

**Stadt
Heidelberg**

Erste Ergänzung zur Drucksache:
0003/2013/BV

Datum:
06.03.2013

Federführung:
Dezernat I, Amt für Verkehrsmanagement
Beteiligung:

Betreff:
**Straßenbahn in der Bahnstadt; Änderungen
gegenüber Rahmenplanung**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.03.2013	Ö	() ja () nein	
Gemeinderat	23.04.2013	Ö	() ja () nein	
			() ja () nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen zur Haltestelle Gadamerplatz zur Kenntnis.

Begründung:

In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19. Januar 2013 wurde die Ausbildung der Straßenbahnhaltestelle Gadamerplatz in der Bahnstadt diskutiert und mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung vertagt. Die Diskussion bezog sich auf zwei Punkte:

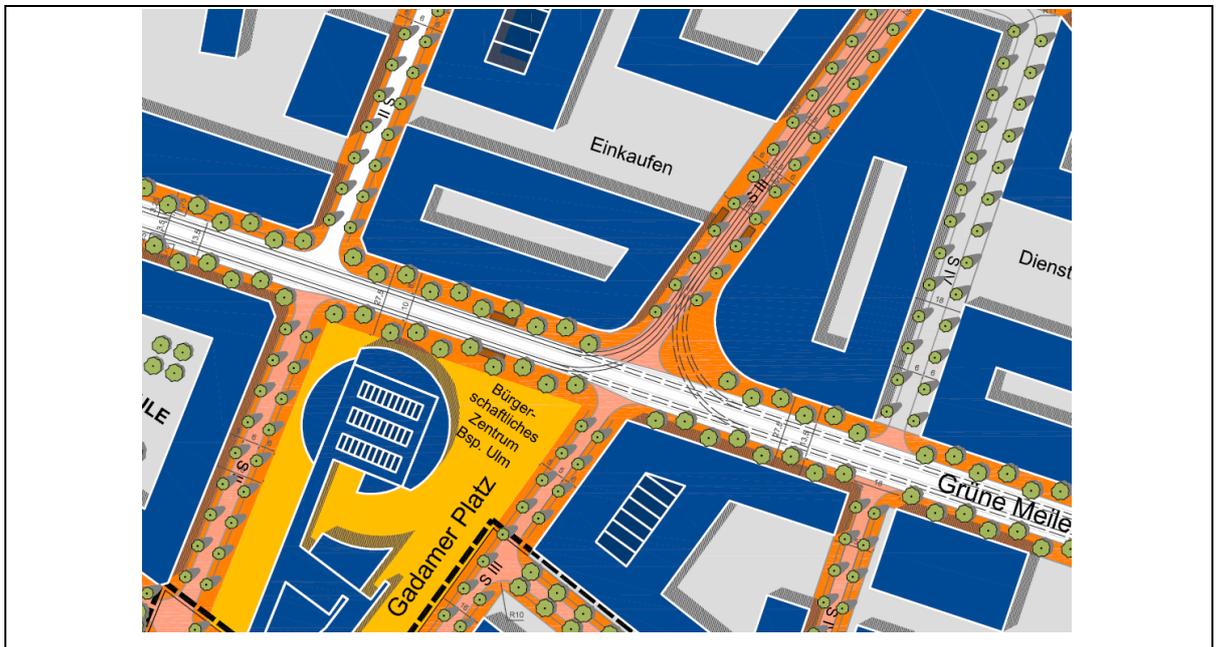
- A) Lage der Haltestellenkanten (Ein- und Ausstiegsstellen)
- B) Ausbildung der Haltestelle – Form der Bahnsteige.

Zu A: Lage der Haltestellenkanten

1. Haltestellensituation gemäß Rahmenplan 2007, Beschlusslage

Bestandteil des Rahmenplans 2007 war die Verlagerung der bestehenden Straßenbahnlinie im Bereich der Bahnstadt von der Eppelheimer Straße in die neu zu bauende nahezu parallel verlaufende Grüne Meile. Am Gadamerplatz verschwenkt diese Linie nach Norden und trifft am südlichen Widerlager der Czernybrücke wieder auf den alten Verlauf. Eine Gleisverbindung vom Gadamerplatz zum Platz südlich der Montpellierbrücke war damals bereits vorgesehen, sie sollte jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt gebaut werden.

Diese neue Straßenbahnstrecke hätte eine Lage der zwei Haltestellenkanten auf der Westseite des Gadamerplatzes bedingt.



Ausschnitt Rahmenplan 2007

2. Mobilitätsnetz Heidelberg 2020, Straßenbahn Bahnstadt als Bestandteil

Mit Beschluss des Gemeinderats zur Umsetzung aller Teilprojekte des Mobilitätsnetzes Heidelberg rückt die Umsetzung dieses östlichen Teilstücks in den gleichen Zeitraum wie das westliche Teilstück. Dies macht es möglich und notwendig, bereits jetzt über eine endgültige Gestaltung der Haltestelle Gadamerplatz nachzudenken.

Es treffen am Gadamerplatz zwei Linien aufeinander:

- Linie 22 von Eppelheim bleibt auf der Grünen Meile und fährt über den Hauptbahnhof Süd und über die Montpellierbrücke in die Stadtmitte.
- Linie 26 von Kirchheim fährt über Hauptbahnhof Süd, Gadamerplatz und die Bergheimer Straße in die Stadtmitte.

Die Umlegung der Linie 22 führt zu einem Umsteigeerfordernis am Gadamerplatz: Von Eppelheim und Pfaffengrund Richtung Bergheimer Straße, Betriebshof und Neuenheimer Feld und umgekehrt.



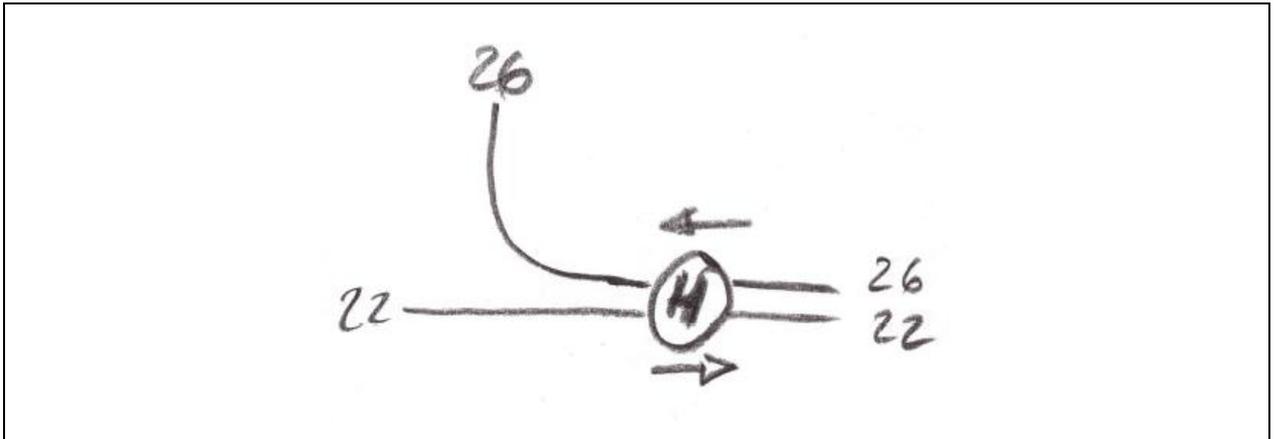
Ausschnitt Liniennetzplan Mobilitätsnetz

3. Ausbildung der Haltestelle - Lage der Bahnsteigkanten

Die RNV hat gemeinsam mit der Verwaltung Überlegungen zur Lage der Bahnsteigkanten geführt.

- a) Mit Festsetzung der Linienführung, wie oben beschrieben, ist die Lage der Bahnsteigkanten für beide Richtungen in der Ostausfahrt des Knotens vorstellbar. Hier lassen sich die Umsteigebeziehungen gut abbilden. Im Rahmen der Standardisierten Bewertung wird hier von etwa 1.000 Umsteigevorgängen am Tag ausgegangen.

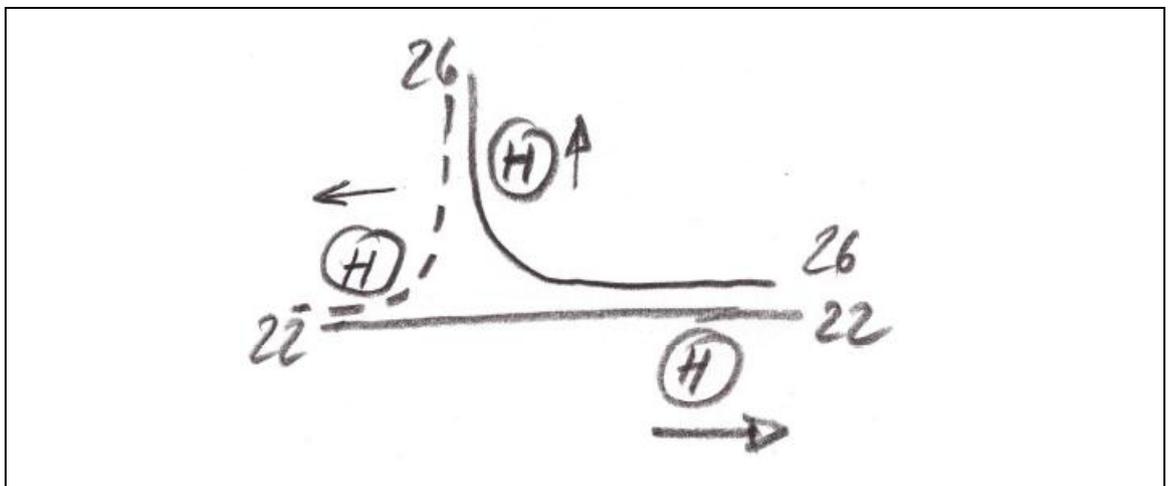
Die Lage des Betriebshofs in Bergheim macht es erforderlich, Einsatz- und Einrückfahrten von und nach Bergheim über die Czernybrücke direkt in Richtung Pfaffengrund zu führen. Um diese Fahrten auch am Gadamerplatz halten zu lassen, wären weitere Bahnsteigkanten notwendig, diese könnten in der West- oder Nordzufahrt angeordnet werden.



Prinzipskizze Haltestelle in Ostausfahrt

- b) Die RNV und die Verwaltung sehen für die Zukunft weiterhin perspektivisch eine heute nicht prognostizierbare Erhöhung der Fahrgastnachfrage, die zu Ergänzungen im Liniennetz führen kann. Zu gegebener Zeit kann dann über eine Direktverbindung aus dem Bereich Schwetzingen/Eppelheim/Pfaffengrund ins Neuenheimer Feld nachgedacht werden. Um die Haltestelle Gadamerplatz schon heute dafür gestalten zu können, schlagen Verwaltung und RNV vor, die Bahnsteigkanten jeweils in der Ausfahrt des Gleisdreiecks anzuordnen. Der Fahrgast sucht nach Fahrtziel getrennt die richtige Abfahrtsposition und erreicht linienunabhängig die nächste abfahrende Bahn. Darüber hinaus kann der Fahrgast mit dem Fahrtziel Innenstadt über dynamische Fahrgast-Informationen (DFI) -Anzeigen zur nächsten abfahrenden Bahn geführt werden (Fahrt über Bergheimer Straße oder Fahrt über Hauptbahnhof Süd).

Mit dieser Anordnung können auch ein- und ausrückende Fahrzeuge erfasst werden.



Prinzipskizze

Zu B: Ausbildung der Haltestelle

4. Ausbildung der Haltestelle - Form der Bahnsteige

a) Angehobene Fahrbahn

Die Festlegung eines besonderen Bahnkörpers im Zuge der Grünen Meile in Verbindung mit der gemeinsamen Führung des Kraft- und Radverkehrs auf einem überbreiten Fahrstreifen führt zur Überlegung, die Zugangsbereiche der Haltestelle als „Angehobene Fahrbahn“ auszuführen. Der Radverkehr wird in der Grünen Meile auf der Fahrbahn geführt, im Zuge dieser Straße ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vorgesehen.

Nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ Ausgabe 2010 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist die Haltestellenform „Angehobene Fahrbahn“ bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn „gut geeignet“.

Gleis und Fahrbahn können geradlinig in die Haltestelle geführt werden, dies entspricht dem städtebaulich möglichst geradlinigen Grundcharakter der Grünen Meile.

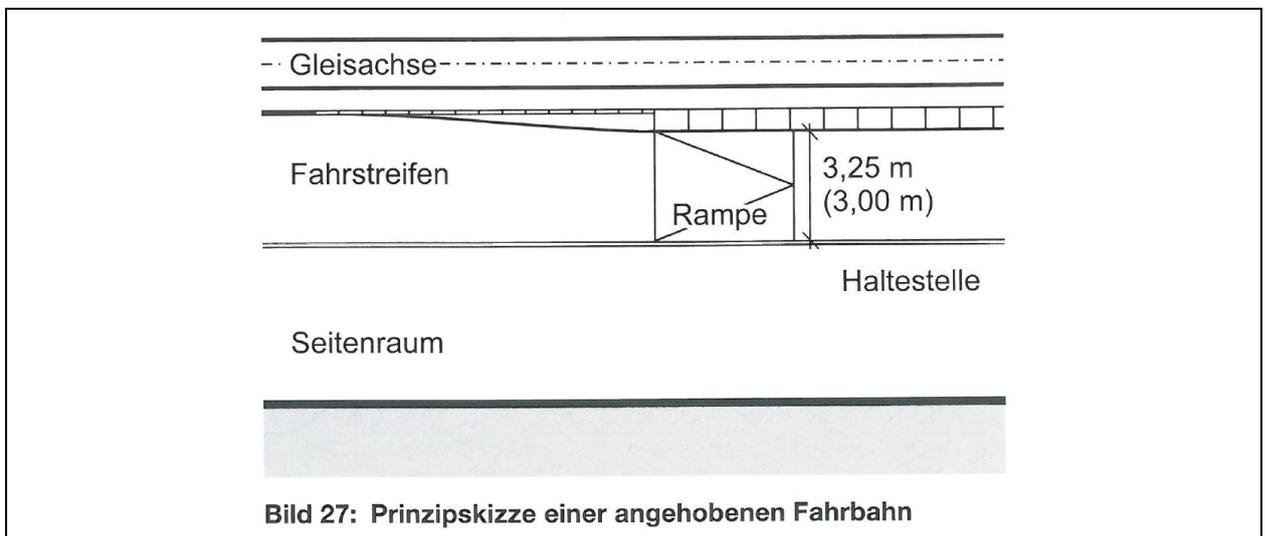


Abbildung aus „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ Ausgabe 2010 (Bild 27)

b) Mittelbahnsteig

Die Ausführung von Mittelbahnsteigen ist im Heidelberger Straßenbahnnetz generell möglich, da die hier eingesetzten Fahrzeuge generell Zweirichtungsfahrzeuge mit Türen auf beiden Seiten sind.

Die Ausführung von Mittelbahnsteigen an der Haltestelle Gadamerplatz wurde von Verwaltung und RNV aufgrund der Ausführungsempfehlung 3 b) nicht verfolgt.

Wird jedoch die Ausführung 3 a) zur Lage der Bahnsteigkanten festgelegt, kann die Ausbildung der Haltestelle für beide Fahrrichtungen in der östlichen Platzausfahrt geprüft werden.

Die Ausbildung als Mittelbahnsteig wird jedoch aus folgenden Gründen nicht empfohlen:

- Vor jeder Haltestelle müssten Individualverkehr (IV) und Straßenbahnverkehr zusammengeführt (in den Mischverkehr) und anschließend wieder getrennt werden, da zwischen den geradlinigen Straßenkanten der Grünen Meile kein Platz für ein Verschwenken der Fahrbahn nach außen (außerhalb des Gleiskörpers) ist.
- Eine Signalisierung dieser Zusammenführung ist notwendig, die Haltelinien für den Kraft- und Fahrradverkehr liegen aus geometrischen Gründen weiter entfernt von der Haltestelle als bei der Variante 4 a), was zur Folge hat, dass auch die anschließenden Bereiche des besonderen Bahnkörpers noch angepasst werden müssen.
- Die westlichen Weichen des Gleisdreiecks (und hier insbesondere die beweglichen Weichenzungen) kommen bei Ausführung als Mittelinsel in der Fahrbahn zu liegen – dies wird aus betrieblichen Gründen (Zuverlässigkeit der Weichenantriebe, Instandhaltungsaufwand durch Schäden aus den Überfahrten) von der RNV abgelehnt.
- Fußgängerquerungen und Weichenzungenbereiche (die beweglichen Teile der Weichen) würden zusammenfallen – bewegliche Teile in Fußgängerquerungen sind zumindest problematisch zu sehen.
- Die vorliegende Geometrie führt dazu, dass der Wagenkastenausschlag im Bahnsteigbereich noch zu groß ist, um die Bahnsteige barrierefrei zu gestalten.

5. Vorschlag von RNV und Verwaltung

Die RNV und die Verwaltung schlagen aus den oben genannten Gründen vor, die Haltestelle Gadamerplatz wie unter 3 b) und 4 a) beschrieben als überfahrbare Bahnsteige (dynamische Haltestellen) jeweils nach dem Knoten anzulegen.

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: Erreichbarkeit von Zielen in der Bahnstadt mit der Straßenbahn
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Begründung: Mit der Maßnahme wird eine gute Erschließung der Bahnstadt mit einer Straßenbahnlinie gewährleistet.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner