

Stadt Heidelberg

Erste Ergänzung zur Drucksache:
0247/2014/BV

Datum:
08.10.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement
Beteiligung:

Betreff:

**Planfeststellungsverfahren Bau einer
Straßenbahntrasse in der Bahnstadt Zustimmung zur
Planung der rnv unter Berücksichtigung der
Stellungnahme der Stadt Heidelberg als Trägerin
öffentlicher Belange**

Erste Ergänzung zur Drucksache 0247/2014/BV

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:
Gemeinderat	09.10.2014	Ö

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss bittet bis zur Sitzung des Gemeinderates zu prüfen, ob es die Möglichkeit gäbe, zusätzliche Fußgängerüberquerungen einzurichten, ohne dass die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn gemindert wird.

Darüber hinaus erläutert die Verwaltung die Bereiche zur gewünschten Änderung Rasengleis.

Die Verwaltung bittet die vorliegende ergänzenden Informationen zur Kenntnis zu nehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Es sind keine finanziellen Auswirkungen absehbar.	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Aufgrund weiterer Abstimmungen mit der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv) möchte die Verwaltung empfehlen, die Prüfaufträge für zusätzliche Fußgängerüberquerungen zurückziehen und die Prüfaufträge für Abschnitte ohne Rasengleis zu ändern.

Begründung:

Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Stellungnahme der rnv)

Die Vorlage 0247/2014/BV führt in Kapitel 2.4 folgendes aus:

- 1) „Wir bitten darüber hinaus zu prüfen, ob drei zusätzliche Querungsmöglichkeiten in der Maschenweite des Stadtgrundrisses zwischen den Baufeldern ... im Sinne einer kontinuierlichen Durchwegung der Bahnstadt vorgesehen werden können, ...“

Die rnv antwortet auf diese Prüfaufforderung:

„Es erfolgte gleichfalls eine grundsätzliche Festlegung, dass im gegenständlichen Projekt alle Gleisquerungen signalisiert ausgeführt werden sollen ... Die Wartezeitdauer der Fußgänger, welche aufgrund der Priorisierung der Stadtbahn entsteht, wird demnach noch bzgl. eines Maximalwertes durch die Stadt Heidelberg definiert. Auch die Technische Aufsichtsbehörde sieht aus Sicherheitsgründen die Notwendigkeit der Signalisierung aller Gleisquerungen.

Basierend auf den einschlägigen Planungsrichtlinien (zum Beispiel RAS 2006, Ziff. 6.1.8.6.) wird ein Mindestabstand von Kreuzungen/Querungsstellen im innerstädtischen Raum von mind. 200 m zueinander empfohlen. Die im Rahmen der Gremienvorlage der Stadt Heidelberg gemachten Vorschläge für zusätzliche Gleisquerungen bedeuten Abstände von teilweise weniger als 100 m.

Die Gleisquerungen des besonderen Bahnkörpers für die Fußgänger werden mehrheitlich ohne Aufstellflächen im Gleisbereich geplant, wodurch sich lange Querungswege (und demzufolge auch Querungszeiten) ergeben. Auf Basis der jetzt vorliegenden Planung ist dies für den Betrieb der Straßenbahn unkritisch. Bei einer Erhöhung der Anzahl von Gleisquerungen können bei gleichzeitiger Begrenzung der Höchstwartedauer der Fußgänger Einschränkungen im Straßenbahnbetrieb resultieren, die zu Fahrzeitverlängerungen, höheren Betriebskosten und im schlimmsten Fall zu Sprungkosten durch einen Fahrzeugmehrbedarf führen können.

Die Anordnung einer zusätzlichen, signaltechnisch gesicherten Querung (inkl. Gleisquerung) würde zusätzliche Investitionen in den Bau von bis zu 100.000 € bedeuten. Diese Kosten sind im jetzt eingereichten GVFG-Antrag zur Maßnahme Bahnstadt nicht berücksichtigt und gingen daher zu Lasten der Stadt.

Aus vorgenannten Gründen lehnt die rnv die Anlage von zusätzlichen signalisierten Gleisquerungen entsprechend der Gremienvorlage ab.“

Die rnv ist damit der in der Vorlage Drucksache 0247/2014/BV gemachten Prüfaufforderung bereits nachgekommen.

Nach erneuter Abwägung unter Berücksichtigung der Stellungnahme der rnv (Prüfauftrag) schlägt die Verwaltung vor, die Aufforderung zu streichen und seitens der Stadt nicht weiter zu verfolgen.

Die Vorlage 0247/2014/BV führt in Kapitel 2.4 weiter folgendes aus:

2) „Wir bitten darüber hinaus zu prüfen, ... je eine weitere [Querungsmöglichkeit] zwischen dem Technologiepark und dem Baufeld B3 / M1 sowie im Bereich Z2a / Z2b / C3-Ost ... [vorgesehen werden können]“

Aufgrund der integrierten Straßen- und Straßenbahnplanung im Bereich des Czernyrings ist es nicht möglich, im Bereich B3/M1 eine weitere Querungsmöglichkeit einzurichten. Aus räumlichen Gründen ist es nur möglich, eine zusätzliche Querung westlich des Unterfliegers einzurichten, diese würde nur etwa 100 m östlich des Knotens Max-Planck-Ring mit dem Czernyring liegen. Die Kosten einer hier notwendigen Signalanlage stehen in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen. Der Abstand zwischen der Querungsmöglichkeit im Bereich Montpellierbrücke Süd und dem Knoten Czernyring / Max-Planck Ring beträgt etwa 250 m.

Nach erneuter Abwägung unter Berücksichtigung der Stellungnahme der rnv (Prüfauftrag) schlägt die Verwaltung vor, die Aufforderung zu streichen und seitens der Stadt nicht weiter zu verfolgen.

Die Forderung nach Einrichtung einer zusätzlichen Querung im Bereich Z2A / Z2b / C3Ost wird aufrechterhalten. Diese Querung für alle Verkehrsarten dient der Erschließung des Quartiers C3 für alle Verkehrsarten (vergleiche Kap. 2.7 in Vorlage 0247/2014/BV).

Rasengleis – Abschnitte, die befestigt werden sollen

Die Vorlage Drucksache 0247/2014/BV führt in Kapitel 2.3 folgendes aus:

„Wir bitten zu prüfen, ob

- zwischen Gadamerplatz und Baufeld C5,
- beim Platz am Wasserturm sowie
- gegenüber dem Bahnhofsplatz-Süd

auf ein Rasengleis aus stadtgestalterischen Gründen verzichtet werden kann.“

Aufgrund der teilweise missverständlichen Diskussion im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss möchten wir darauf hinweisen, dass es nicht um den Verzicht von Rasengleis über die gesamte Länge geht, sondern um drei einzelne kurze Abschnitte (70m / 100m / 30m), die aus städtebaulichen Gründen eine feste Oberfläche statt Rasengleis bekommen sollen.

Nach erneuter Abstimmung mit der rnv schlägt die Verwaltung vor, den oben zitierten Satz in der städtischen Stellungnahme zu ändern in:

**„Wir bitten zu prüfen, ob
beim Platz am Wasserturm sowie
gegenüber dem Bahnhofsplatz-Süd
aus stadtgestalterischen Gründen auf ein Rasengleis verzichtet werden kann. Sollte sich diese Änderung negativ auf den Lärmschutz auswirken, sieht die Stadt von dieser Forderung ab.“**

In diesen beiden Bereichen wird zwischen Geh-/Radweg und Gleisanlage aus Sicherheitsgründen ein Geländer installiert werden müssen, da die Wege hier direkt neben der Gleisanlage geführt werden. Im Bereich Gadamerplatz liegen beidseits der Gleistrasse Fahrbahnen, daher ist hier grundsätzlich kein Geländer erforderlich. Das aus der Grünen Meile von West kommende Rasengleis wird bis zum Abzweig Galileistraße fortgesetzt.

gezeichnet
Bernd Stadel