziehungsweise machen provisorische bauliche Lösungen erheblich teurer.

Der Ansatz kurze erhabene Abschnitte zu bilden beziehungsweise eine Durchgangsmöglichkeit in Mitte des Platzes zu erhalten, scheitert an der Vielzahl unterschiedlicher dort verkehrender Bahnen. Um für alle Fahrgäste einen barrierefreien Zugang zu den Bahnen gewährleisten zu können, sind nur durchgehende (45 m lange) erhöhte Bahnsteige zielführend, welche jedoch die Querbarkeit in der Platzmitte erschweren oder gar unterbinden und zu gefährlichen Situationen im Gleisbereich führen können. Dies war auch der Grund für die damalige ebenerdige Lösung mit Niederflurbahnen und –bussen.

Nach wie vor halten hier Straßenbahnwagen unterschiedlicher Länge (30 m bei den Linien 21,22 und 26; 40 m bei der Linie 23; 30 oder 60 m bei der Linie 5). Dies ist zum einen aufgrund der Flexibilität beim Platzangebot (Anpassung bei Nachfragespitzen) zum anderen durch den entsprechenden Fahrzeugbestand vorgegeben. Dadurch kann man keine exakt definierten Haltepositionen und damit auch Querungsstellen einrichten.

Die Breite der provisorischen Bahnsteige ist durch die Fahrgastunterstände begrenzt, da diese auch bei Anlage von Bahnsteigen weiterhin nutzbar bleiben müssen. Hierbei ist zu überlegen, ob an der Bahnsteighinterkante eine Absturzsicherung oder eine beziehungsweise zwei Stufen angeordnet werden sollten. Der erste Fall schränkt die Nutzbarkeit der Fahrgastunterstände insbesondere für Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen zum Teil erheblich ein, der letzte Fall führt zu einem erhöhten Verletzungsrisiko für alle Fahrgäste. Beide Lösungen führen zu einer Einschränkung der Haltestellenflächennutzung.

Bezüglich der Bahnsteighöhen sind Bordhöhen von 30 cm barrierefrei, da sie einen ebenerdigen Einstieg ermöglichen. Die Bahnsteighinterkante ist hierbei jedoch auch sehr hoch und erfordert entweder eine Absturzsicherung (Geländer) oder mindestens zwei Stufen. Bei einer Bordhöhe von 20 cm können bahnseitige Einstiegshilfen (Rampen) einen barrierefreien Einstieg gewährleisten. Während des Einsatzes ragen diese in den Bahnsteig hinein, so dass eine breite Ausbildung der Bahnsteige erforderlich ist um ausreichend große Wendeflächen für Rollstuhlfahrer bzw. Personen mit Kinderwagen gewährleisten zu können. Bei Lösungen, welche einen kostenintensiven Eingriff in das Mobiliar des Platzes vermeiden sollen, ist nur eine etwa 1,50 m breite Wendefläche mit direkt anschließender Stufe realisierbar. Dies wird als erhebliches Sicherheitsrisiko eingeschätzt.

Um einen Großteil der beschriebenen Probleme zu umgehen, wurde letztlich eine Variante mit nach hinten auslaufenden Bahnsteigen untersucht.

Diese Lösung kann jedoch nicht mehr als Provisorium bezeichnet werden, da sie zu erheblichen Umbauten an Platzeinbauten, unter anderem den Fahrgastunterständen und zu wesentlich höheren Kosten führt.

2.3. Weiteres Vorgehen

Aus Sicht der Verwaltung und der RNV GmbH ist ein barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestellen am Bismarckplatz erst mit Einbeziehung der Umgestaltung des Platzes selbst, sowie unter Berücksichtigung der verkehrlichen Nutzung sinnvoll. Bis auf Weiteres wird die Lösung mit Einsatz von Servicekräften verfolgt.

3. Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet

Aktuell sind etwa 70 Prozent der Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Heidelberg barrierefrei ausgebaut (Anlage 2, Tabelle 1). Momentan befinden sich weitere Haltestellen im Bereich der Rohrbacher und Karlsruher Straße im Umbau. Aktuell wird an Planungen für einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Wieblingen gearbeitet.

Vorbehaltlich der Investitionsplanung der HSB und RNV GmbH und anderer städtischer Großbaustellen stehen für die nächsten Jahre folgende Ausbaumaßnahmen an Straßenbahnhaltestellen an:

Tab. 1: Ausbaumaßnahmen

Haltestellen OEG-RNV	Stadtteil
neu: Schollengewann	Wieblingen
HD-Fachhochschule	Wieblingen
Wieblingen OEG Bhf.	Wieblingen
Taubenfeld	Wieblingen
Haltestellen HSB-RNV	Stadtteil
entlang Eppelheimer Straße - Bahnstadt	Bahnstadt
Kurfürstenanlage: Poststraße, Stadtbücherei	Weststadt
Biethsstraße	Handschuhsheim
Eppelheimer Str.: Henkel-Teroson, Stotz, Kranichweg	Pfaffengrund
Rohrbach Süd	Rohrbach
Burgstraße	Handschuhsheim
Jahnstraße	Neuenheim

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Uebersicht Varianten 1-4
A 02	Tabelle barrierefreie Straßenbahnhaltstellen