

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage
- Information zu den Arbeitsaufträgen**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.04.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bezirksbeirat Altstadt	10.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Bezirksbeirat Altstadt nehmen folgende 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: + / - Ziel/e:
(Codierung) berührt:

Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

B. Begründung:

1. Anträge aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012

In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012 wurden Anträge eingebracht und einstimmig beschlossen. Fragen aus diesen Anträgen können teilweise schon jetzt beantwortet werden:

1.1. Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Grüne / Generation Heidelberg, SPD, GAL, BL/Linke

- a) Führung der Straßenbahn nur teilweise oder überwiegend ohne eigene Trasse (z. B. eigener Gleiskörper nur auf der Südseite)

Diese Anregung ist in der Variante 1b bereits umgesetzt, ein besonderer Bahnkörper ist hier nur für das südliche Gleis geplant.

In Variante 2 werden beide Gleise bislang höhengleich mit dem Kraftverkehr geführt. Zur Vermeidung von Umwegfahrten und aus Leistungsfähigkeitsgründen ist in der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage eine Führung des Kraft- und Radverkehrs in beiden Richtungen vorgesehen (Erschließungsverkehr).

- b) Führung der Straßenbahn auf der Nordseite im Mischverkehr mit MIV und Fahrrad

Radfahrer sind wegen der Unfallgefahr beim Fahren in Schienenbereichen auf einem ausreichend breiten Streifen grundsätzlich neben dem Gleis zu führen (siehe Rohrbacher Straße Süd). Die Straßenbahn mit Fahrtrichtung West wird in den Varianten 1b und 2 im Mischverkehr geführt, die Straßenbahn Fahrtrichtung Ost kann bei Inkaufnahme von Eingriffen in die Fahrtbeziehungen des Kraftverkehrs teilweise auf besonderem Gleiskörper geführt werden, in Variante 1b so vorgesehen. In Variante 2 ist dies nicht möglich, da dann zu viel Kraftverkehr auf die südliche Fahrbahn der Friedrich-Ebert-Anlage gezwungen wird.

Der Standard - Straßenquerschnitt der Varianten 1b und 2 baut sich wie folgt auf (von Nord nach Süd):

- Gehweg in einer Breite von 3,00 m
- Parkstreifen in einer Breite von 2,00 m, auch für Lieferfahrzeuge
- Schutzstreifen für Radfahrer in einer Breite von minimal 1,60 m
- Mischspur PKW – Straßenbahn Fahrtrichtung West in einer Breite von 3,50 m
- Mischspur PKW – Straßenbahn Fahrtrichtung Ost in einer Breite von 3,50 m
- Schutzstreifen für Radfahrer in einer Breite von minimal 1,60 m
- Gehweg in variabler Breite

Der Parkstreifen auf der Nordseite kann durch neue Baumstandorte unterbrochen werden. Durch eine Verlagerung des Parkstreifens auf die Südseite der Straßenbahntrasse könnte die Straßenbahntrasse um 2,00 m näher an die nördliche Bebauung geführt werden. Dies wurde jedoch im bisherigen Planungsprozess aus folgenden Gründen nicht verfolgt:

- Nach Stellungnahme des Landschafts- und Forstamtes wird hierdurch keine Erhöhung der Anzahl der großen Bäume, die erhalten werden können, erwartet.
- Lieferverkehr für die auf der Nordseite liegende Bebauung ist nur über die Gleise hinweg möglich.
- Auf der Nordseite ist keine Neupflanzung von Bäumen möglich (als Unterbrechung des Parkstreifens unter Beachtung der Leitungssituation im Untergrund).
- Eine Änderung der Pflanzflächen zur Herstellung von Parkständen auf der Südseite beeinträchtigt ebenfalls die Baumstandorte.

c) Nur drei Haltestellen in der Altstadt zwischen Universitätsplatz und Friedrich-Ebert-Platz (Friedrich-Ebert-Platz - Peterskirche - Universitätsplatz)

Diese Anregung wird in der weiteren Planung geprüft, dies wird in die vorliegenden Varianten eingearbeitet.

d) Eventuell oberleitungsfreie Führung der Straßenbahn auf Teilstücken (Ausrüstung der Fahrzeuge mit SuperCaps oder anderen fahrzeugbasierten Energiespeichern)

Bezüglich der Fahrleitung geht die Planung davon aus, dass eine Einfachfahrleitung (wie in der Brückenstraße) ausreicht, die möglichst an Wandankern montiert wird. Damit sind Voraussetzungen für eine möglichst dezente Ausführung gegeben. Dazu gehören weitere Lösungen, wie zum Beispiel die Führung zusätzlicher Speiseleitungen im Boden, die dazu führen, dass der Querschnitt der eigentlichen Oberleitung gering gehalten werden kann.

Ein oberleitungsloser Betrieb mit den im Fahrzeugbestand der RNV befindlichen SuperCap-Bahnen ist mit einem Ablassen und Anheben des Stromabnehmers verbunden. Dieser Vorgang kann nur bei stehendem Fahrzeug vonstattengehen. Um planmäßige Halte auf der Strecke zu vermeiden, ist es nur während dem Haltestellenaufenthalt möglich. Im oberleitungslosen Betrieb kann nach derzeitigem Stand gesichert zweimal aus dem Stand angefahren werden.

Wird die Straßenbahn im Mischverkehr geführt, kann ein durch Einflüsse anderer Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrzeuge, Fahrräder) mehrmaliges Halten im stromlosen Abschnitt notwendig werden. Hier kann in keinem Fall ein stromloser oberleitungsfreier Betrieb vorgesehen werden.

Noch weiter gehen Systeme, die den Strom über Stromabnehmer aus dem Boden (zum Beispiel APS System in Bordeaux) oder - noch im Entwicklungsstadium - induktiv (das heißt berührungslos) beziehen. Der Aufwand für solche Systeme ist allerdings deutlich höher als für das konventionelle System mit Oberleitung. Das französische APS-System wird daher auch in Bordeaux nur in einzelnen Streckenabschnitten in der historischen Innenstadt angewandt. Neben dem speziellen Streckenbau müssen alle eingesetzten Fahrzeuge entsprechende Zusatzeinrichtungen für die Stromaufnahme von unten haben.

Technisch ist also ein solches System grundsätzlich auch an anderen Orten machbar. Bislang gibt es in Deutschland dafür keine technische Zulassung. Nachteilig ist aber vor allem der zusätzliche technische und damit finanzielle Aufwand. Problematisch kann hier vor allem die Finanzierung insgesamt werden, da sich das Ergebnis der Nutzen/Kosten-Rechnung (Kosten für Umbauten an etwa 15 - 20 Fahrzeugen bzw. Neubeschaffung und die höheren Investitionskosten des Fahrwegs) verschlechtern wird. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht abgeschätzt werden, ob solche Kostenerhöhungen ein negatives Ergebnis für das Mobilitätsnetz insgesamt bedeuten würden.

- e) Anordnung der Trassen und der Halterung der Oberleitung, um möglichst viele Bäume zu erhalten

Die Art der Halterung der Oberleitung hat keinen Einfluss auf die Möglichkeit, Baumstandorte zu erhalten. Die notwendigen Querseile zur Abhängung der Fahrleitung werden – wenn es statische Randbedingungen erlauben - auf die Baumstandorte abgestimmt.

Die Anordnung der Trasse erfolgte unter Berücksichtigung verschiedener Randbedingungen – der Auftrag des Gemeinderates lautet, eine Straßenbahn in der Friedrich-Ebert-Anlage zu planen. Die Randbedingungen sind in der Vorlage 0034/2012/BV auf Seite 3.9 genannt. Die Lage der Trasse in Bezug auf die nördliche Bebauungskante der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage wird fixiert durch:

- Breite des Gehwegs,
- Anordnung Stellplätze in Fahrtrichtung West,
- Eingliederung eines Angebotes für den Fahrradverkehr Richtung West,
- Einordnung von Linksabbiegemöglichkeiten aus Richtung Ost neben dem Gleis.

Siehe hierzu auch die Antwort zu Anregung 1.1.b)

- f) Verlegung des Durchgangsverkehrs (motorisierter Individualverkehr) in Ost-West-Richtung auf die südliche Friedrich-Ebert-Anlage

Dieser Vorschlag ist mit Variante 2 bereits umgesetzt.

- g) Nur eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage

Dieser Vorschlag ist in allen vorliegenden Varianten weitgehend umgesetzt. Vor Knotenpunkten mit Linksabbiegemöglichkeit ist der durchgehende Fahrstreifen, wenn räumlich möglich, aufgeweitet, um geradeaus fahrenden Kraftfahrzeugen die Möglichkeit des Vorbeifahrens zu geben.

Aus Leistungsfähigkeitsgründen in der Abwicklung des Kraftverkehrs sind in den Zufahrten auf die beiden Endknoten Grabengasse und Adenauerplatz mehr Fahrstreifen angeordnet.

- h) Fahrradverkehr östlich des Friedrich-Ebert-Platzes nur in Ost-West-Richtung gegebenenefalls Fahrradverkehr nur in einer hierfür ertüchtigten Plöck vorsehen.

In der Variante 1a ist das Fahrradfahren in Fahrtrichtung West auf der Fahrbahn möglich, in Fahrtrichtung Ost ist wie heute ein teilweises Angebot für den Fahrradverkehr im westlichen Bereich möglich. In den Varianten 1b und 2 ist ein Angebot für den Fahrradverkehr in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen.

Die Möglichkeit in der Variante 1b auch ein Angebot in Fahrtrichtung Ost vorzusehen, wird als Vorteil gesehen, vor allem interessant für die Beziehung aus der Weststadt und den südlichen Stadtteilen in den Bereich Altstadt. Der Verzicht auf dieses Angebot führt zu keiner gravierenden Änderung der Baumbilanz.

In der Variante 2 sind Angebote für den Fahrrad- wie für den Kraftverkehr in beide Fahrtrichtungen vorgesehen. Kann der Kraftfahrzeugverkehr in Richtung Ost ermöglicht werden, kann dieses Angebot für den Fahrradverkehr nicht ausgeschlossen werden.

1.2. Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, FDP, FWV, Die Heidelberger

- a) Welcher Nutzen-/Kosten-Faktor nach standardisierter Bewertung ergibt sich?

Das Ergebnis liegt im Sommer 2012 vor.

- b) Welcher betriebswirtschaftliche Erfolg entsteht für die RNV / HSB?

Die Antwort hierzu wird von der RNV erstellt. Hier sind umfangreiche Berechnungen notwendig, die teilweise auf dem Ergebnis der standardisierten Bewertung aufbauen.

- c) Welcher Anteil der Gesamtkosten ist förderfähig?

Bundesfördermittel werden nach dem GVFG des Bundes ausgezahlt, eine klare Fördervoraussetzung wird in § 2.2 genannt: Die Führung des Bahnkörpers auf besonderem Bahnkörper.

Somit sind die Kosten des entsprechenden Anteils einer Streckenführung mit besonderem Bahnkörper an der Gesamtstrecke förderfähig.

- d) Wie viele Bäume können erhalten werden und wie viele (welche) müssen gefällt werden?

Die Antwort für die drei bearbeiteten Trassen wurde vom Landschafts- und Forstamt erarbeitet, siehe Punkt 5.3 der Vorlage 0058/2012/IV.

- e) Welche verkehrlichen Auswirkungen hat dies auf den innerstädtischen Verkehr von Autos und Fahrradfahrern?

Antworten auf diese Fragen sind in den Abschnitten 5.1 b) und 5.6 der Vorlage 0058/2012/IV genannt. Hierzu siehe auch die verkehrstechnische Untersuchung Anlage A 02 der Vorlage 0058/2012/IV. Die Angaben sind in den weiteren Planungsschritten zu vertiefen.

- f) Insbesondere welche Auswirkungen für den Verkehr auf der B 37?

Antworten auf diese Fragen sind in den Abschnitten 5.1 b) und 5.6 der Vorlage 0058/2012/IV genannt. Hierzu siehe auch die verkehrstechnische Untersuchung Anlage A 02 der Vorlage 0058/2012/IV. Die Angaben sind in den weiteren Planungsschritten zu vertiefen.

g) Welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch beim MIV?

Angaben hierzu können erst in den weiteren Planungsschritten gemacht werden. Bislang konnte gezeigt werden, dass sich der Straßenverkehr in gewissem Umfang verlagern wird. Folgen hiervon können erst mit vertieften Untersuchungen wie Simulationen nachgewiesen werden.

2. Weiteres Vorgehen

Die bislang vorhandenen Varianten werden fortgeführt, insbesondere im Hinblick auf den Entfall einer Haltestelle im Verlauf der Friedrich-Ebert-Anlage.

Es werden neue Varianten eingeführt:

- 3a: Führung des Kraftverkehrs wie Variante 2, jedoch im westlichen Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Sofienstraße nur in Fahrtrichtung West.
- 3b: Führung des Kraftverkehrs wie Variante 2, jedoch im westlichen Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Sofienstraße nur in Fahrtrichtung Ost.

Auch diese Varianten werden einer gutachterlichen Bewertung unterzogen.

gezeichnet

Bernd Stadel