Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Betreff:

Straßenbahn Bahnstadt

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim, Kirchheim, Pfaffengrund, Wieblingen, Weststadt/Südstadt	05.04.2011	Ö	() ja () nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.05.2011	Ö	() ja () nein	
Gemeinderat	26.05.2011	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

Die Bezirksbeiräte, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information 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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mit dem Um- und Neubau der Straßenbahntrasse wird im neuen Stadtteil Bahnstadt die Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes gefördert. Ziel/e:
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Begründung: Planung einer Straßenbahntrasse im neuen Stadtteil Bahnstadt Ziel/e:
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Mit der Erschließung des Gebietes durch eine Straßenbahn wird den Bürgern ein Mobilitätsangebot ohne mehr motorisierten Verkehr gemacht.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

B. Begründung:

Planungsstand Straßenbahn in der Bahnstadt

Der Rahmenplan Bahnstadt wurde am 20.12.2007 vom Gemeinderat beschlossen. Unter Punkt 7.3 auf Seite 30 wird hierzu ausgeführt:

„Die Rahmenplanung sieht vor, die Straßenbahnlinie 22 aus der Randlage Eppelheimer Straße in die Grüne Meile in der Mitte der Bahnstadt zu verlegen. Die ursprünglich geplanten Haltestellenstandorte wurden im Hinblick auf ihre Erschließungstiefe, das Fahrgastaufkommen und die Reisezeiten überprüft. Die Haltestellenabstände erwiesen sich damit mit zirka (ca.) 300 Meter (m) als zu gering. In der Fortschreibung sind daher die beiden Haltestellen am Eppelheimer Dreieck und der Einmündung des Langen Angers in die Grüne Meile zu einer Haltestelle zusammengefasst worden.

Die letzte Ausbaustufe der Straßenbahn im Czernyring wird in der Fortschreibung der Rahmenplanung nur noch als Freihaltetrasse (nach 2018) eingestuft. Beim Umbau des Czernyrings werden die notwendigen Flächen frei gehalten. Eine Straßenbahn im Czernyring im 10-Minuten-Takt ist von Taktverdoppelungen auf der Eppelheimer oder Kirchheimer Strecke abhängig, deren Wirtschaftlichkeit derzeit nicht vorausgesetzt werden kann. Umso wichtiger ist eine hochwertige Bus-Anbindung der östlichen Bahnstadt. Bei gleichem Takt und guter Netzeinbindung werden die Komfort-Nachteile des Busses durch die bessere Erschließungswirkung in der Güteramtsstraße ausgeglichen.“

Der Vorentwurf für das westliche Teilstück der Bahnstadtstrecke entsteht im Jahr 2011 in enger Zusammenarbeit zwischen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) und der Stadt. Dieses erste Teilstück beginnt westlich der noch bestehenden Eisenbahnüberführung, führt über das „Eppelheimer Dreieck“ über die „Grüne Meile“ und einen Stich nach Norden bis zum Anschluss an die Czernybrücke. Die Trasse wird voraussichtlich erst im Jahr 2015 mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte frei, unmittelbar daran anschließend kann das westliche Teilstück gebaut werden, mit Fertigstellung wird die Linie 22 von der Eppelheimer Straße auf diese neue Strecke verlegt. Die vorhandenen Gleise in der Eppelheimer Straße werden bis dahin für einen sicheren Betrieb unterhalten. Bautechnisch anspruchsvoll ist die Herstellung der neuen Gradienten der Eppelheimer Straße im Bereich der abzubrechenden Bahnüberführung. Die Straße und damit die Gleise werden höhergelegt.

Das östliche Teilstück der Bahnstadtstrecke führt in Verlängerung des westlichen Teilstücks weiter über die „Grüne Meile“ zum Czernyring und auf dem Czernyring zur Speyerer Straße. Als Voraussetzung für den Vorentwurf des östlichen Teilstücks der Bahnstadtstrecke wird momentan die Verkehrsfläche für den Kraftverkehr dimensioniert. Hier werden die prognostizierten Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Führung zweier Linien im 10Minuten-Takt zugrundegelegt. Sehr anspruchsvoll ist in diesem Abschnitt die Planung des Knotens Czernyring / Speyerer Straße, da hier neben dem zusätzlichen Verkehr der Bahnstadt sowohl die Straßenbahn nach Kirchheim als auch die Straßenbahn auf dem Czernyring als auch der Wegfall des vorhandenen Unterfliegers unter der Montpellierbrücke für den Kraftverkehr Richtung West zu berücksichtigen ist. Die Führung der Gleise im Bereich des Wasserturms und der neuen Bebauung ist noch nicht im Detail geplant. Es kann gegenwärtig nicht ausgeschlossen werden, dass die städtebauliche Masterplanung an die technischen Erfordernisse der Straßenbahnführung angepasst werden muss. Sobald ein entsprechender Vorentwurf vorliegt, kann über diesen Punkt weiter berichtet werden. Der Vorentwurf für dieses Teilstück wird in enger Zusammenarbeit zwischen der RNV und der Stadt gemeinsam mit dem Vorentwurf für den gesamten Verkehrsraum des Czernyrings und den Knoten Czernyring / Speyerer Straße in 2011 aufgestellt.

Beide Bahnstadtstrecken sind Bestandteil des Masterplans Schiene 2020 des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH (VRN) und bereits Bestandteil des Förderprogramms des Landes.

gezeichnet

Bernd Stadel