

**Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss  
am 04.07.2012 Tagesordnungspunkt 6.2**

**Von: Thewalt, Alexander**

**Gesendet:** Mittwoch, 4. Juli 2012 12:03

**An:** 01 - Sitzungsdienste

**Cc:** Dez. II - Sekretariat; 12 - Sekr. Amtsleitung; Keuchel, Petra; Anne Norkauer (anne.norkauer@ttk.de); Hecht, Marie-Luise; 'Martin KT In Der Beek (E-Mail) '; t.boroffka@rnv-online.de; 81 - Sekr. Amtsleitung

**Betreff: Straßenbahn Ebertanlage - Fragen Frau Spinnler et al. zum SEVA  
4. Juli 2012**

Anbei die Beantwortung der Fragen von Frau Spinnler und anderen zur Strab Ebertanlage für SEVA  
4. 7. TOP 6

**Die Antworten **gelb unterlegt** im Fließtext.**

A. Thewalt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
sehr geehrter Herr Thewalt,

nach der ersten Durchsicht der Unterlagen zum TOP Straßenbahnführung Ebert-Anlage des SEVA  
am 4. Juli haben sich Fragen ergeben, die wir gerne geklärt haben wollen.  
Festgestellt haben wir, dass die Variante 3 den Auftrag des GR in folgenden Punkten nicht erfüllt:

**1) Es soll auf der nördlichen Ebert-Anlage nur eine Fahrspur für den Autoverkehr  
geben, zwei sind dargestellt.**

**Zu 1.**

**- Wird der Kraftverkehr auf der Nordseite („Erschließungsverkehr“) nur in eine  
Richtung geführt reicht die Kapazität der südlichen Richtungsfahrbahn  
(„Durchgangsverkehr“) nicht aus, insbesondere die starken Links- und  
Rechtsabbiegeströme in die Altstadt benötigen dann lange mehrstreifige  
Knotenpunktzufahrten und –ausfahrten.**

**2) Auf der nördlichen Seite sollte der Autoverkehr in Ost-West-Richtung auf einer Spur  
niveaugleich mit einer Straßenbahntrasse geführt werden (in der Variante 3 ist zudem,  
abweichend vom Ist-Zustand, Gegenverkehr dargestellt)**

**Zu 2.**

**- sh. Antwort zu 1)**

**3) Vorschläge für eine Lösung, in der eine Straßenbahn niveaugleich, die  
Gegenrichtung auf eigenem Bahnkörper geführt wird, fehlen (Zuschussfähigkeit)**

**Zu 3.**

**- sh. Antwort zu 1)**

**4) Kann im Bereich des Adenauerplatzes eine der südlichen Autospuren für eine  
Straßenbahntrasse mit eigenem Bahnkörper entfallen und eine zweite mit einer  
niveaugleichen Straßenbahnschiene belegt werden?**

**Zu 4.**

**- Nein, aus Kapazitätsgründen für den Kraftverkehr müssen die heute nutzbaren  
Fahrstreifen erhalten bleiben. Insbesondere durch die Bündelung des  
Durchgangsverkehrs von Ost nach West (in der Planung aus dem Gaisbergtunnel  
kommend) auf der östlichen Seite des Adenauerplatzes ist zu prüfen, ob die heute hier  
vorhandenen drei Fahrstreifen weiterhin ausreichen. (Detaillierte Untersuchung wie in  
Vorlage 0058/2012/IV auf Seite 3.15 – Weiteres Vorgehen angekündigt.**

Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss  
am 04.07.2012 Tagesordnungspunkt 6.2

5) Prüfen, ob die Grabengasse zwischen UB und Neue Universität (ca. 50 m) autofrei sein kann.

Zu 5.

– Die Grabengasse ist heute Aus- bzw. Zufahrt für Anlieger, Lieferverkehr, Taxen zum Universitätsplatz. Würde man diese Zufahrt auf der Südseite kappen und nur noch vom Neckar her ermöglichen, ist der Knoten am Ufer verkehrlich zu untersuchen, muss ggf. erweitert werden. Bei einer Zufahrt nur vom Neckar her müsste generell der Fußgängerverkehr der Hauptstraße gekreuzt werden. Bei Sperrung der Zufahrt Süd würde sich Kraftverkehr in andere Altstadtgassen verlagern, Plöck und Kettengasse wären stärker vom Kraftverkehr belastet, wegen starker Wohnnutzung nicht gewünscht. Nutzung in der südlichen Grabengasse besser geeignet für Kraftverkehr. Im Hochwasserfall Zufahrt nur von Süden her möglich. Im Hinblick auf das generelle Projekt „Stadt an den Fluss“ ist die Erreichbarkeit der Altstadt von Süden her unbedingt offenzuhalten, sie ist eher zu ertüchtigen. Wir empfehlen diese Verbindung für den berechtigten Kraftverkehr offen zu lassen.

6) Haltestelle und Oberleitung Uniplatz Nähe Hauptstraße: Wie könnte diese städtebaulich verträglich aussehen? Beispiele? – Hierfür eigene Untersuchung notwendig.

7) Könnten die ca. 80 m von der Grabengasse bis zur Endhaltestelle Uniplatz ohne Oberleitung gefahren werden (Supercaps?)

Zu 7.

– Bei Bau einer modernen Einfachfahrleitung ist die gestalterische Akzeptanz größer als bei Hochkettenfahrleitung. Bei stromlosem Fahren in diesem Bereich müssen alle hier verkehrenden Bahnen mit Supercaps ausgerüstet sein. Diese Variante sollte vorerst nicht im Fokus stehen, sondern eine möglichst unauffällige Einfachfahrleitung. Beispiel Bern – drei Fotos im Anhang.

8) Für das weitere Verfahren ist zu klären, ob Bundes-GVFG ausnahmsweise niveaugleiche Trassen fördert (Beispiele: Stuttgart U15, Freiburg...)

Zu 8.

– in den bisherigen Gesprächen wird dies von Vertretern der Verkehrsministerien Bund und Land abgelehnt. Nach Bundes- und Landes – GVFG nicht möglich.

Wir bitten darum im SEVA auf diese Punkte einzugehen.

Mit freundlichen Grüßen,

Irmtraud Spinnler, Christoph Rothfuss, Monika Meissner, Peter Holschuh, Gabriele Faust-Exarchos,  
Arnulf Weiler-Lorentz

Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss  
am 04.07.2012 Tagesordnungspunkt 6.2

Bern Fußgängerzone Marktgasse

Mai 2011

