

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenbahn in der Bahnstadt, Änderungen
gegenüber Rahmenplanung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	16.01.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	06.02.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

Die Planung der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt wird gegenüber der Rahmenplanung geändert, insbesondere im Hinblick auf betriebliche Vorteile für den Straßenbahnbetrieb sowie die Förderfähigkeit im Rahmen des Gesamtprojekts Mobilitätsnetz Heidelberg.

Änderung 1:

Der Querschnitt Grüne Meile des Rahmenplans soll nicht umgesetzt werden, vielmehr soll die Straßenbahn im Bereich der Grünen Meile auf besonderem Bahnkörper geführt werden.

Änderung 2:

Die Haltestelle am Gadamerplatz erhält drei Bahnsteigkanten, jeweils an der Ausfahrt aus dem Haltestellenbereich. Die barrierefreien Zugangsbereiche werden als angehobene Fahrbahn ausgeführt.

Änderung 3:

Die Straßenbahntrasse wird westlich des Eppelheimer Dreiecks auf die Südseite der Eppelheimer Straße gelegt. Der Verschwenk in Mittellage erfolgt am Knoten Diebsweg.

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Übersichtslageplan mit den geplanten Änderungen
A 02	Querschnitt Grüne Meile
A 03	Haltestelle Gadamerplatz – Lage der Haltestellenkanten

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Erreichbarkeit von Zielen in der Bahnstadt mit der Straßenbahn
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Begründung: Mit der Maßnahme wird eine gute Erschließung der Bahnstadt mit einer Straßenbahnlinie gewährleistet

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

Die Straßenbahn durch die Bahnstadt ist Bestandteil des Projekts Mobilitätsnetz Heidelberg 2020. Im Zuge der Untersuchungen und Planungsschritte zur Erstellung der Standardisierten Bewertung und des Fördermittelantrags haben sich Änderungen zum Rahmenplan Bahnstadt ergeben.

Dem Fördermittelantrag liegt im Bereich der Bahnstadt folgendes Liniennetz zugrunde:

- Die Linie 22 von Eppelheim verkehrt durch die ganze Bahnstadt und wird über die Montpellierbrücke zur Heidelberger Innenstadt geführt.
- Die Linie 26 von HD-Kirchheim verkehrt ebenfalls durch den östlichen Teil der Bahnstadt und wird über Czernybrücke und Bergheimer Straße zur Heidelberger Innenstadt geführt.

Damit werden die Stadt Eppelheim und die Heidelberger Stadtteile Pfaffengrund und Kirchheim mit jeweils einer Straßenbahnlinie direkt an den Heidelberger Hauptbahnhof (Zugang Bahnstadt auf der Südseite) angebunden, die direkte Verbindung zur Innenstadt bleibt erhalten.

Die Straßenbahntrasse Richtung Eppelheim verläuft derzeit über die Czernybrücke und die Eppelheimer Straße. Um die Bahnstadt künftig besser zu erschließen, wird die Trasse hier auf eine weiter südlich liegende Trasse, die sogenannte „Grüne Meile“, verlegt. Die dann nicht mehr benötigten Gleisanlagen in der Eppelheimer Straße werden im Anschluss stillgelegt und zu gegebener Zeit zurückgebaut. Zur Realisierung der Grünen Meile und Straßenbahn (geplanter Baubeginn Frühjahr 2015) muss die Grundstücksverfügbarkeit gewährleistet sein. Hiervon sind insgesamt 13 Grundstücke südlich der Eppelheimer Straße betroffen, von denen der Ankauf von (Teil-) Flächen erforderlich ist. Bei 5 dieser Grundstücke ist nach Abzug der notwendigen Flächen eine weitere Nutzung des Restgrundstückes nicht mehr möglich. Die dort ansässigen Betriebe (9) müssen daher zeitnah verlagert werden.

Im westlichen Abschnitt entstehen zwei neue Haltestellen: Am Gadamerplatz und am westlichen Ende des Langen Angers.

Im östlichen Bereich liegt die Trasse durchweg auf der Südseite des Czernyrings und wird im Knoten südlich der Montpellierbrücke an die vorhandenen Gleise der Kirchheimer Strecke angeschlossen. Im Bereich Hauptbahnhof Süd entsteht eine neue Haltestelle.

Die Rahmenplanänderungen beziehen sich sowohl auf den östlichen als auch auf den westlichen Abschnitt in der Bahnstadt und sind in einem Übersichtslageplan in der **Anlage 1** dargestellt.

Erste Änderung – Querschnitt Grüne Meile / Anlage 2

Mit der Drucksache 0393/2007/BV hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg die Städtebauliche Rahmenplanung „Bahnstadt 2007“ beschlossen. Diese Rahmenplanung beinhaltet unter anderem einen Querschnitt der Grünen Meile mit einem straßenbündigen Bahnkörper ohne Trennung des öffentlichen Personennahverkehrs vom motorisierten Individualverkehr. Die Straßenbahn soll als Pulkführerin geführt werden. Mittig zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen ist ein Mehrzweckstreifen angeordnet. Dieser soll die Überquerbarkeit für Fußgänger erleichtern und bietet Aufstellfläche für nach links abbiegende Fahrzeuge. Es wird davon ausgegangen, dass die Führung der Straßenbahn im Mischverkehr weitgehend ohne die Einrichtung von Lichtsignalanlagen möglich ist (geringere Betriebskosten). Die Proportion der Aufteilung des Raumes zwischen den Gebäudekanten wird als städtebaulich verträglich angesehen.

Dieser Querschnitt soll nicht umgesetzt werden, vielmehr soll die Straßenbahn im Bereich der Grünen Meile auf besonderem Bahnkörper geführt werden. (**Änderung 1**).

In den Gesprächen mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und des Landesverkehrsministeriums wurde der Querschnitt der Rahmenplanung diskutiert, straßenbündige Bahnkörper sind nach den derzeit angewendeten Richtlinien nicht zuwendungsfähig.

Ein Querschnitt mit einem besonderen Bahnkörper in Mittellage ist zuwendungsfähig. Der Zuwendungsgeber fordert dabei, dass der separate Bahnkörper als solcher kenntlich ist. Der Bahnkörper kann als Schottergleis, Rasengleis oder in einer befestigten Fläche ausgeführt werden.

Die straßenbündige Führung in der Verlängerung der Czernybrücke, wie in der Rahmenplanung dargestellt, ist unter der Voraussetzung förderfähig dass es sich ausschließlich um einen Erschließungsweg der anliegenden Bebauung handelt. Das ist bei der vorliegenden Planung gegeben.

Für die Grüne Meile ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Individualverkehr vorgesehen. Mit einem straßenbündigen Bahnkörper würde sich die Geschwindigkeit der Straßenbahnen ebenfalls auf 30 km/h reduzieren, zur Zeit können die Bahnen auf der Eppelheimer Straße mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h fahren. Durch die separate Gleistrasse ist dem Straßenbahnverkehr die Möglichkeit gegeben, die Grüne Meile mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu befahren.

In Rücksprache mit dem Stadtplanungsamt hat das Amt für Verkehrsmanagement Herrn Universitäts-Professor Dr. Schnüll um eine Beurteilung des Straßenquerschnitts aus der Rahmenplanung gebeten. Er kommt zu dem Schluss, dass

- der durch den Verzicht auf den separaten Bahnkörper gewonnene Straßenraum nicht für andere wichtige Nutzungsansprüche benötigt wird,
- der vorgesehene 3,50 m breite Mittelstreifen nur schwach nutzbar sein wird
- die eingefügten Haltestelleninseln keine städtebauliche Bereicherung sind
- die Außenlage der Gleise zu Konflikten zwischen Oberleitung und Bäumen führen kann.

Er empfiehlt

- die Grüne Meile mit einem besonderen Bahnkörper als Grüngleis auszubilden
- keine Haltestelleninseln in Mittellage sondern dynamische Haltestellen mit Fahrbahnanhebungen vorzusehen.

Die Breite des Straßenraums (27,50 m) der Grünen Meile zwischen den Gebäudekanten bleibt unverändert. Die Gehwegbreiten werden beidseitig unverändert mit 5,00 m ausgeführt.

Durch das Grüngleis ergeben sich neben den ästhetischen auch Vorteile für die Stadtökologie (Mikroklima, Feinstaub, Wasserhaushalt) sowie eine Schallminderung gegenüber einem geschlossenen Oberbau.

Zweite Änderung – Haltestelle am Gadamerplatz / Anlage 3

Die Haltestelle Gadamerplatz wird von den Linien 22 und 26 sowie durch Einsatzfahrten bedient werden. Die Führung der beiden Linien ist „über Eck“. Um den Fahrgästen die Orientierung und die Wahl der Linie zu erleichtern, sollen die Haltestellen jeweils an den vom Platz wegführenden Straßen angelegt werden.

Die Haltestelle ist barrierefrei durch angehobene Fahrbahnen im Bereich der Grünen Meile organisiert. Dadurch kann das städtebaulich prägende Element der Grünen Meile mit der doppelten Baumreihe auch im Haltestellenbereich umgesetzt und dennoch der erforderliche barrierefreie Ein- und Ausstieg hergestellt werden.

Die Haltestelle am Gadamerplatz erhält drei Bahnsteigkanten, jeweils an der Ausfahrt aus dem Platzbereich. Die barrierefreien Zugangsbereiche werden als angehobene Fahrbahn ausgeführt. (Änderung 2)



Abbildung: Haltestelle mit angehobener Fahrbahn Beispiel Freiburg

Dritte Änderung – Gleislage im westlichen Anbindungsbereich an die Eppelheimer Straße

Die Straßenbahntrasse wird westlich des Eppelheimer Dreiecks auf die Südseite der Eppelheimer Straße gelegt. Der Verschwenk in Mittellage erfolgt am Knoten Diebsweg. **(Änderung 3)**

Diese Verlegung wird weitgehend aus den gleichen Gründen wie bei der Querschnittsänderung in der Grünen Meile vorgesehen. Im Rahmenplan 2007 war hier eine straßenbündige Führung wie im Bestand vorgesehen. Mit der Änderung wird eine leistungsfähige Abwicklung sowohl des Straßenbahn- als auch des Individualverkehrs am Knoten Eppelheimer Straße / Zufahrt Bauhaus ermöglicht, da die Gleiskreuzung nicht mehr in unmittelbarer Knotenpunktsnähe liegt.

Der Übergang in die Mittellage wird in den Bereich des Knotens Diebsweg / Eppelheimer Straße gelegt. Dieser Übergang sowie der barrierefreie Neubau der Haltestelle Henkel-Teroson-Straße ist Bestandteil des Mobilitätsnetz-Teilprojekts Pfaffengrund.

gezeichnet

Bernd Stadel