

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Bahnübergang Schlierbach - Bericht der
Verwaltung
(Ersetzt die Drucksache: 0021/2006/IV)**

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.03.2007	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	29.03.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen von der Information Kenntnis.

I. 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:
MO4		Ausbau und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
SL2		Erhaltenswerte kleinräumige städtebauliche Qualitäten respektieren

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die genannten Ziele sind im Bestand bzw. durch die beschriebenen Planungen in unterschiedlicher Weise betroffen. Eine vergleichende Bewertung ist nicht Gegenstand dieser Informationsvorlage



II. Begründung:

Problemlage

Der Bahnübergang in Heidelberg-Schlierbach ist durch eine signalabhängige Vollschrakenanlage mit Lichtzeichen gemäß der Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung (EBO) technisch gesichert. Der Bahnübergang wird über eine Kamera durch den Fahrdienstleiter von Neckargemünd eingesehen.

Auf der zweigleisigen elektrifizierten Hauptbahn verkehren durchschnittlich **160 Züge/Tag** (Summe beider Richtungen).

Richtung	S-Bahn	RE/RB	Gz u. sonstige	Summe
Heidelberg – Neckargemünd	35	39	6	80
Neckargemünd – Heidelberg	35	40	5	80
Summe	70	79	11	160

Aufgrund der vorhandenen technischen Bahnübergangssicherung und des starken Zugverkehrs auf der Strecke sind die **Schließzeiten** des Bahnüberganges relativ lang und wirken sich negativ auf die Abwicklung des Straßenverkehrs aus. Sie haben im Zuge der S-Bahn-Einführung stark zugenommen. Der Schließzeitanteil stieg von ca. 14 % auf gut 40 %, die maximalen Schließzeiten betragen circa 10 Minuten (Verkehrserhebungen 2004). Die Anzahl der Kraftfahrzeuge am Bahnübergang ist deutlich auf etwa 1.300 pro Tag zurückgegangen.

Eine **Ausweichmöglichkeit** für Fußgänger bietet bei geschlossener Bahnschranke die Unterführung im Westen des S-Bahn-Haltepunkts. Sie bedingt Umwege in der Stadtteilverbindung nach Ziegelhausen von bis zu 300 Metern oder 4 Minuten. Radfahrer müssen an der Treppe absteigen und die Schieberampe benutzen.

Die Ausweichstrecken für Kraftfahrzeuge sind 2 Kilometer (Westroute bis/ab Wolfsbrunnensteige) und maximal 1,5 Kilometer (Ostroute bis/ab Orthopädie) lang und verlaufen durch das nachgeordnete Netz.

Die Verkehrsteilnehmer besitzen **keine aktuellen Informationen** über Beginn und Ende der Sperrzeiten. Die Wahl der jeweils besten Route und Startzeit wird dadurch objektiv unmöglich. Gleichzeitig verstärkt sich dadurch die subjektive Problemwahrnehmung.

Prüfung bahnseitiger Maßnahmen

Die Stadt Heidelberg steht seit mehreren Jahren mit der DB Netz AG wegen der Schließzeiten am Bahnübergang in Heidelberg-Schlierbach in Verbindung. Es wurden in jüngerer Zeit folgende Maßnahmen geprüft:

- Zugnummernsteuerung (Einbau von Einschaltprogrammen mit einer Auswertung über eine Kommandokarte): Die Schließzeiten reduzieren sich bei einzelnen Zügen um bis zu 2 Minuten pro Zugfahrt. Bei Zugbegegnungen am Bahnübergang oder bei Halt eines Zuges am Haltepunkt in Heidelberg-Schlierbach sind kürzere Schließzeiten auch bei einer Zugnummernsteuerung so gut wie gar nicht für den Straßenverkehrsteilnehmer erkennbar (max. rund 1 Minute). Die Kosten einer derartigen Steuerung werden auf 150.000,- Euro geschätzt.
- Signalgesteuerte Halbschranken statt Vollschranken: Die etwas kürzeren Räumzeiten würden ebenfalls zu einer geringfügigen Verringerung der Schließzeiten führen; dies ginge mit Kosten in Höhe von ca. 400.000,- Euro (netto) einher. Gründe der Schulwegsicherung sprechen jedoch gegen diese Lösung. Halbschranken sind speziell für junge Verkehrsteilnehmer ein Risiko, da sie umgangen bzw. umfahren werden können.
- Dynamische Schließzeitanzeige: Eine Echtzeitinformation über das Ende der Schließzeit würde die Wartenden in die Lage versetzen, eine für sie optimale Entscheidung über Warten oder Umfahren zu treffen. Derartige Informationssysteme werden von der DB Netz AG nicht angeboten bzw. technisch nicht unterstützt.

Die Prüfung bahnseitiger Maßnahmen ergab keine wirksamen Potenziale einer Verbesserung der Situation am Schlierbacher Bahnübergang. Mittelfristig ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand durch die Inbetriebnahme der S-Bahn Elsenzthal mit einer weiteren Verdichtung des Bahnverkehrs zu rechnen.

Planungen zum Neubau von Unterführungen

Variante 1: Absenkung Gutleuthofweg und Vollanschluss an die B 37

Diese Variante wurde 1981 von der DB vorgelegt mit dem Ziel, den ebenerdigen Bahnübergang zu schließen. Er wird ersetzt durch eine neue Fußgängerunterführung im Westen sowie eine neue Unterführung für alle Fahrzeuge im Osten des heutigen Bahnübergangs. Zu diesem Zweck ist der Gutleuthofweg in einen Trog von circa 8 Metern Breite und bis über 6 Metern Tiefe abzusenken. Die heutige Wohnsammelstraße Am Gutleuthofhang wird dadurch abgehängt und zur Stichstraße. Die neue Haupterschließung von Schlierbach Ost muss über den Gutleuthofweg erfolgen.

Die Kosten dieser Maßnahme wurden damals mit 13 Millionen DM (knapp 7 Mio. Euro) angegeben, der städtische Kostenanteil mit knapp einer halben Million Euro.

Variante 2: Neue Unterführung unter S-Bahn-Haltepunkt

Ebenfalls als Vorentwurf liegt seit 1998 die Planung einer neuen zweispurigen Unterführung für Pkw und Lieferwagen unter dem S-Bahnsteig vor. Die notwendige Höhenabwicklung auf der Bergseite findet dabei im Bogen auf einem stadteigenen Grundstück statt. Trotz der Beschränkung der lichten Höhe auf 3 Meter wird die Rampe mit 20 % äußerst steil. Der Höhenunterschied zwischen der Rampe und der Straße Am Schlierbachhang beträgt bis zu 13 Metern (Stützmauern, Böschung).

Die Kosten der Maßnahme wurden auf 8 Mio. DM (gut 4 Mio. Euro) geschätzt. Aufgrund der Beschränkungen in Längsneigung und Durchfahrtshöhe ist eine Kostenteilung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz beziehungsweise eine Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fraglich.

Planungen zum Ausbau von Unterführungen

Variante 3: Ausbau der Unterführung Gutleuthofhang

Die Unterführung von der B 37 unter der Bahnstrecke und dem Gutleuthofweg zur Straße Am Gutleuthofweg ist im Bestand eine circa 50 Meter lange einspurige Strecke mit 3,5 Metern Breite (davon circa 0,8 Meter Gehweg), einer Durchfahrtshöhe von circa 2,5 Metern und einer maximalen Längsneigung von 16 %. Sie ist derzeit Einbahnstraße von der B 37 ortseinwärts. Die Überlegungen für einen Ausbau sahen folgende Maßnahmen getrennt oder in Kombination vor:

A) Signalisierung: Wechselweiser Einrichtungsverkehr für Pkw und Signalisierung der Ausfahrt in die B 37 im Mischverkehr mit Radfahrern.

B) Absenkung für Rettungsfahrzeuge: Mit 22 % Längsneigung sehr steile Trassierung; geschätzte Kosten 1,2 Mio. Euro.

Variante 4: Ausbau der Fußgängerunterführung am S-Bahn-Haltepunkt

Die jüngste Variante senkt die heutige Fußgängerunterführung am S-Bahn-Haltepunkt um knapp 0,7 Meter ab, teilt sie in 2,5 Meter Fahrbahn und 0,7 Meter Gehweg auf und ergänzt bergseitig zwischen Bahnsteig und Hermann-Löns-Weg eine einspurige Rampe mit gut 15 %

Längsneigung. Es entsteht eine circa 100 Meter einspurige Strecke, die als Einbahnstraße Richtung B 37 ausgewiesen werden soll und per Streckensignalisierung von Rettungsfahrzeugen in Gegenrichtung freigeschaltet werden kann.

Die Kosten dieser Maßnahme wurden auf 1,4 Mio. Euro geschätzt.

Beschlusslage und Planungsstand

Der Gemeinderat hat im April 2002 den **Ausbau der Fußgängerunterführung am S-Bahn-Haltepunkt** zu einer Unterführung für Pkw im Einrichtungsverkehr Richtung B 37 und für Rettungsfahrzeuge in beide Richtungen beschlossen (Variante 4, 5053/2002/V).

Mit der Informationsvorlage 5019/2003 wurde im Bezirksbeirat Schlierbach über den Planungsstand berichtet. Die Baukosten wurden nun mit circa 1,8 Mio. Euro angegeben. Eine Verkehrssimulation ergab eine sehr geringe Leistungsfähigkeit der Streckensignalisierung von 3-4 Kraftfahrzeugen pro Umlauf (90 Sekunden), da aufgrund der Freihaltung für Rettungsfahrzeuge in Gegenrichtung in der Unterführung kein Rückstau auftreten sollte.

Die zwischenzeitlichen Haushaltsbeschlüsse sahen keine Realisierung vor. Im Entwurf des Haushalts 2007/2008 sind jedoch die erforderlichen Mittel enthalten.

Der Bezirksbeirat Schlierbach hat die alte Fassung dieser Informationsvorlage (DS 0021/2006/IV) am 05.07.2006 behandelt. Im Vergleich zu dieser Fassung haben sich keine neuen Erkenntnisse und Bewertungen ergeben. Die Ergänzungen in der Neufassung stellen nur den gesamten Sachverhalt nochmals zusammen. Eine erneute Beteiligung des Bezirksbeirates Schlierbach ist daher nicht erforderlich.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Karte Bahnquerungen Bestand
A 2	Straßen- und Wegenetz Bestand
A 3	Straßen- und Wegenetz Planung DB Absenkung/ Vollarbindung Gutleuthofweg
A 4	Straßen- und Wegenetz Neue Unterführung am S-Bahn-Haltepunkt
A 5	Straßen- und Wegenetz Ausbau Unterführung Am Gutleuthofhang
A 6	Straßen- und Wegenetz Beschluss 2002 Ausbau Fußgängerunterführung an S-Bahn-Haltepunkt
A 7	Lageplan Planung DB Absenkung/ Vollarbindung Gutleuthofweg
A 8	Lageplan Neue Unterführung am S-Bahn-Haltepunkt
A 9	Lageplan Ausbau Unterführung Am Gutleuthofhang
A 10	Lageplan Beschluss 2002 Ausbau Fußgängerunterführung an S-Bahn-Haltepunkt
A 11	Querprofile neuer Unterführungen