

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0061/2015/IV

Datum:
03.03.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Bushaltestelle Kranichweg - barrierefreier Umbau

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	17.03.2015	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Pfaffengrund nehmen die Information zum barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Kranichweg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Herstellung Bushaltestelle	25.000 EUR
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Die Finanzierung der Herstellung der Bushaltestelle erfolgt im Rahmen der Maßnahme Kranichweg – Eppelheimer Straße bis Obere Rödte und wird aus dem Straßenerneuerungsprogramm (PSP-Element 8.66110017) finanziert.	

Zusammenfassung der Begründung:

Mit der Sanierung des Kranichweges ist es erforderlich, die Bushaltestelle Kranichweg barrierefrei umzubauen. Die Verpflichtung ergibt sich aus § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz, wonach die Verkehrsmittel des ÖPNV ab 2022 barrierefrei erreichbar sein müssen.

Begründung:

1. Lage der Haltestelle

Die Haltestelle soll barrierefrei umgebaut werden. Mit dieser grundsätzlichen Neuerung ist es erforderlich, die Lage der Haltestelle zu prüfen.

1.1 Planerische Randbedingungen

Die Zusammenlegung der Straßenbahnhaltestellen Kranichweg und Stotz der Linie 22 in der Eppelheimer Straße östlich des Kranichwegs ist ein Baustein der Teilmaßnahme Eppelheimer Straße des Mobilitätsnetzes Heidelberg. Die neue Straßenbahnhaltestelle Kranichweg liegt zukünftig auf der Westseite der Straßenkreuzung Eppelheimer Straße / Kranichweg. Damit wird der Umsteigeweg von der Linie 34 vom Pfaffengrund-Süd zur Linie 22 stadteinwärts, der von täglich rund 120 Fahrgästen genutzt wird, verkürzt.

Dieser Vorteil wurde auch bei mehreren Gelegenheiten öffentlich dargestellt, insbesondere bei zwei Bürgerversammlungen im April und September 2013 im Pfaffengrund.

1.2 Variante 0: Entfall der Bushaltestelle Kranichweg

Würde man die Haltestelle Kranichweg der Linie 34 aufgeben, dann würden sich Umsteigezeit und -weg von der Linie 34 (dann Ausstieg Kurpfalzring Süd) auf die Linie 22 (stadteinwärts) deutlich verlängern. Einschließlich der verlängerten Fahrzeit im Bus (bis zur Haltestelle Kurpfalzring Süd) und des Fußwegs einschließlich LSA-Wartezeit beträgt diese Verlängerung ca. 2 Minuten. Dies würde zwischen den Linien 34 und 22 stadteinwärts zu einem 0-Minuten-Anschluss führen. Das heißt, dass bereits geringste Verspätungen der Linie 34 zu Verspätungen der Linie 22 oder zu Anschlussverlusten führen. Dies ließe sich nur vermeiden, wenn man die Fahrplanlage der Linie 34 im Pfaffengrund insgesamt um ca. 5 Minuten verschiebt, was jedoch massive Folgeprobleme im gesamten Linienverlauf der Linie 34 aufwerfen würde, die auch die Verknüpfung zu weiteren Linien im Netz betreffen.

Ergebnis: Die Haltestelle Kranichweg südlich der Eppelheimer Straße muss erhalten bleiben.

1.3 Variante 1: Bushaltestelle Kranichweg direkt am Knoten Eppelheimer Straße (Standort A)

Die Bushaltestelle wird direkt vor dem signalisierten Knoten Eppelheimer Straße / Kranichweg mit einem verbreiterten Gehwegbereich mit einer Länge von 18 m barrierefrei angelegt. (siehe **Anlage 1 – Standort A**)

Durch die Lage am Knoten erhält der Fahrgast optimale Umsteigeverhältnisse zur Straßenbahn. Der Weg zwischen Bus- und Bahnhaltestelle beträgt in dieser Variante in Fahrtrichtung Stadt 40m und in Fahrtrichtung Eppelheim 110m. Der Wartebereich der Fahrgäste erhält zusammen mit der Gehwegfläche eine Breite von 3,30m.

Die Signalisierung müsste so eingerichtet werden, dass der Autoverkehr vor dem herannahenden Bus abfließen kann, der Bus dann bei Rot an der Haltestellenposition ankommt und während der Rotphase den Fahrgastwechsel durchführt. Dies wirkt sich negativ auf die Freigabezeiten der anderen Verkehrsströme aus. Zudem muss die Ortung des Busses sehr genau funktionieren, damit

Drucksache:

0061/2015/IV

00249770.doc

...

der Autoverkehr vor ihm tatsächlich komplett abfließt. Diese Signalisierung kann nicht mit einer Bevorrechtigung der Straßenbahn kombiniert werden.

Ergebnis: Die Verlegung der Haltestelle an den Knoten Eppelheimer Straße ist räumlich die beste Lösung. Verkehrstechnisch hat sie jedoch große Nachteile für die Abwicklung des Knotens Eppelheimer Straße / Kranichweg und kann in der praktischen Anwendung Fehler produzieren. Aus diesem Grund wird die Variante nicht weiter verfolgt.

Untervariante 1: Standort A mit zusätzlicher Busspur (statt Parken)

Der Bus würde in dieser Untervariante unabhängig von dem Autoverkehr an die Kreuzung vorfahren und den Fahrgastwechsel durchführen können. Auch das Verlassen der Haltestelle im Sinne einer ÖV-Beschleunigung wäre mit Hilfe einer signalgesicherten Busschleuse möglich. Jedoch ist die Breite des Gehweges wie im Bestand mit 1,30m so schmal, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in und aus dem Bus nicht gewährleistet ist. Daher scheidet auch diese Untervariante aus.

1.4 Variante 2: Bushaltestelle Kranichweg an bestehender Stelle (Standort B)

Die Haltestelle wird in ihrer heutigen Lage vor Hausnummer 5 auf eine Länge von 18 m barrierefrei ausgebaut. (siehe **Anlage 1 – Standort B**)

Durch die vom Knoten Eppelheimer Straße / Kranichweg abgerückte Lage hat die Umsteigebeziehung zur Straßenbahn bei Standort B nicht die hohe Qualität wie bei Standort A. Der Weg zwischen Bus- und Bahnhof Haltestelle beträgt in dieser Variante in Fahrtrichtung Stadt 100m und in Fahrtrichtung Eppelheim 170m. Dies sind jeweils 60m mehr als bei Standort A. Der Wartebereich der Fahrgäste erhält zusammen mit der Gehwegfläche eine Breite von 3,30m. Die verbleibende Zeit zum Umstieg auf die Straßenbahn ist um etwa eine Minute länger als in Variante 0. Geringe Verspätungen werden aufgefangen.

Eine Beeinflussung des Knotenablaufes Eppelheimer Straße/Kranichweg ist jedoch in dieser Variante ausgeschlossen. Unabhängig von der Signalisierung hält der Bus ca. 60m vor der Kreuzung an der vorgezogenen Kante. Die Bushaltestelle ist zukünftig gerade anfahrbar, was die Reisezeit verkürzt und den barrierefreien Ein-/Ausstieg erleichtert. Da der Bus nicht überholt werden kann, fährt er als Pulkführer an den Knoten heran und kann so im Sinne der ÖV-Beschleunigung bevorzugt behandelt werden.

Ergebnis: Der barrierefreie Umbau der Bushaltestelle in heutiger Lage (Standort B) ist aus fachlicher Sicht zu empfehlen und wird umgesetzt.

2. Weitere Vorgehensweise / Kosten

Der Umbau der vorhandenen Bushaltestelle Kranichweg erfolgt im Zuge der Sanierung des Kranichweges im Abschnitt Obere Rödte bis Eppelheimer Straße. Die Sanierung beginnt im II. Quartal 2015.

Die zusätzlichen Kosten zur Herstellung der Wartefläche mit Busbord betragen voraussichtlich 25.000 EUR brutto. Die Finanzierung der Herstellung der Bushaltestelle erfolgt im Rahmen der Maßnahme Kranichweg – Eppelheimer Straße bis Obere Rödte und wird aus dem Straßenerneuerungsprogramm (PSP-Element 8.66110017) finanziert.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde die Planung am 25.02.2015 besprochen.

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 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Das o.a. Ziel wird mit der Maßnahme erreicht.
SL 10	+	Barrierefrei bauen Begründung: Vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird barrierefrei umgebaut. Ziel/e: Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan Bushaltestelle Standort A und Standort B