

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0109/2016/IV**

Datum:  
06.06.2016

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilitätsnetz Pfaffengrund – Umleitungs- und Schienenersatzverkehr während der Baumaßnahmen „Gleisumbau Eppelheimer Straße“, „BAB-Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn A 5“ und Abbruch Überführungsbauwerk „Eisenbahnbrücke“**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	22.06.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Bezirksbeirat Pfaffengrund	12.07.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	14.09.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

Die Mitglieder der Bezirksbeiräte Bahnstadt und Pfaffengrund sowie des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses nehmen die Information zum Umleitungs- und Schienenersatzverkehr während der Baumaßnahmen „Gleisumbau Eppelheimer Straße“, „Abbruch des Überführungsbauwerks in der Eppelheimer Straße (Eisenbahnbrücke)“ und „BAB-Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn A 5“ zur Kenntnis.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Die Mehrkosten des Schienenersatzverkehrs gegenüber dem Regelverkehr betragen für den auf Heidelberg entfallenden Teil ca. 2 Mio. €.	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Die Mehrkosten des Schienenersatzverkehrs gegenüber dem Regelverkehr werden als Teil der Baukosten von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) getragen.	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Aufgrund der Vollsperrung während des Abbruchs und Neubaus der Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn A 5, des Gleisumbaubaus Eppelheimer Straße und des Abbruchs des Überführungsbauwerks in der Eppelheimer Straße (Eisenbahnbrücke), werden die Straßenbahnfahrten über den Zeitraum der Bauarbeiten durch Busfahrten ersetzt. Die Eppelheimer Straße ist für den Kraft- und Fahrradverkehr während der Bauzeit nur im Einrichtungsverkehr in Richtung Osten befahrbar. Die Gegenrichtung wird über die Henkel-Teroson-Straße und die Hans-Bunte-Straße umgeleitet.

## Begründung:

### 1. Einleitung

Die Mobilitätsnetzteilprojekte „Gleisumbau Eppelheimer Straße und „BAB-Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn A 5“ sowie die bauliche Weiterentwicklung des Stadtteils Bahnstadt (Abriss der Überführung über die Eppelheimer Straße mit anschließenden Leitungsumlegungen) erfordern während der Baumaßnahmen (ab voraussichtlich Ende 2016) einen Schienenersatz- und Umleitungsverkehr im Pfaffengrund und von und nach Eppelheim. In der nachfolgenden Vorlage werden die grundsätzlichen Überlegungen dieser temporären Verkehrswegebeziehungen erläutert. Sie stehen unter dem Vorbehalt der derzeit bekannten Rahmenbedingungen und können sich aufgrund des Bürgerentscheids der Stadt Eppelheim zur BAB-Brücke, sowie aufgrund der möglichen zeitgleichen Umsetzung der Maßnahmen Hauptbahnhof Nord, noch verändern.

Der Schienenersatzverkehr ist in drei Phasen über einen Zeitraum von etwa 1,5 Jahren unterteilt. Sie dauern insgesamt von Ende 2016 bis Mitte 2018 (unter der Voraussetzung eines Baubeginns Ende 2016).

- Phase 1: Ende 2016 bis ca. Ende 1. Quartal 2017
- Phase 2: 1. Quartal 2017 bis 1. Quartal 2018
- Phase 3: 1. Quartal 2018 bis 3. Quartal 2018

Dieser Schienenersatzverkehr erschließt sowohl die Bahnstadt als auch den Pfaffengrund durchgehend ohne Umsteigevorgänge ab Bismarckplatz.

### 2. Geplante Netz- und Umleitungsstrecken für den Öffentlichen Personenverkehr und Motorisierten Individualverkehr

#### 2.1. Motorisierter Individualverkehr

Die Hauptbauphase stellt Phase 2 dar. Diese dauert ca. ein Jahr und wird in einer Übersichtskarte für den Kfz-Verkehr in Anlage 2 dargestellt.

Die Umleitung **stadtauswärts** in den Pfaffengrund erfolgt während der Bauphasen 1 und 2 über die Henkel-Teroson-Straße, Hans-Bunte-Straße, Kurpfalzring und Kranichweg bzw. über den östlichen Abschnitt Henkel-Teroson-Straße, Verlängerung Diebsweg. In der Bauphase 3 ist die Eppelheimer Straße wieder in beide Richtungen befahrbar.

**Stadteinwärts** kann der Autoverkehr zwischen Kranichweg und Diebsweg immer auf einer Fahrspur fahren. Ab dem Knoten Diebsweg wird der Autoverkehr nach Norden über die Henkel-Teroson-Straße und weiter nach Osten auf die Eppelheimer Straße geführt. Dies gilt für die Bauphasen 1 und 2. In der Bauphase 3 ist die Eppelheimer Straße wieder in beide Richtungen befahrbar.

#### 2.2. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Hauptbauphase stellt Phase 2 dar. Diese dauert ca. ein Jahr und wird in einer Übersichtskarte für den öffentlichen Personennahverkehr in Anlage 1 dargestellt.

Der Schienenersatzverkehr verläuft im Haupt- und Nebenstraßennetz wie auch der motorisierte Individualverkehr.

Der Schienenersatzverkehr **stadtauswärts** verkehrt während der Bauphase 1 über den östlichen Abschnitt Henkel-Teroson-Straße, Hans-Bunte-Straße, Hugo-Stotz-Straße in den Pfaffengrund und weiter über die alte BAB-Brücke nach Eppelheim. In Phase 2 verkehrt der Schienenersatzverkehr ab dem Pfaffengrund über Kurpfalzring, Friedrich-Schott-Straße nach Eppelheim.

In der Bauphase 1 verkehrt der Schienenersatzverkehr **stadteinwärts** vom Pfaffengrund über die Eppelheimer Straße, Henkel-Teroson-Straße (verlängerter Diebsweg) und östliche Eppelheimer Straße. In Bauphase 2 verkehrt der Schienenersatzverkehr über Friedrich-Schott-Straße, Hans-Bunte-Straße, Hugo-Stotz-Straße, Eppelheimer Straße, Henkel-Teroson-Straße (verlängerter Diebsweg) und östliche Eppelheimer Straße.

In Bauphase 3 verkehrt die Straßenbahn auf neuer Trasse bis in den Pfaffengrund. Die Anbindung nach Eppelheim erfolgt in beiden Richtungen mit Bussen über Kurpfalzring und Friedrich-Schott-Straße. Zur Vermeidung eines Umsteigevorgangs aus Richtung Plankstadt und Schwetzingen, wird in Bauphase 3 die Linie 713 bis in den Pfaffengrund geführt. Die Umsteigewege sollen soweit möglich außerhalb des Baufeldes erfolgen.

Jede entfallende Bahnfahrt der Linie 22 wird durch eine Fahrt des Schienenersatzverkehrs ersetzt. Dies erfolgt zur Hauptverkehrszeit mindestens mit einem Gelenkbus, bei hohem Fahrgastaufkommen voraussichtlich mit zwei Gelenkbussen.

Die Bedienung der Haltestelle Stotz soll in beiden Richtungen durchgeführt werden. Die zusätzliche Bedienung von je Fahrtrichtung mindestens einer der beiden Haltestellen Marktstraße bzw. Kranichweg/ Kurpfalzring Süd zur größtmöglichen umsteigefreien Erschließung des südlichen Pfaffengrundes ist vorgesehen.

Die Buslinie 34 verkehrt voraussichtlich unverändert. Sofern Behinderungen durch die Baustelle einen fahrplanstabilen Betrieb auf der Linie 34 nicht mehr zulassen, endet die Linie 34 von Wieblingen kommend an der Haltestelle Stotz. Der Pfaffengrund wird für diesen Fall mit einer ergänzenden Linie 34a mit Kleinbussen erschlossen. Der Anschluss der Bahnstadt an den öffentlichen Personennahverkehr des Schienenersatzverkehrs Linie 22 ist an den Haltestellen der Eppelheimer Straße/ Czernybrücke Süd bzw. in der letzten Bauphase über die Haltestellen im Langen Anger/ Grüne Meile gegeben.

### **3. Auswirkungen Öffentlicher Personenverkehr und Motorisierter Individualverkehr: Zusammenfassung**

Es werden Einschränkungen der jetzigen Wegebeziehungen erwartet, die gering gehalten werden sollen. Dennoch wird es während der Baumaßnahmen zu Behinderungen und Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer kommen und sich Wege verlängern. Die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe wird ebenso wie die Erreichbarkeit von Privatgrundstücken entlang der Eppelheimer Straße gewährleistet.

### **4. Kosten**

Die Mehrkosten des Schienenersatzverkehrs gegenüber dem Regelverkehr betragen für den auf Heidelberg entfallenden Teil ca. 2 Mio. € und werden als Teil der Baukosten von der HSB getragen.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Das Mobilitätsnetz mit seinen Teilprojekten wird grundsätzlich immer wieder mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen besprochen. Zur Erstellung dieser Vorlage ist eine separate Beteiligung des bmb nicht notwendig.

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten. <b>Begründung:</b> Das Ziel wird durch den Schienenersatzverkehr erreicht.
MO 7	+	„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern. <b>Begründung:</b> Das Ziel wird durch den Schienenersatzverkehr erreicht.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Hans-Jürgen Heiß

### **Anlagen zur Drucksache:**

<b>Nummer:</b>	<b>Bezeichnung</b>
01	Übersichtskarte Schienenersatzverkehr
02	Übersichtskarte Umleitungsverkehr Kfz