

# 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

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 26. September 2016

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 Gleisumbaus 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.

## **Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 22.06.2016**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 12.07.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 12.07.2016

### 3 **Mobilitätsnetz Pfaffengrund – Umleitungs- und Schienenersatzverkehr während der Baumaßnahme „Gleisumbau Eppelheimer Straße“, „BAB-Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn A 5“ und Abbruch Überführungsbauwerk „Eisenbahnbrücke“** Informationsvorlage 0109/2016/IV

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert anhand von Plänen (siehe Anlage 01 und 02 zur Drucksache 0109/2016/IV) ausführlich den Inhalt der Vorlage und geht auf den aktuellen Projektstand ein. Danach beantwortet sie die Vorlage betreffenden Fragen seitens des Gremiums.

Anschließend melden sich Bezirksbeirätin Metzger und Bezirksbeirat Wichmann zu Wort und tragen folgende Anliegen vor, die sich jedoch nicht auf die Inhalte der Vorlage beziehen, sondern auf die derzeit laufende Vorabmaßnahme zur Leitungsverlegung zwischen der Straße „Am Markt“ und der Pfaffengrundstraße:

- Aufgrund der Baustelle in der Eppelheimer Straße müssten Fahrradfahrer derzeit eine Umleitung fahren. Diese erfolge über die Marktstraße, die Straße „Obere Röd“ und den Heinrich-Menger-Weg („Rentnerweg“). An der Ecke Marktstraße/Obere Röd befindet sich ein Umleitungsschild und direkt darunter ein Schild mit einem Fahrrad. Das Problem sei, dass Autofahrer oft das unter dem Umleitungsschild befindliche Fahrradschild übersähen und dann in die Straße „Obere Röd“ einfahren. Am Heinrich-Menger-Weg angekommen müssten sie dann wenden oder rückwärts fahren, weil dort keine Weiterfahrt möglich sei. Vielleicht könnte man das Schild mit dem Fahrrad oberhalb des Umleitungsschildes anbringen – für Autofahrer wäre dann besser ersichtlicher, dass die Umleitung nur für Fahrradfahrer gelte.
- Auf der gesamten Strecke der Baustelle befindet sich nur auf Höhe der Haltestelle „Marktstraße“ ein Übergang, der mit einer Ampel versehen sei. Das sei sehr problematisch, da viele Leute (unter anderem auch ältere Leute mit Gehhilfen) die Straße an der Einfahrt zum Kaufland (gegenüber der Straße „Am Markt“) queren wollen. Das Queren an dieser Stelle sei jedoch aufgrund der Schienen und der unebenen Fahrbahn eine holprige Angelegenheit. Auch für Autofahrer sei die Situation aufgrund der holprigen Fahrbahn und der vielen darauf angebrachten gelben Markierungen nicht optimal und sehr unübersichtlich. Es wäre sinnvoll, zwischen der Straße „Am Markt“ und der Pfaffengrundstraße noch einen weiteren Übergang zu schaffen, insbesondere auch deshalb, weil auf Höhe der ehemaligen Haltestelle Marktstraße ein Dönerladen angesiedelt sei, der momentan durch die Baustelle komplett „zugebaut“ sei. Des Weiteren würden viele ältere Leute in diesem Bereich wohnen. Sie müssten derzeit nahezu den doppelten Weg zurücklegen, um die Baustelle zu umgehen.
- Die angesprochene Ampelschaltung auf Höhe der Haltestelle „Marktstraße“ sei zu kurz. Für Leute, die auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen seien, sei es sehr schwer, die Straße während der Grünphase zu queren. Die unebene Fahrbahn erschwere dies noch zusätzlich. Des Weiteren sei die Absenkung des Bordsteins an dieser Stelle zu knapp, wodurch ein Hochkommen auf den Bordstein mit einem Rollstuhl nahezu unmöglich sei. Um die Situation besser einschätzen zu können, wünsche man sich eine Begehung vor Ort, an der auch die Mitglieder des Bezirksbeirates bei Interesse teilnehmen könnten.

Frau Keuchel sagt zu, die Anregungen aufzunehmen und an die zuständige Stelle im Amt für Verkehrsmanagement weiterzuleiten.

Die Vorsitzende Frau Greßler ergänzt, sobald es einen Termin gebe, werden die Mitglieder des Bezirksbeirates hierüber in Kenntnis gesetzt und könnten bei Interesse gerne daran teilnehmen.

Stadtrat Michalski informiert, er habe diese Thematik bereits in der Fragezeit der letzten Sitzung des Gemeinderates am 16. Juni 2016 angesprochen. Soweit er wisse, sei für die Optimierung der Situation bereits ein Termin angesetzt. Wann dieser stattfinden wisse er jedoch nicht. Er gehe davon aus, dass man dies spätestens in der kommenden Sitzung des Gemeinderates am 21. Juli 2016 mitgeteilt bekomme.

Bezirksbeirat Krüger bittet abschließend noch darum, den zuständigen Ansprechpartner für die Baustelle (Baustellenbeauftragter) noch besser zu publizieren (Name, Telefonnummer et cetera), damit dieser für wichtige Fragen seitens der Bürgerschaft jederzeit erreichbar sei.

Frau Keuchel weist darauf hin, dass es für die ab Dezember 2016 beginnende Hauptmaßnahme Öffentlichkeitsarbeit geben werde. Sie sagt zu, dass die Anregung in diesem Rahmen berücksichtigt werde.

Danach nehmen die Mitglieder des Bezirksbeirates die Informationsvorlage ohne weiteren Aussprachebedarf zur Kenntnis.

**gezeichnet**  
Isolde Greßler  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 14.09.2016**

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 14.09.2016

- 8** **Mobilitätsnetz Pfaffengrund – Umleitungs- und Schienenersatzverkehr während der Baumaßnahme Gleisumbau Eppelheimer Straße“, „BAB-Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn A 5“ und Abbruch Überführungsbauwerk „Eisenbahnbrücke“**  
Informationsvorlage 0109/2016/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner eröffnet den Tagesordnungspunkt und weist auf das Ergebnisblatt der Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund hin. Von Seiten des Bezirksbeirates gab es diverse Anregungen, insbesondere für die derzeit laufende Vorabmaßnahme zur Leitungsverlegung zwischen der Straße Am Markt und der Pfaffengrundstraße.

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## 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

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
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:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersichtskarte Schienenersatzverkehr
02	Übersichtskarte Umleitungsverkehr Kfz