

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0153/2013/BV

Datum:
22.04.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberg
Straßenbahn Pfaffengrund**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 17. Oktober 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	02.05.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	08.05.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

*Der Bezirksbeirat Pfaffengrund und der Stadtentwicklung- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:
Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen zu.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Voraussichtliche Gesamtkosten Ausbau der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund	7,0 Mio. €
Einnahmen:	
Voraussichtliche Förderung nach dem GVFG (80% von 6 Mio. € zuwendungsfähigen Kosten)	4,8 Mio. €
Finanzierung:	
• Finanzierungsanteil bei der HSB (noch zu beschließen)	2,2 Mio. €
• Planungskosten für das gesamte Mobilitätsnetz im städtischen Haushalt für die Jahre 2013/2014 jeweils	150.000€

Zusammenfassung der Begründung:

Im Rahmen des Mobilitätsnetzes soll die Straßenbahntrasse in der Eppelheimer Straße im Stadtteil Pfaffengrund umgebaut werden, da die Erneuerung der Gleise dringend erforderlich ist. Es soll ein besonderer Bahnkörper mit barrierefreien Haltestellen entstehen.

Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 02.05.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 02.05.2013

1 **Mobilitätsnetz Heidelberg** **Straßenbahn Pfaffengrund** Beschlussvorlage 0153/2013/BV

Zu diesem Tagesordnungspunkt sind Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, sowie Frau Keuchel und Frau Hecht, ebenfalls vom Amt für Verkehrsmanagement, anwesend.

Frau Keuchel und Frau Hecht erläutern anhand einer PowerPoint-Präsentation ausführlich den Inhalt der Vorlage. Anschließend stehen sie und Herr Thewalt für Fragen zur Verfügung.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Kellner, Bezirksbeirat Krüger, Bezirksbeirätin Heußer, Bezirksbeirat Wichmann, Bezirksbeirat Förschle, Bezirksbeirat Martin, Bezirksbeirätin Metzger, Bezirksbeirätin Janz, Stadtteilvereinsvorsitzender Schmitt, stellvertretende Kinderbeauftragte Werner

Folgende Argumente und Fragen werden in der Diskussionsrunde vorgetragen:

- Wenn man als Fahrradfahrer links abbiegen möchte, müsse man eine Fahrspur queren um auf den Linksabbieger-Fahradstreifen zu kommen. Wie sicher sei dieser Vorgang?
- Auf der Eppelheimer Straße fahren circa 14.000 bis 16.000 Fahrzeuge am Tag. Man befürchte, dass sich der Verkehr erheblich stau, wenn dieser im 10-Minuten-Takt durch die anfahrenden Straßenbahnen mit einer Ampelschaltung gestoppt werde.
- Weiter könnte die Ampelanlage dazu führen, dass Stau beim Ausfahren aus dem Kaufland-Parkplatz verursacht werde.
- Wenn man aus Richtung Eppelheim komme und zum Dehner wolle, müsse man am Dehner vorbei bis zur Linksabbiegerspur (in die Henkel-Teroson-Straße) fahren und dort wenden. Sei es möglich, im Zuge der Gespräche mit Kaufland und Dehner, den derzeitigen Fußgängerweg (Trampelpfad) zwischen den beiden Parkplätzen auszuweiten und für Autos befahrbar zu machen? So könnte man die Einfahrt Kaufland auch zur Anfahrt der Firma Dehner nutzen und den Umweg sparen.
- Im Rahmen der Aufweitung/Verbreiterung des Diebswegs sollte berücksichtigt werden, dass dieser einen vernünftigen Radweg brauche.
- Derzeit müssen aus Richtung Heidelberg kommende Lastkraftwagen aufgrund ihres großen Wendekreises nach links in den Gleisbereich ausscheren, um nach rechts in den Kaufland- und/oder Dehner-Parkplatz einbiegen zu können. Ein in Rasen eingebettetes Gleis sei daher problematisch.

- Grundsätzlich sei die Planung nicht verkehrt. Sie könnte so umgesetzt werden, wenn das Problem der Einfahrt/Ausfahrt Kaufland/Dehner gelöst werde.
- Eine verkehrstechnische Untersuchung sei unabdingbar.

Herr Thewalt bestätigt, Fahrradfahrer müssen eine Fahrspur queren, wenn sie links abbiegen möchten. Aufgrund der separaten Linksabbiegespur für Fahrradfahrer sei dann aber eine gesicherte Führung vorhanden. Die Möglichkeit, das Fahrrad an einem Übergang zu Fuß über die Straße zu schieben, bleibe jedoch weiterhin bestehen.

Zum Thema Kaufland/Dehner erläutert Frau Keuchel, es liege nahe, die beiden Parkplätze miteinander zu verbinden. Bisher sei dieses Vorhaben jedoch seitens Kaufland und Dehner nicht gewünscht, da befürchtet werde, dass sich die Verkehrsverhältnisse dadurch verschlechtern. Man stehe derzeit mit beiden im Gespräch und erhoffe sich eine Zustimmung.

Herr Thewalt ergänzt, durch den Autobahnanschluss Rittel werde sich die ganze Verkehrssituation im Norden verändern und wahrscheinlich die Eppelheimer Straße entlasten.

Weiter führt er aus, die geplanten Linksabbiegespuren seien wichtig. Autos, die geradeaus weiter fahren wollen, müssen nicht mehr hinter den Linksabbiegern warten.

Bezüglich des Diebswegs erklärt er, man kenne die dortige Situation. Derzeit seien aber keine finanziellen Mittel für einen Ausbau der Radwege vorhanden.

Hinsichtlich der **verkehrstechnischen Untersuchung** erläutern Herr Thewalt und Frau Keuchel, diese sei beauftragt worden und werde durchgeführt. Die Bezirksbeiräte werden über die Ergebnisse informiert.

In einer kurzen **Sitzungsunterbrechung von 19:30 bis 19:39 Uhr** haben die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich zu diesem Thema zu äußern.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung stellt die Vorsitzende Frau Greßler aufgrund der vorangegangenen Diskussion den Beschlussvorschlag der Verwaltung mit folgender Ergänzung zur Abstimmung (Ergänzung **fett** markiert):

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Pfaffengrund empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

*Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen **mit der Maßgabe zu, dass die verkehrstechnische Untersuchung eine Leistungsfähigkeit der Eppelheimer Straße bestätigt.***

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 2 : 3 : 7 Stimmen

Bezirksbeirat Wichmann wird in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 8. Mai 2013 entsandt.

gezeichnet
Isolde Greßler
Vorsitzende

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung abgelehnt
Ja 2 Nein 3 Enthaltung 7

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 08.05.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 08.05.2012

3 Mobilitätsnetz Heidelberg – Straßenbahn Pfaffengrund Beschlussvorlage 0153/2013/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft den TOP auf und weist darauf hin, dass Herr Claus Wichmann vom Bezirksbeirat Pfaffengrund entsendet ist. Er übergibt das Wort an Herrn Wichmann.

Herr Wichmann erläutert die Ergebnisse der Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 02.05.2013. Grundsätzlich erkenne man den Bedarf der Maßnahme an, man wolle sie aber sinnvoll gestalten. Insbesondere die Linksabbiegespur für Radfahrer und die Situation für Radfahrer im Diebsweg würden kritisch betrachtet. Zudem sei eine nördliche Ein- / Ausfahrt für das Kaufland-Gelände wichtig. Sofern die Rettungskräfte keine Bedenken hinsichtlich einer Grastrassenführung haben, könne der Bezirksbeirat dem zustimmen. Es wird angeregt, durch die geänderte Linienführung der Linie 22 und damit wegfallende Umsteigebeziehungen für die Schüler auf dem 3. Gleis Einsatzwagen für die Schüler einzusetzen. Insgesamt gebe es noch eine Reihe offener Fragen. Man sollte daher die Bevölkerung zu den Planungen hören und diese anschließend erneut dem Bezirksbeirat vorlegen. Zudem seien die Verkehrszählungen abzuwarten.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt fest, dass die Trassenführung sowie die Querungen vom Bezirksbeirat grundsätzlich begrüßt würden. Es gehe daher heute darum eine Grundsatzentscheidung zu treffen, um grundsätzlich in der Planung fortfahren zu können und die noch offenen Punkte in den Bezirksbeirat rückzukoppeln.

In der Nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Ehrbar, Frau Stadträtin Dr. Meißner, Frau Stadträtin Hommelhoff, Herr Stadtrat Weber, Frau Stadträtin Spinnler

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Grundsätzlich werde der Planung zugestimmt. Es seien aber noch einige Punkte zu klären. Insbesondere die Abbiegesituation an der Henkel-Teroson-Straße, die Ausfahrt Kaufland und die Situation für Radfahrer müssten diskutiert werden.
- Es wird erfragt, ob eine Abstimmung mit der AG-Rad erfolgt sei.

Herr Thewalt erläutert, die AG-Rad tage viermal jährlich. Die kommende Sitzung, auf der das Thema diskutiert werde, finde am 13. Mai statt. Er betont, die Linksabbiegespur für Radfahrer sei, wenn der vorhandene Platz dies erlaube, aktueller Standard, auch nach den Unfallrichtlinien. Linksabbiegespuren sorgten grundsätzlich im Zusammenhang mit der Straßenbahn für einen besseren Verkehrsfluss. Man müsse bedenken, dass sich mit der Änderung des Autobahnanschlusses Rittel die Verkehrssituation für das Gewerbegebiet grundlegend verändern werde. Voraussichtlich werde die Eppelheimer Straße deutlich entlastet.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner schlägt vor, nun einen Grundsatzbeschluss zu fassen und die noch zu klärenden Punkte in einer zusätzlichen Sitzung des Bezirksbeirates, zu der aussagekräftig öffentlich eingeladen werden sollte, zu diskutieren. Herr Wichmann und Herr Thewalt sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Daraufhin stellt Herr Oberbürgermeister den vom Bezirksbeirat Pfaffengrund ergänzten Beschlussvorschlag der Verwaltung, ergänzt um den Auftrag einer zusätzlichen Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund, in der die noch zu klärenden Punkte diskutiert werden sollen, zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 12:00:01 Stimmen

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

*Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen **mit der Maßgabe zu, dass die verkehrstechnische Untersuchung eine Leistungsfähigkeit der Eppelheimer Straße bestätigt.***

Die noch zu klärenden Einzelpunkte werden in einer gesonderten Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund, zu der öffentlich eingeladen wird, diskutiert.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Ergänzung und Arbeitsauftrag

Sitzung des Gemeinderates vom 13.06.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 13.06.2013

9 **Mobilitätsnetz Heidelberg** **Straßenbahn Pfaffengrund** Beschlussvorlage 0153/2013/BV

Es werden Anträge der SPD- und CDU-Fraktion (Anlagen 4 und 5 zur Drucksache 0153/2013/BV) als Tischvorlagen verteilt.

Antrag SPD-Fraktion (Anlage 4 zur Drucksache):

Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen **im Grundsatz zu mit der Maßgabe, dass die verkehrstechnische Untersuchung eine Leistungsfähigkeit der Eppelheimer Straße bestätigt.**

Die noch zu klärenden Einzelpunkte

- a) Wegfall von Fahrspuren Kreuzung Kranichweg/Eppelheimerstr. zugunsten Radweg**
- b) Zu- und Abfahrtsweg bei Dehner/Kaufland und Hornbach**
- c) Ampelanlagen**
- d) Radwegeführung unter Einbeziehen der AG Rad**

werden in einer gesonderten Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund, zu der öffentlich eingeladen wird, diskutiert und gegebenenfalls neu beschlossen.

Antrag CDU-Fraktion (Anlage 5 zur Drucksache):

Die noch zu klärenden Einzelpunkte werden in einer gesonderten Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund, zu der öffentlich eingeladen wird, diskutiert und gegebenenfalls dort beschlossen. Die beschlossenen Änderungen sind erneut dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorzulegen und dort zu beschließen.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Michalski, Stadtrat Lachenauer, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Weber

Stadtrat Dr. Gradel begründet seinen Antrag. Anstelle des Antrages könnte er sich damit einverstanden erklären, den letzten Satz der Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses (SEVA) vom 08.05.2013 dementsprechend zu ergänzen, dass eine erneute Beschlussfassung im Gremium durchgeführt wird.

Oberbürgermeister Dr. Würzner schlägt vor, den genannten letzten Satz der SEVA-Empfehlung wie folgt zu ergänzen: „... diskutiert und in den Gremien eingebracht.“

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellt den Geschäftsordnungsantrag

Rückverweisung in den Bezirksbeirat Pfaffengrund

Dies sei die einzig vernünftige Lösung.

Stadtrat Michalski teilt mit, dass seine Fraktion grundsätzlich mit diesem Projekt einverstanden sei, die kritischen Punkte – wie im Antrag definiert – jedoch nochmals diskutiert und beschlossen werden müssen.

Nach Meinung von Stadtrat Lachenauer sollte dem Verweisungsantrag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz zugestimmt werden, da sonst ein falscher Eindruck in der Bevölkerung entstehe. Man sollte das Thema als ganzheitliches sehen und versuchen, im Bezirksbeirat ein Gesamtergebnis zu erreichen. Er befürchtet, dass mit dem heute zu fassenden Beschluss ganz bestimmte Dinge festgelegt werden, die eventuell später nicht mehr korrigiert werden könnten.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster teilt mit, dass der Bezirksbeirat und auch die Pfaffengrunder Bürger im Grundsatz ein positives Signal abgegeben haben, aber bestimmte Detailfragen noch geklärt haben möchten. Das was bisher unstrittig in den Gremien war, könne nun beschlossen werden, alles andere müsse nochmals in den Gremienlauf.

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt den Rückverweisungsantrag in den Bezirksbeirat Pfaffengrund zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich bei 7 Ja-Stimmen **abgelehnt**

Man einigt sich darauf, den Antrag der SPD-Fraktion um den Antrag der CDU-Fraktion mit folgendem Satz „**Die beschlossenen Änderungen sind erneut dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorzulegen und dort zu beschließen.**“ zu ergänzen und gemeinsam zur Abstimmung zu stellen

Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen **im Grundsatz zu mit der Maßgabe, dass die verkehrstechnische Untersuchung eine Leistungsfähigkeit der Eppelheimer Straße bestätigt.**

Die noch zu klärenden Einzelpunkte

- a) Wegfall von Fahrspuren Kreuzung Kranichweg/Eppelheimer Straße zugunsten Radweg**
- b) Zu- und Abfahrtsweg bei Dehner/Kaufland und Hornbach**
- c) Ampelanlagen**
- d) Radwegführung unter Einbeziehen der AG Rad**

werden in einer gesonderten Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund, zu der öffentlich eingeladen wird, diskutiert und gegebenenfalls neu beschlossen. Die beschlossenen Änderungen sind erneut dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorzulegen und dort zu beschließen.

Oberbürgermeister Dr. Würzner lässt hierüber abstimmen.

Beschluss des Gemeinderates (Änderungen fett-gedruckt):

*Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen **im Grundsatz zu mit der Maßgabe, dass die verkehrstechnische Untersuchung eine Leistungsfähigkeit der Eppelheimer Straße bestätigt.***

Die noch zu klärenden Einzelpunkte

- a) **Wegfall von Fahrspuren Kreuzung Kranichweg/Eppelheimer Straße zugunsten Radweg**
- b) **Zu- und Abfahrtsweg bei Dehner/Kaufland und Hornbach**
- c) **Ampelanlagen**
- d) **Radwegführung unter Einbeziehen der AG Rad**

werden in einer gesonderten Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund, zu der öffentlich eingeladen wird, diskutiert und gegebenenfalls neu beschlossen. Die beschlossenen Änderungen sind erneut dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorzulegen und dort zu beschließen.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Enthaltung 6

Begründung:

1. Mobilitätsnetz

Im Mobilitätsnetz werden Straßenbahn Neu- und Ausbauprojekte gebündelt und zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Das Ziel aller Projekte ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Heidelberg zu verbessern und eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm zu ermöglichen. Das Mobilitätsnetz Heidelberg besteht aus folgenden Projekten:

- Straßenbahn im Neuenheimer Feld
- Ausbau der Kurfürstenanlage (Ost) zwischen Adenauerplatz und Römerkreis
- Straßenbahn in der Bahnstadt (Grüne Meile)
- Verlegung der Haltestelle Hauptbahnhof (Nord) an das Bahnhofsgebäude
- Ausbau der Kurfürstenanlage (West) zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis
- Ausbau der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund
- Neubau der Brücke über die Bundesautobahn A5
- Verlängerung der Straßenbahn von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen
- Straßenbahn in der Altstadt (Variante noch offen)

Weitere Informationen zum Mobilitätsnetz siehe Drucksache 0082/2013/BV oder www.mobinetz-hd.de.

1.1. Das Mobilitätsnetz und dessen Auswirkungen für Bewohner des Stadtteils Pfaffengrund

Im Rahmen des Mobilitätsnetzes kommt es im Stadtteil Pfaffengrund zu einer Neuplanung in der Eppelheimer Straße – dies wird unter Punkt 2 näher beschrieben. Die Linienführung der Straßenbahnlinie 22 ändert sich, insbesondere durch die Entwicklung des neuen Stadtteils Bahnstadt auf der Südseite des Hauptbahnhofs. Sie wird in Zukunft von Eppelheim kommend über den Pfaffengrund in die Bahnstadt fahren. Dort erhält die Linie Anschluss an den Hauptbahnhof über die Haltestelle Hauptbahnhof Süd. Von dort fährt die Linie 22 zukünftig über die Montpellierbrücke und die Kurfürsten-Anlage in die Altstadt. In der Bahnstadt, am Gadamerplatz, besteht die Möglichkeit eines Umstieges auf die Linie 26, welche von Kirchheim über die Bahnstadt, Bergheimer Straße zum Bismarckplatz verkehrt. (siehe auch Anlage 1)

2. Straßenbahnplanung in der Eppelheimer Straße

Die Eppelheimer Straße ist die Hauptverkehrsstraße im Pfaffengrund. Nördlich der Straße sind Gewerbebetriebe angesiedelt, südlich schließt das Wohngebiet an. Die Gleisanlage der Straßenbahn liegt mittig zwischen den Fahrspuren und den Geh- und Radwegen, heute in einem teilweise überfahrbaren Gleiskörper. Die heutige verkehrliche Organisation führt immer wieder zu verkehrswidrigen Abbiegevorgängen, insbesondere durch Kraftfahrzeuge.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Optimierung der Benutzung der Straßenbahn ist geplant, in einem circa 1,3 Kilometer langen Abschnitt zwischen den Haltestellen Henkel-Teroson-Straße und Kranichweg einen besonderen Gleiskörper herzustellen. Die Haltestellen in diesem Abschnitt werden barrierefrei ausgebaut, um den Ein- und Ausstieg für die Fahrgäste insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern. (siehe auch Anlage 3)

Im täglichen Verkehrsablauf sind die kurzen Abstände der Haltestellen Marktstraße, Stotz und Kranichweg auffällig. Nach den aktuellen Planungen kann durch eine Verschiebung der Haltestelle Marktstraße nach Westen und der Haltestelle Kranichweg nach Osten, die Haltestelle Stotz entfallen und so die Straßenbahnlinie beschleunigt werden.

Die Haltestellenabstände betragen aktuell (siehe auch Anlage 2):

- Zwischen Haltestelle Kranichweg und Haltestelle Stotz ca. 220 m
- Zwischen Haltestelle Stotz und Haltestelle Marktstraße ca. 280 m
- Zwischen Haltestelle Marktstraße und Haltestelle Henkel-Teroson-Straße ca. 430 m

Die Haltestellenabstände betragen zukünftig (siehe auch Anlage 2)

- Zwischen Haltestelle Kranichweg und Haltestelle Marktstraße ca. 360 m
- Zwischen Haltestelle Marktstraße und Haltestelle Henkel-Teroson-Straße ca. 480 m

Die Planung betrifft die Belange von Menschen mit Behinderungen. Die Haltestellen werden barrierefrei gebaut. Im nächsten Planungsschritt wird das taktile Blindenleitsystem in die Planung integriert. Die bisherige Planung wurde bereits mit dem BMB erläutert und besprochen.

2.1. Planung Strecke (Anlage 3)

Aus Eppelheim kommend fährt die Straßenbahn in Mittellage die Haltestelle Kranichweg östlich des Kreuzungsbereichs an. Im Bereich der Haltestelle Kranichweg stehen in der aktuellen Planung weiterhin drei Gleise zur Verfügung. Das dritte Gleis wird vor der Einfahrt in den eingleisigen Abschnitt nach Eppelheim für Einsatz- bzw. Betriebsfahrten sowie bei Betriebsstörungen benötigt. Im weiteren Verlauf wird die Straßenbahn in Mittellage auf einem Rasengleis geführt.

In Höhe Hugo-Stotz-Straße wird es möglich sein, die Gleise fußläufig zu überqueren. Die nächste Querungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge besteht an der Kreuzung mit der Straße „Am Markt“ (verlängerte Marktstraße). Dort wird ein vierarmiger Knoten (inkl. Einfahrt Kaufland) mit Lichtsignalanlage gebaut. Dies ermöglicht einen sicheren Verkehrsablauf aller Verkehrsteilnehmer.

Eine weitere Möglichkeit zum Abbiegen wird es bei der derzeitigen Einfahrt der Stadtwerke geben. Diese Möglichkeit ist auch deshalb nötig, da auf dem Gelände der Stadtwerke derzeit die Ansiedlung der freiwilligen Feuerwehr geplant ist.

Im weiteren Verlauf passiert die Straßenbahnstrecke den Knotenpunkt Diebsweg, wo in heutiger Lage die Haltestelle Henkel-Teroson-Straße angefahren wird. Nach der Haltestelle

verschwenkt die Straßenbahn von der Mittellage in die südliche Seitenlage, von der sie in die Bahnstadt weitergeführt wird.

Im Kreuzungsbereich Diebsweg / Henkel-Teroson-Straße gibt es im südlichen Bereich Überlegungen ein besseres Angebot für den motorisierten Individualverkehr und den Radfahrer zu schaffen. Wenn Ergebnisse der Planung vorliegen, werden diese, vorbehaltlich der Haushaltsberatungen 2015/2016, in den Gremien vorgestellt.

2.2. Planung Haltestellen

Die Haltestellen der Straßenbahn (Bahnsteiglängen 45m) werden barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle Kranichweg soll mit drei Haltestellenkanten ausgestattet werden. Dies stellt sicher, dass Wendefahrten bzw. verspätete Fahrten am dritten Gleis abgewickelt werden können. Es werden drei Möglichkeiten angeboten, die Haltestelle zu verlassen. Im Westen gibt es eine gesicherte Querungsvariante über die Lichtsignalanlage, in der Mitte und im Osten ist das Queren der einstreifigen Richtungsfahrbahn ohne Signalisierung vorgesehen.

An der Haltestelle Marktstraße wird durch signaltechnische Maßnahmen ein Einstieg über eine angehobene Fahrbahn realisiert („Zeitinsel“). Die Fahrgäste warten auf dem breiten Gehweg. Fährt eine Straßenbahn in die Haltestelle, wird durch die Lichtsignalanlage verhindert, dass Fahrzeuge in den Haltestellenbereich fahren. Die Fahrgäste können die Bahnen über die angehobene Fahrbahn erreichen und barrierefrei einsteigen.



Abbildung 1 Haltestelle mit angehobener Fahrbahn
(Haltestelle Messplatz, Darmstadt, Quelle:RNV)

An der Haltestelle Henkel-Teroson-Straße, welche in der heutigen Lage bestehen bleibt, werden die Fahrgäste über Seitenbahnsteige, die über einen gesicherten Zugang (Lichtsignalanlage) und einen weiteren Zugang (im Osten) erreichbar sind, in die Straßenbahnen gelangen.

2.3. Auswirkungen für die anderen Verkehrsteilnehmer

Die Planung hat Einfluss auf alle Verkehrsteilnehmer in der Eppelheimer Straße. Bei der Planung wurde darauf geachtet, sichere Querungsmöglichkeiten an wichtigen Punkten in der Eppelheimer Straße zu ermöglichen. Des Weiteren wurde versucht, ein gutes Angebot für alle Verkehrsarten zu schaffen. Im Folgenden werden die Änderungen einzeln beschrieben.

Motorisierter Verkehr

Für den motorisierten Individualverkehr steht – wie im Bestand - ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. An den wichtigsten Punkten (Kreuzungen Kranichweg/Kurpfalzring, Am Markt/Kauflandgrundstück, Einfahrt Stadtwerkegelände und Diebsweg/Henkel-Teroson-Straße) sind Querungen der Gleise als Linksabbieger bzw. als Wender möglich. Im Rahmen der Straßenbahnmaßnahme werden auch Fahrbahnflächen als Folgemaßnahmen saniert. Die Restflächen sollen als städtische Maßnahme saniert werden, da der Fahrbahnzustand schlecht ist. Der Umfang der Maßnahmen hängt von der Bereitstellung von Haushaltsmitteln im Haushalt ab. Im aktuellen Haushaltsplan mit Finanzplan sind hierfür keine Mittel vorgesehen, da Kostenschätzungen aktuell noch nicht vorliegen.

Fahrradverkehr

Fahrradfahrer, die entlang der Eppelheimer Straße fahren möchten, haben weiterhin ein gutes Angebot an Fahrradwegen bzw. werden teilweise auf Radfahrstreifen geführt. Auf diesen fahren die Radler auf Fahrbahnniveau und haben dadurch den Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr. In den Kreuzungsbereichen zum Kranichweg/Kurpfalzring und zum Diebsweg/Henkel-Teroson-Straße erhalten die linksabbiegenden Radfahrer einen Radfahrstreifen für ein sicheres Abbiegen neben der Kfz-Fahrspur.

Fußgänger

Es wird auf beiden Seiten bestandsorientierte Fußgängerwege geben. Für Fußgänger gibt es an den Haltestellen und Kreuzungen sowie zusätzlich im Bereich der Hugo-Stotz-Straße Möglichkeiten, die Straßenseite zu wechseln. Die Haltestellen werden nach Fertigstellung barrierefrei erreichbar sein.

2.4. Weiteres Vorgehen

Die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren werden derzeit erstellt. Der Antrag auf Plangenehmigung soll im Sommer dieses Jahres beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht werden. Mit einem Plangenehmigungsbeschluss kann frühestens Ende 2013 gerechnet werden. Während des Plangenehmigungsverfahrens kann die Maßnahmenträgerin RNV / HSB mit der Ausführungsplanung beginnen (vorbehaltlich der Mittelbereitstellung bei der HSB). Zeitgleich zu den Plangenehmigungsverfahren soll der Finanzierungsantrag gemäß Entflechtungsgesetz (GVFG) gestellt werden. Der früheste mögliche Baubeginn dieser Maßnahme liegt voraussichtlich im Herbst 2014.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 10		Barrierefrei bauen Begründung: Die Haltestellen werden barrierefrei gebaut.
MO 4		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung barrierefreier Haltestellen, Optimierung der Radverkehrsführung, Verbesserung der Situation für Fußgänger

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Zukünftiges Liniennetz
A 02	Haltestellenabstände heute – zukünftig
A 03	Straßenbahnplanung Pfaffengrund
A 04	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion vom 13.06.13, eingegangen am 11.06.13 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 13.06.2013)
A 05	Inhaltlicher Antrag der CDU-Fraktion vom 11.06.13, eingegangen am 12.06.13 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 13.06.2013)