

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0153/2013/BV

Datum:
22.04.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberg
Straßenbahn Pfaffengrund**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	02.05.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	08.05.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

*Der Bezirksbeirat Pfaffengrund und der Stadtentwicklung- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:
Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen zu.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Voraussichtliche Gesamtkosten Ausbau der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund	7,0 Mio. €
Einnahmen:	
Voraussichtliche Förderung nach dem GVFG (80% von 6 Mio. € zuwendungsfähigen Kosten)	4,8 Mio. €
Finanzierung:	
• Finanzierungsanteil bei der HSB (noch zu beschließen)	2,2 Mio. €
• Planungskosten für das gesamte Mobilitätsnetz im städtischen Haushalt für die Jahre 2013/2014 jeweils	150.000€

Zusammenfassung der Begründung:

Im Rahmen des Mobilitätsnetzes soll die Straßenbahntrasse in der Eppelheimer Straße im Stadtteil Pfaffengrund umgebaut werden, da die Erneuerung der Gleise dringend erforderlich ist. Es soll ein besonderer Bahnkörper mit barrierefreien Haltestellen entstehen.

Begründung:

1. Mobilitätsnetz

Im Mobilitätsnetz werden Straßenbahn Neu- und Ausbauprojekte gebündelt und zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Das Ziel aller Projekte ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Heidelberg zu verbessern und eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm zu ermöglichen. Das Mobilitätsnetz Heidelberg besteht aus folgenden Projekten:

- Straßenbahn im Neuenheimer Feld
- Ausbau der Kurfürstenanlage (Ost) zwischen Adenauerplatz und Römerkreis
- Straßenbahn in der Bahnstadt (Grüne Meile)
- Verlegung der Haltestelle Hauptbahnhof (Nord) an das Bahnhofsgebäude
- Ausbau der Kurfürstenanlage (West) zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis
- Ausbau der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund
- Neubau der Brücke über die Bundesautobahn A5
- Verlängerung der Straßenbahn von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen
- Straßenbahn in der Altstadt (Variante noch offen)

Weitere Informationen zum Mobilitätsnetz siehe Drucksache 0082/2013/BV oder www.mobinetz-hd.de.

1.1. Das Mobilitätsnetz und dessen Auswirkungen für Bewohner des Stadtteils Pfaffengrund

Im Rahmen des Mobilitätsnetzes kommt es im Stadtteil Pfaffengrund zu einer Neuplanung in der Eppelheimer Straße – dies wird unter Punkt 2 näher beschrieben. Die Linienführung der Straßenbahnlinie 22 ändert sich, insbesondere durch die Entwicklung des neuen Stadtteils Bahnstadt auf der Südseite des Hauptbahnhofs. Sie wird in Zukunft von Eppelheim kommend über den Pfaffengrund in die Bahnstadt fahren. Dort erhält die Linie Anschluss an den Hauptbahnhof über die Haltestelle Hauptbahnhof Süd. Von dort fährt die Linie 22 zukünftig über die Montpellierbrücke und die Kurfürsten-Anlage in die Altstadt. In der Bahnstadt, am Gadamerplatz, besteht die Möglichkeit eines Umstieges auf die Linie 26, welche von Kirchheim über die Bahnstadt, Bergheimer Straße zum Bismarckplatz verkehrt. (siehe auch Anlage 1)

2. Straßenbahnplanung in der Eppelheimer Straße

Die Eppelheimer Straße ist die Hauptverkehrsstraße im Pfaffengrund. Nördlich der Straße sind Gewerbebetriebe angesiedelt, südlich schließt das Wohngebiet an. Die Gleisanlage der Straßenbahn liegt mittig zwischen den Fahrspuren und den Geh- und Radwegen, heute in einem teilweise überfahrbaren Gleiskörper. Die heutige verkehrliche Organisation führt immer wieder zu verkehrswidrigen Abbiegevorgängen, insbesondere durch Kraftfahrzeuge.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Optimierung der Benutzung der Straßenbahn ist geplant, in einem circa 1,3 Kilometer langen Abschnitt zwischen den Haltestellen Henkel-Teroson-Straße und Kranichweg einen besonderen Gleiskörper herzustellen. Die Haltestellen in diesem Abschnitt werden barrierefrei ausgebaut, um den Ein- und Ausstieg für die Fahrgäste insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern. (siehe auch Anlage 3)

Im täglichen Verkehrsablauf sind die kurzen Abstände der Haltestellen Marktstraße, Stotz und Kranichweg auffällig. Nach den aktuellen Planungen kann durch eine Verschiebung der Haltestelle Marktstraße nach Westen und der Haltestelle Kranichweg nach Osten, die Haltestelle Stotz entfallen und so die Straßenbahnlinie beschleunigt werden.

Die Haltestellenabstände betragen aktuell (siehe auch Anlage 2):

- Zwischen Haltestelle Kranichweg und Haltestelle Stotz ca. 220 m
- Zwischen Haltestelle Stotz und Haltestelle Marktstraße ca. 280 m
- Zwischen Haltestelle Marktstraße und Haltestelle Henkel-Teroson-Straße ca. 430 m

Die Haltestellenabstände betragen zukünftig (siehe auch Anlage 2)

- Zwischen Haltestelle Kranichweg und Haltestelle Marktstraße ca. 360 m
- Zwischen Haltestelle Marktstraße und Haltestelle Henkel-Teroson-Straße ca. 480 m

Die Planung betrifft die Belange von Menschen mit Behinderungen. Die Haltestellen werden barrierefrei gebaut. Im nächsten Planungsschritt wird das taktile Blindenleitsystem in die Planung integriert. Die bisherige Planung wurde bereits mit dem BMB erläutert und besprochen.

2.1. Planung Strecke (Anlage 3)

Aus Eppelheim kommend fährt die Straßenbahn in Mittellage die Haltestelle Kranichweg östlich des Kreuzungsbereichs an. Im Bereich der Haltestelle Kranichweg stehen in der aktuellen Planung weiterhin drei Gleise zur Verfügung. Das dritte Gleis wird vor der Einfahrt in den eingleisigen Abschnitt nach Eppelheim für Einsatz- bzw. Betriebsfahrten sowie bei Betriebsstörungen benötigt. Im weiteren Verlauf wird die Straßenbahn in Mittellage auf einem Rasengleis geführt.

In Höhe Hugo-Stotz-Straße wird es möglich sein, die Gleise fußläufig zu überqueren. Die nächste Querungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge besteht an der Kreuzung mit der Straße „Am Markt“ (verlängerte Marktstraße). Dort wird ein vierarmiger Knoten (inkl. Einfahrt Kaufland) mit Lichtsignalanlage gebaut. Dies ermöglicht einen sicheren Verkehrsablauf aller Verkehrsteilnehmer.

Eine weitere Möglichkeit zum Abbiegen wird es bei der derzeitigen Einfahrt der Stadtwerke geben. Diese Möglichkeit ist auch deshalb nötig, da auf dem Gelände der Stadtwerke derzeit die Ansiedlung der freiwilligen Feuerwehr geplant ist.

Im weiteren Verlauf passiert die Straßenbahnstrecke den Knotenpunkt Diebsweg, wo in heutiger Lage die Haltestelle Henkel-Teroson-Straße angefahren wird. Nach der Haltestelle

verschwenkt die Straßenbahn von der Mittellage in die südliche Seitenlage, von der sie in die Bahnstadt weitergeführt wird.

Im Kreuzungsbereich Diebsweg / Henkel-Teroson-Straße gibt es im südlichen Bereich Überlegungen ein besseres Angebot für den motorisierten Individualverkehr und den Radfahrer zu schaffen. Wenn Ergebnisse der Planung vorliegen, werden diese, vorbehaltlich der Haushaltsberatungen 2015/2016, in den Gremien vorgestellt.

2.2. Planung Haltestellen

Die Haltestellen der Straßenbahn (Bahnsteiglängen 45m) werden barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle Kranichweg soll mit drei Haltestellenkanten ausgestattet werden. Dies stellt sicher, dass Wendefahrten bzw. verspätete Fahrten am dritten Gleis abgewickelt werden können. Es werden drei Möglichkeiten angeboten, die Haltestelle zu verlassen. Im Westen gibt es eine gesicherte Querungsvariante über die Lichtsignalanlage, in der Mitte und im Osten ist das Queren der einstreifigen Richtungsfahrbahn ohne Signalisierung vorgesehen.

An der Haltestelle Marktstraße wird durch signaltechnische Maßnahmen ein Einstieg über eine angehobene Fahrbahn realisiert („Zeitinsel“). Die Fahrgäste warten auf dem breiten Gehweg. Fährt eine Straßenbahn in die Haltestelle, wird durch die Lichtsignalanlage verhindert, dass Fahrzeuge in den Haltestellenbereich fahren. Die Fahrgäste können die Bahnen über die angehobene Fahrbahn erreichen und barrierefrei einsteigen.

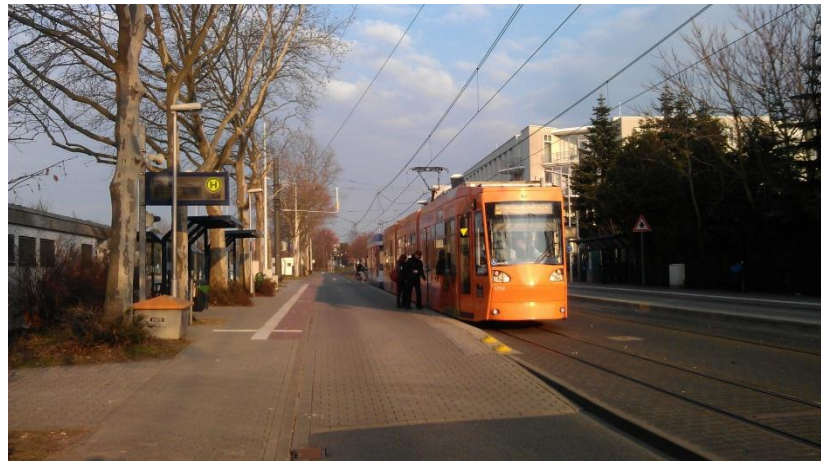


Abbildung 1 Haltestelle mit angehobener Fahrbahn
(Haltestelle Messplatz, Darmstadt, Quelle:RNV)

An der Haltestelle Henkel-Teroson-Straße, welche in der heutigen Lage bestehen bleibt, werden die Fahrgäste über Seitenbahnsteige, die über einen gesicherten Zugang (Lichtsignalanlage) und einen weiteren Zugang (im Osten) erreichbar sind, in die Straßenbahnen gelangen.

2.3. Auswirkungen für die anderen Verkehrsteilnehmer

Die Planung hat Einfluss auf alle Verkehrsteilnehmer in der Eppelheimer Straße. Bei der Planung wurde darauf geachtet, sichere Querungsmöglichkeiten an wichtigen Punkten in der Eppelheimer Straße zu ermöglichen. Des Weiteren wurde versucht, ein gutes Angebot für alle Verkehrsarten zu schaffen. Im Folgenden werden die Änderungen einzeln beschrieben.

Motorisierter Verkehr

Für den motorisierten Individualverkehr steht – wie im Bestand - ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. An den wichtigsten Punkten (Kreuzungen Kranichweg/Kurpfalzring, Am Markt/Kauflandgrundstück, Einfahrt Stadtwerkegelände und Diebsweg/Henkel-Teroson-Straße) sind Querungen der Gleise als Linksabbieger bzw. als Wender möglich. Im Rahmen der Straßenbahnmaßnahme werden auch Fahrbahnflächen als Folgemaßnahmen saniert. Die Restflächen sollen als städtische Maßnahme saniert werden, da der Fahrbahnzustand schlecht ist. Der Umfang der Maßnahmen hängt von der Bereitstellung von Haushaltsmitteln im Haushalt ab. Im aktuellen Haushaltsplan mit Finanzplan sind hierfür keine Mittel vorgesehen, da Kostenschätzungen aktuell noch nicht vorliegen.

Fahrradverkehr

Fahrradfahrer, die entlang der Eppelheimer Straße fahren möchten, haben weiterhin ein gutes Angebot an Fahrradwegen bzw. werden teilweise auf Radfahrstreifen geführt. Auf diesen fahren die Radler auf Fahrbahnniveau und haben dadurch den Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr. In den Kreuzungsbereichen zum Kranichweg/Kurpfalzring und zum Diebsweg/Henkel-Teroson-Straße erhalten die linksabbiegenden Radfahrer einen Radfahrstreifen für ein sicheres Abbiegen neben der Kfz-Fahrspur.

Fußgänger

Es wird auf beiden Seiten bestandsorientierte Fußgängerwege geben. Für Fußgänger gibt es an den Haltestellen und Kreuzungen sowie zusätzlich im Bereich der Hugo-Stotz-Straße Möglichkeiten, die Straßenseite zu wechseln. Die Haltestellen werden nach Fertigstellung barrierefrei erreichbar sein.

2.4. Weiteres Vorgehen

Die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren werden derzeit erstellt. Der Antrag auf Plangenehmigung soll im Sommer dieses Jahres beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht werden. Mit einem Plangenehmigungsbeschluss kann frühestens Ende 2013 gerechnet werden. Während des Plangenehmigungsverfahrens kann die Maßnahmenträgerin RNV / HSB mit der Ausführungsplanung beginnen (vorbehaltlich der Mittelbereitstellung bei der HSB). Zeitgleich zu den Plangenehmigungsverfahren soll der Finanzierungsantrag gemäß Entflechtungsgesetz (GVFG) gestellt werden. Der früheste mögliche Baubeginn dieser Maßnahme liegt voraussichtlich im Herbst 2014.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 10		Barrierefrei bauen Begründung: Die Haltestellen werden barrierefrei gebaut.
MO 4		Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung barrierefreier Haltestellen, Optimierung der Radverkehrsführung, Verbesserung der Situation für Fußgänger

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Zukünftiges Liniennetz
A 02	Haltestellenabstände heute – zukünftig
A 03	Straßenbahnplanung Pfaffengrund