

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

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Barrierefreier Ausbau der Straßenbahn
Haltestellen am Bismarckplatz und im
Stadtgebiet von Heidelberg**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 23. März 2010

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	13.10.2009	Ö	() ja () nein	
Bezirksbeirat Bergheim	20.10.2009	Ö	() ja () nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	03.11.2009	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Altstadt, des Bezirksbeirates Bergheim, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information zum barrierefreien Ausbau der Straßenbahn-Haltestellen am Bismarckplatz zur Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 13.10.2009

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 13.10.2009

5.1 **Barrierefreier Ausbau der Straßenbahn Haltestellen am Bismarckplatz und im Stadtgebiet von Heidelberg** Informationsvorlage 0153/2009/IV

Frau Deligiannidu, Amt für Verkehrsmanagement, gibt einen kurzen Ausblick auf die Umsetzungspläne für das Heidelberger Straßenbahnnetz und den Haltestellenausbau.

Frau Goebel, Amt für Verkehrsmanagement, erläutert vier Hauptvarianten für einen provisorischen Ausbau des Bismarckplatzes, die mit Hilfe des Ingenieurbüros Karle und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) erarbeitet wurden. Sie weist auf die Problematik und schwierigen Situationen der einzelnen in der Vorlage beschriebenen Varianten hin.

Die Variante 4 ist aufgrund der sehr starken Anpassung, gerade auch im Bereich der Einbauten um ein vielfaches teurer und insofern nur noch bedingt als ein Provisorium zu sehen. Alternativ und um kurzfristig mobilitätseingeschränkten Personen am Bismarckplatz helfen zu können, werden Servicekräfte eingesetzt. Die eingesetzten Servicekräfte geben Auskunft und sind beim Ein- und Aussteigen behilflich.

Herr Buter, Centerleiter Infrastrukturservice der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, trägt vor, dass der Betrieb an den relativ kurzen Bahnsteigen sehr behindert würde, da nur jeweils eine Straßenbahn für Ein- und Ausstiegsvorgänge an den erhöhten Bahnsteigen halten könne. Er betont die Sicherheitsrisiken. Er ergänzt, dass die Variante 4 denkbar wäre, wenn die Lichtsignalanlagen am Zu- und Ablauf der Haltestelle Bismarckplatz so umgestaltet würden, dass ein wesentlich größerer Beschleunigungseffekt eintrete.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Seidel, Bezirksbeirätin Kneise, Bezirksbeirat Rothfuß, Bezirksbeirätin Hedstroem, Bezirksbeirat Dr. Lehmann, Bezirksbeirätin Erbel-Zappe, Bezirksbeirat / Kinderbeauftragter Guntermann

Bezirksbeirat Seidel spricht sich dafür aus, das Angebot des Servicepersonals anzunehmen und darauf zu drängen, eine vernünftige Gesamtlösung für den überbelasteten Bismarckplatz und die Behebung des Verkehrschaos zu finden.

Bezirksbeirätin Kneise schließt sich an und stellt fest, dass es keinen Sinn mache, nur einen provisorischen Ausbau weiter zu verfolgen, sondern die Probleme generell gelöst werden müssen und dies nur mit einer Gesamtplanung und einem Gesamtumbau Bismarckplatz möglich wird. Hierzu findet sie die Idee mit dem Servicepersonal als Übergangslösung gut.

Für Bezirksbeirat Rothfuß ist das Servicepersonal als Provisorium eine gute Lösung. Allerdings merkt er an, dass die angegebene Hauptverkehrszeit überdacht und eher von 7:00 bis 9:00 Uhr und von 15:00 bis 18:00 Uhr angegeben werden müsse, da sonst die Berufstätigen nicht berücksichtigt seien.

Bezirksbeirat Guntermann bittet die Stadtverwaltung und die RNV darauf zu achten, dass im Rahmen der Planungen zum Neckarufertunnel generelle Verbesserungen des Verkehrsflusses am Bismarckplatz angegangen werden. Solche Planungen sollten nicht dem Individualverkehr untergeordnet werden, sondern es sollte eine generelle Verbesserung eintreten.

Frau Deligiannidu bedankt sich für die Hinweise und gibt sie in den Gesprächen mit der RNV weiter. Sie weist darauf hin, dass die Servicekräfte nicht nur für die Barrierefreiheit eingesetzt werden, sondern auch Auskünfte für Ortsunkundige im Focus haben.

Herr Buter stellt fest, dass mit einer provisorischen Lösung der Idealfall nicht erreicht werden könne und die Umgestaltung des Bismarckplatzes mehrere Jahre Planungs- und Umbauphasen bedeute, in der nicht nur die Haltestellen, sondern auch der Querungsbedarf berücksichtigt werden müsse, derzeit gibt es noch keine Lösung.

Die Frage von Bezirksbeirätin Erbel-Zappe, wann nur noch Niederflurfahrzeuge fahren, beantwortet Herr Buter ebenfalls mit mehreren Jahren, zusätzlicher Fahrzeugbeschaffung und Umbauten bei den bestehenden Fahrzeugen.

Bezirksbeirat Dr. Lehmann formuliert folgenden **Antrag**:

Die Stadtverwaltung und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH sollen die gesamte Ordnung des Bismarckplatzes neu überdenken und Ideen entwickeln, wie der öffentliche Nahverkehr problemfrei und für alle Beteiligten positiv abgewickelt werden kann.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Altstadt:

Der Bezirksbeirat Altstadt nimmt die Information zum barrierefreien Ausbau der Straßenbahn-Haltestellen am Bismarckplatz zur Kenntnis und bittet, dass die Stadtverwaltung und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH die gesamte Ordnung des Bismarckplatzes neu überdenken und Ideen entwickeln sollen, wie der öffentliche Nahverkehr problemfrei und für alle Beteiligten positiv abgewickelt werden kann.

gezeichnet

Hans-Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 20.10.2009

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 03.11.2009

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 03.11.2009

3.1 **Barrierefreier Ausbau der Straßenbahn Haltestellen am Bismarckplatz und im Stadtgebiet von Heidelberg**

Informationsvorlage 0153/2009/IV

Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert die Vorlage insbesondere die vier Varianten, die untersucht wurden und die geplanten Maßnahmen.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadträtin Spinnler, Stadträtin Dotter, Stadträtin Paschen, Stadtrat Weiss, Stadtrat Weiler-Lorentz, Stadträtin Dr. Meißner, Herr Buter

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Die vier Varianten sind nicht geeignet, um eine befriedigende Lösung des Problems zu erhalten.
- Der Bismarckplatz muss dringend zukunftsfähig und barrierefrei gestaltet werden
- Es muss mit allen Partnern an einer Gesamtlösung gearbeitet werden
- Die Barrierefreiheit stellt einen Standortfaktor dar
- Wie wird die Vorschrift Barrierefreiheit umgesetzt?
- Das Kundenzentrum am Bismarckplatz wurde abgelehnt, weil ein Gesamtkonzept fehlt
- Die von der Verwaltung erarbeitete Lösung zum barrierefreien Ausbau der Straßenbahn-Haltestellen am Bismarckplatz ist unbefriedigend. Es sind zwischenzeitlich 70% der Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Der Ausbau darf aber nicht stagnieren.
- Der Einsatz der Servicekräfte am Bismarckplatz stellt eine nette Geste der RNV dar. Die Verwaltung muss jedoch nach einer akzeptablen ggfs. kostenintensiveren Lösung suchen.
- Der Beirat von Menschen mit Behinderungen muss frühzeitig in die Planungen eingebunden werden.
- Die Zusammenlegung der Haltestellen Adenauerplatz und Poststraße zur neuen barrierefreien Haltestelle Seegarten. Durch diese Maßnahme, wird eine innerstädtische barrierefreie Haltestelle entstehen. Lediglich die Linie 22 fährt nicht über diese Haltestelle.
- Diese Planung der RNV wird vom BMB begrüßt.
- Die Planungen zum Bismarckplatz sind auch wegen anderer Planungen, der Straßenbahn in die Altstadt und zum Neckar-Ufer-Tunnel erforderlich.
- Der Bismarckplatz kann in der momentanen Situation nicht barrierefrei ausgebaut werden.
- Der touristisch wichtige Bereich erfordert einen anderen Ansatz und eine zügige Planung

Stadtrat Cofie-Nunoo kündigt an, einen Antrag stellen zu wollen, wonach der Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Altstadt zu folgen sei, jedoch mit der Ergänzung, dass der Bismarckplatz schnellstmöglich umgestaltet werden soll und dies Gegenstand der Haushaltsberatungen für den Haushalt 2011/2012 sein soll.

Die Fraktion der GAL und Pflegen und Erhalten schließen sich dem an, wobei dies bereits für den Haushalt 2010 erfolgen solle.

Stadtrat Weiss erinnert an einen Aufstellungsbeschluss zur Umgestaltung des Bismarckplatzes. Die Planungen hierzu und die Beschlusslage sollen von der Verwaltung nochmals dem Gremium vorgestellt werden. Er regt daher die Vertagung des Tagesordnungspunktes an.

Stadträtin Dr. Meißner möchte einen Antrag stellen, wonach das Servicepersonal deutlicher als solches kenntlich gemacht werden solle. In den Bahnen solle auf diesen Service -auch mehrsprachig- hingewiesen werden.

Erster Bürgermeister Stadel sagt zu, dass diese Anregungen von der RNV gerne aufgegriffen werden.

Erster Bürgermeister Stadel sagt weiter zu, dass über die Beschlusslage zur Umgestaltung des Bismarckplatzes von der Verwaltung nochmals in einer der nächsten Sitzungen des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses berichtet werde, wobei der Bericht zuvor dem Beirat von Menschen mit Behinderungen vorgelegt werde.

gezeichnet

Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

A. 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:
SL10	+	Barrierefrei bauen Begründung: Eine Lösung die das Ein- und Aussteigen in die Fahrzeuge erleichtert führt zur Barrierefreiheit.
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Barrierefreie Bahnsteige führen zu einem Ausbau und zur Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur am Bismarckplatz.
SOZ12	+	Selbstbestimmung auch alter, behinderter oder kranker Menschen gewährleisten Begründung: Eine Lösung die das Ein- und Aussteigen in die Fahrzeuge erleichtert führt zur Barrierefreiheit und damit zur Erhöhung der Selbstbestimmung der o.g. Gruppe.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Anlass

Auf dem Weg zu einer barrierefreien Stadt, in der sich Menschen mit Behinderungen selbstständig im öffentlichen Nahverkehr bewegen können, stellt insbesondere der Bismarckplatz eine erhebliche Hürde dar.

Der Bismarckplatz als Eingang zur Altstadt und Bindeglied zwischen dem Stadtteil Bergheim mit Altklinikum und Kurfürstenanlage sowie als zentrale Umsteige-Haltestelle ÖPNV sollte insbesondere unter städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten den heutigen und zukünftigen Erfordernissen angepasst werden. Konkret bedeutet dies unter anderem:

- Anlage von Haltestellen mit erhöhten Borden für einen niveaugleichen, behindertengerechten Ein- und Ausstieg.
- Eindeutige und linienübergreifende Zuordnung von Haltestellenplatz und Richtung.
- Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger
- Neuordnung und Aufwertung der Freiflächen

In den Umsteigepunkt Bismarckplatz sind derzeit 5 Straßenbahnlinien und 14 Buslinien (inklusive Regionallinien, ohne Zusatzfahrten aus Schülerverkehr et cetera) integriert. Außerdem sind gemäß Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan weitere Straßenbahnlinien über den Bismarckplatz geplant. Darunter die Erschließung im Neuenheimer Feld und in der Altstadt.

Erst in diesem Zusammenhang wird es möglich sein, die komplette Neuordnung der vielfältigen Funktionen am Bismarckplatz anzugehen. Der Knoten Bismarckplatz wird als Sonderfall betrachtet und in ein Gesamtkonzept Bismarckplatz – Bergheim – Altstadt eingebettet.

„Barrierefreiheit“ im ÖPNV sollte aber dabei nicht unbeachtet bleiben. Es wurde parallel hierzu geprüft ob und welche Einzelmaßnahmen als provisorische Lösungen umgesetzt werden könnten.

Seit Anfang 2009 hat die Stadt Heidelberg ein Gutachten in Auftrag gegeben, um gemeinsam mit der RNV GmbH und dem Ingenieurbüro Karle nach einer zunächst provisorischen Lösung zu einem barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen am Bismarckplatz zu suchen.

Unabhängig von einer provisorischen und damit baulichen Lösung hat die RNV GmbH seit Juli 2009 ein zusätzliches Service-Angebot am Bismarckplatz geschaffen, das die Situation für Kunden des öffentlichen Nahverkehrs und der mobilitätseingeschränkten Personen verbessern sollte.

Abgesehen vom sehr komplexen Thema Bismarckplatz ergibt sich anhand des noch nicht beschlossenen Wirtschafts- und Investitionsplans der RNV/HSB Handlungsbedarf an Straßenbahnhaltestellen entlang von Neubaumaßnahmen aber auch von Sanierungsmaßnahmen im Heidelberger Stadtgebiet.

Eine Auflistung im Anhang verdeutlicht, welche der Projekte schon umgesetzt sind und welche in den nächsten Jahren von RNV (im Falle der OEG MVV), HSB und Stadt Heidelberg gemeinsam geplant und umgesetzt werden.

In den Folgejahren werden in der Regel Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, sodass gemeinsam mit der Anpassung der Bahnsteige ein barrierefreier Zugang ermöglicht wird.

2. Straßenbahnhaltestellen am Bismarckplatz

2.1. Aktueller Sachstand der Untersuchungen

Die bisherigen Untersuchungen zur Machbarkeit von barrierefreien Bahnsteigen im Bereich der Straßenbahnhaltestellen zeigen erhebliche Zielkonflikte in den Bereichen Sicherheit, Kapazität, Komfort und Wirtschaftlichkeit auf. Eine kurzfristig umsetzbare und kostengünstige Lösung mit geringfügigen provisorischen Anpassungen der Einstiegshöhen ist nicht möglich, da alle bisher erarbeiteten baulichen Lösungen mit den Planungsbeteiligten nicht konsensfähig waren und auch zum Teil weniger Barrierefreiheit führen.

Daher werden seit Anfang Juli zur Hauptverkehrszeit (9 - 17 Uhr von montags bis freitags) von der RNV Servicekräfte eingesetzt, die für Fragen und andere Dienstleistungen, beispielsweise als Einstiegshilfe an Straßenbahnen zur Verfügung stehen.

2.2. Provisorische, bauliche Lösungen

Um den öffentlichen Nahverkehr am Bismarckplatz auch für mobilitätseingeschränkte Personen noch attraktiver zu gestalten, wurde durch die Stadtverwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Ziel: Prüfung der Möglichkeiten von kurzfristig umsetzbaren baulichen Lösungen.

Im Folgenden werden einige grundsätzliche Erkenntnisse genannt:

Eine bauliche Lösung im Bestand hat eine Verkürzung der Haltestelle zur Folge. Dies führt in den Hauptverkehrszeiten zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit (und Pünktlichkeit) sowie einen störungsanfälligeren Betriebsablauf des öffentlichen Nahverkehrs. Platzeinbauten wie beispielsweise Fahrgastunterstände schränken bauliche Lösungsmöglichkeiten ein beziehungsweise machen provisorische bauliche Lösungen erheblich teurer.

Der Ansatz kurze erhabene Abschnitte zu bilden beziehungsweise eine Durchgangsmöglichkeit in Mitte des Platzes zu erhalten, scheitert an der Vielzahl unterschiedlicher dort verkehrender Bahnen. Um für alle Fahrgäste einen barrierefreien Zugang zu den Bahnen gewährleisten zu können, sind nur durchgehende (45 m lange) erhöhte Bahnsteige zielführend, welche jedoch die Querbarkeit in der Platzmitte erschweren oder gar unterbinden und zu gefährlichen Situationen im Gleisbereich führen können. Dies war auch der Grund für die damalige ebenerdige Lösung mit Niederflurbahnen und –bussen.

Nach wie vor halten hier Straßenbahnwagen unterschiedlicher Länge (30 m bei den Linien 21,22 und 26; 40 m bei der Linie 23; 30 oder 60 m bei der Linie 5). Dies ist zum einen aufgrund der Flexibilität beim Platzangebot (Anpassung bei Nachfragespitzen) zum anderen durch den entsprechenden Fahrzeugbestand vorgegeben. Dadurch kann man keine exakt definierten Haltepositionen und damit auch Querungsstellen einrichten.

Die Breite der provisorischen Bahnsteige ist durch die Fahrgastunterstände begrenzt, da diese auch bei Anlage von Bahnsteigen weiterhin nutzbar bleiben müssen. Hierbei ist zu überlegen, ob an der Bahnsteighinterkante eine Absturzsicherung oder eine beziehungsweise zwei Stufen angeordnet werden sollten. Der erste Fall schränkt die Nutzbarkeit der Fahrgastunterstände insbesondere für Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen zum Teil erheblich ein, der letzte Fall führt zu einem erhöhten Verletzungsrisiko für alle Fahrgäste. Beide Lösungen führen zu einer Einschränkung der Haltestellenflächennutzung.

Bezüglich der Bahnsteighöhen sind Bordhöhen von 30 cm barrierefrei, da sie einen ebenerdigen Einstieg ermöglichen. Die Bahnsteighinterkante ist hierbei jedoch auch sehr hoch und erfordert entweder eine Absturzsicherung (Geländer) oder mindestens zwei Stufen. Bei einer Bordhöhe von 20 cm können bahnseitige Einstiegshilfen (Rampen) einen barrierefreien Einstieg gewährleisten. Während des Einsatzes ragen diese in den Bahnsteig hinein, so dass eine breite Ausbildung der Bahnsteige erforderlich ist um ausreichend große Wendeflächen für Rollstuhlfahrer bzw. Personen mit Kinderwagen gewährleisten zu können. Bei Lösungen, welche einen kostenintensiven Eingriff in das Mobiliar des Platzes vermeiden sollen, ist nur eine etwa 1,50 m breite Wendefläche mit direkt anschließender Stufe realisierbar. Dies wird als erhebliches Sicherheitsrisiko eingeschätzt.

Um einen Großteil der beschriebenen Probleme zu umgehen, wurde letztlich eine Variante mit nach hinten auslaufenden Bahnsteigen untersucht.

Diese Lösung kann jedoch nicht mehr als Provisorium bezeichnet werden, da sie zu erheblichen Umbauten an Platzeinbauten, unter anderem den Fahrgastunterständen und zu wesentlich höheren Kosten führt.

2.3. Weiteres Vorgehen

Aus Sicht der Verwaltung und der RNV GmbH ist ein barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestellen am Bismarckplatz erst mit Einbeziehung der Umgestaltung des Platzes selbst, sowie unter Berücksichtigung der verkehrlichen Nutzung sinnvoll. Bis auf Weiteres wird die Lösung mit Einsatz von Servicekräften verfolgt.

3. Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet

Aktuell sind etwa 70 Prozent der Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Heidelberg barrierefrei ausgebaut (Anlage 2, Tabelle 1). Momentan befinden sich weitere Haltestellen im Bereich der Rohrbacher und Karlsruher Straße im Umbau. Aktuell wird an Planungen für einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Wieblingen gearbeitet.

Vorbehaltlich der Investitionsplanung der HSB und RNV GmbH und anderer städtischer Großbaustellen stehen für die nächsten Jahre folgende Ausbaumaßnahmen an Straßenbahnhaltestellen an:

Tab. 1: Ausbaumaßnahmen

Haltestellen OEG-RNV	Stadtteil
neu: Schollengewann	Wieblingen
HD-Fachhochschule	Wieblingen
Wieblingen OEG Bhf.	Wieblingen
Taubenfeld	Wieblingen
Haltestellen HSB-RNV	Stadtteil
entlang Eppelheimer Straße - Bahnstadt	Bahnstadt
Kurfürstenanlage: Poststraße, Stadtbücherei	Weststadt
Biethsstraße	Handschuhsheim
Eppelheimer Str.: Henkel-Teroson, Stotz, Kranichweg	Pfaffengrund
Rohrbach Süd	Rohrbach
Burgstraße	Handschuhsheim
Jahnstraße	Neuenheim

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Uebersicht Varianten 1-4
A 02	Tabelle barrierefreie Straßenbahnhaltstellen