

Dokumentation

Teilprojekt Straßenbahnverlängerung

„Eppelheimer Straße zwischen den Haltestellen
Henkel-Teroson-Straße und Kranichweg“



Termin & Ort

Datum: 18. September 2013
Ort: Gesellschaftshaus Pfaffengrund
Zeit: 19.00 – ca. 21.00 Uhr

Inhalt

Seite

TOP 1	Begrüßung	2
TOP 2	Einführung und Vorstellung der veränderten Planung	2
TOP 3	Diskussion, Nachfragen, Verständnisfragen	4
TOP 4	Abschluss	6

TOP 1: Begrüßung

Herr Thewalt, Stadt Heidelberg, begrüßte im Gesellschaftshaus Pfaffengrund ca. 80 Bürgerinnen und Bürger, die sich über die Neugestaltung der Straßenbahntrasse im Pfaffengrund informieren wollten. Im Rahmen des „Mobilitätsnetz Heidelberg“ soll die Straßenbahntrasse in der Eppelheimer Straße zwischen den Haltestellen Henkel-Teroson-Straße und Kranichweg auf 1.300 Metern Länge neugestaltet werden.

Ziel der Veranstaltung war es, die Teilnehmer über die Ergebnisse der im Zusammenhang mit der Planung erfolgten Verkehrsuntersuchung, die auf Grundlage dessen veränderten Planungen und das weitere Vorgehen zu informieren. Die Planungsüberlegungen wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern in einer ersten Veranstaltung im April diskutiert und Anregungen von der April-Veranstaltung in die aktuellen Planunterlagen mit aufgenommen.

Überwiegend waren Anwohner gekommen, die durch Zeitung und Internet von der Veranstaltung erfahren hatten. Etwa ein Drittel hatte bereits an der ersten Veranstaltung teilgenommen und informierte sich über die veränderte Planung.

TOP 2: Einführung und Vorstellung der veränderten Planung

Herr Plogstert, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, erläuterte die Vorteile und Hintergründe der Planung im „Mobilitätsnetz Heidelberg“ insgesamt. Durch die Bündelung einzelner Maßnahmen in ein Gesamtprojekt könne ein höherer Nutzwert erreicht und eine deutlich bessere Finanzierungsmöglichkeit gewährleistet werden. Die Förderquote des GVFG-Bundesprogramms für die Verwirklichung der Projekte im Rahmen des „Mobilitätsnetz Heidelberg“ laufe in 2019 aus. Um die Finanzmittel von Bund und Land nutzen zu können, sei eine Realisierung der Maßnahme bis 2019 Voraussetzung.

Verkehrstechnische Untersuchung

Herr Rentschler, Verkehrsgutachter, stellte die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung vor. Untersucht wurden die Knotenpunkte „K 192 Kranichweg“, „Zufahrt Kaufland“, „Zufahrt Stadtwerke“ und „K 190 Diebsweg“ jeweils zur Spitzenstunde vormittags und nachmittags. Dazu wurden aktuelle Zählraten des Jahres 2013 herangezogen. Eine Bewertung der Knotenpunkte erfolgte anhand einer Bewertungstabelle nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Für die einzelnen Knotenpunkte wurden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs sowohl für den Bestand als auch für die Planung (Stand Planung Mai 2013, vgl. BV0082/2013) ermittelt. Die Kategorisierung nach HBS erfolgte durch die Ermittlung der mittleren Wartezeit für einen Verkehrsteilnehmer. Hierbei wurde der ungünstige Fall eines verkehrsunabhängigen Festzeitsignalprogramms zu Grunde gelegt. Mit dem Einsatz verkehrsunabhängiger, intelligenter Ampelsteuerungen, die in der Praxis installiert werden, erhöht sich die Leistungsfähigkeit noch deutlich. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt alle relevanten Richtlinien und Gesetze (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Straßenverkehrsordnung (StVO)).

Ergebnis der Verkehrstechnischen Untersuchung und Empfehlungen

Die Planung des Knotenpunkts Kranichweg mit Stand April 2013 sei mit guter Verkehrsqualität als leistungsfähig eingestuft worden. Hinsichtlich der Zufahrt Kaufland könne die Umsetzung der Planung mit dynamischen Haltestellen nicht empfohlen werden, so Herr Rentschler. Hier werde die Variante Mittelbahnsteig empfohlen, da hier die Signalsteuerung des Knotenpunktes unabhängig von den Haltevorgängen der Straßenbahn erfolge. Die Zufahrt Stadtwerke könne ohne Probleme mit guter Verkehrsqualität wie vorgesehen umgebaut werden, so Herr Rentschler weiter. Hinsichtlich des Knotens am Diebsweg wurde ergänzend zur Planung ein zweispuriger Ausbau des Diebswegs am Knotenpunkt empfohlen, damit Verkehrsabläufe zukünftig besser erfolgen könnten.

Für 2025 könne prognostiziert werden, dass die Verkehrsmengendes motorisierten Individualverkehrs (PKW) in Richtung Eppelheim aufgrund des Ausbaus des Anschlusses Rittel zu einem Vollknoten abnehmen werden. So wie sie jetzt umgesetzt werde, handle es sich daher um eine zukunftssichere Planung, so Rentschler.

Herr Reißk, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, veranschaulichte den momentanen Planungsstand und welche Veränderungen vorgenommen wurden. Die Maßnahme trage generell zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Eppelheimer Straße bei. Zusätzlich werde die Möglichkeit bestehen, dass Feuerwehr und Krankenwagen die Gleistrassen mittels eines überfahrbaren Rasengleises mitbenutzen können, wie durch die Veranstaltung im April angeregt. An der Kreuzung „Kurpfalzring“ werde es eine breitere Aufstellfläche für Fußgänger geben. Für die Haltestelle „Pfaffengrund Stotz“ sei eine deutlich verbesserte Umsteigemöglichkeit auf den Bus vorgesehen. Die Haltestelle „Marktstraße“ werde künftig keine dynamische Haltestelle sein, sondern getrennt von der Straßenführung als Mittelbahnsteig organisiert. Zusätzlich werden weitere Radangebote für Abbiegevorgänge eingeplant, um die Radwegesicherheit zu verbessern.

Weitere Informationen zur Planung ergänzte Herr Thewalt: Entlang der Eppelheimerstraße an der Haltestelle Henkel-Teroson-Straße werde es zukünftig für Radfahrer die Möglichkeit geben, zwischen Kreuzung und Heinrich-Menger-Weg im Zweirichtungsverkehr zu fahren.. Der Diebsweg soll im Zuge der Planungen von Süden kommend im Kreuzungszulauf für den Autoverkehr zweispurig ausgebaut werden. Des Weiteren ergänzte Herr Thewalt, sei im Zuge der Entwicklung des Stadtwerkegeländes ein Ausbau der Siemensstraße vorgesehen, eine Ausfahrt „Dehner nach Norden“ mit Umsetzungen der Maßnahme sei jedoch nicht umsetzbar, da mit der im Bebauungsplan Stadtwerkegelände festgelegten Bauflächen ein Anschluss an eine öffentliche Verkehrsfläche nach Norden nicht möglich ist..

Der Bau der Straßenbahnverlängerung werde für 2015 bis 2016 geplant. Während der Bauzeit werde der Verkehrsfluss weiterhin gewährleistet, auch die Buslinie 34 soll aufrecht erhalten bleiben. Betroffene Anwohner werden in die Baustellenplanung miteinbezogen um den zeitlichen Rahmen abklären zu können, so Herr Thewalt.

TOP 3: Diskussion, Nachfragen, Verständnisfragen

Aufstellflächen (Fußgänger/Radfahrer)

Positiv bewertet wurden von den Teilnehmern die auf erweiterten Aufstellflächen für Radfahrer am Kurpfalzring und Kranichweg. Unklar sei jedoch, warum dies nicht auch für den Diebsweg und die Marktstraße umgesetzt worden sei. Herr Thewalt ergänzte, dass auch dort über weitere Aufstellflächen für Radfahrer nachgedacht werden könne. Auch die Verbreiterung der Aufstellflächen für Fußgänger wurde positiv bewertet. Die Aufstellflächen für Fußgänger ermöglichen es langsameren Fußgängern, in Etappen zu queren, ohne dass ihre Sicherheit gefährdet wird. Für schnellere Verkehrsteilnehmer würde die Zeit der Grünphase auch für eine Gesamtquerung ausreichen.

Kreuzung Kranichweg

Einige Teilnehmer monierten die Situation an der Kreuzung Kranichweg. Zum einen wurde die verkürzte Linksabbiegerspur aus Heidelberg kommend beanstandet, zum anderen störe die geplante Ampelanlage, die den Straßenverlauf blockiere.. Laut Herrn Rentschler werde zu den meisten Tageszeiten die verkürzte Linksabbiegerspur ausreichen. Einzelfälle bei besonders hohem LKW-Aufkommen könne es geben, allerdings könnten Verkehrsflächen / Straßen nicht für Einzelfälle ausgelegt werden, sondern müssten für den geprüften Planfall ausreichen. Die Ampelanlage sei verkehrstechnisch überprüft worden und würde zu keiner Störung des Straßenverlaufs führen. Weiter wurde bemängelt, dass die vormals zweispurige Fahrspur auf einen Fahrstreifen reduziert werde. Für abbiegende Fahrzeuge erhöhe sich so die Rückstaugefahr. Der Rückstau wurde in die Verkehrserhebung mit eingerechnet und hätte gemittelt keinen Einfluss so Herr Rentschler.

Haltestelle Kranichweg/Stotz

Die neu gestaltete Haltestelle Kranichweg/Stotz mit Übergang zur Buslinie wurde von einzelnen Teilnehmern in der praktischen Nutzung kritisch hinterfragt: Das Fehlen einer Ampelanlage oder eines Zebrastreifens zur direkten Querung der Straße von Straßenbahnhaltestelle hin zur Bushaltestelle sei für ältere Verkehrsteilnehmer möglicher Weise zu gefährlich. Nütze man die Ampel in einiger Entfernung zur Bushaltestelle, bestünde die Gefahr, den Bus zu verpassen. Angeregt wurde, eine weitere sichere Querung in die Planung mit aufzunehmen. Herr Thewalt erklärte, dass eine weitere Installation einer Ampelanlage oder Zebrastreifens den Verkehrsfluss doppelt belasten würde und wenig Sinn ergebe, da die Bushaltestelle durch eine bereits eingeplante Ampelanlage gut zu erreichen sei. Die Taktung zwischen Bus und Straßenbahn stehe zudem noch nicht fest, da es Linienveränderungen geben werde. Hier werde die Umsteigezeit berücksichtigt.

Verkehrsbetrachtung

Hinterfragt wurden die Methoden der Verkehrsbetrachtung. In der Praxis sei es anders als die Theorie es darstelle, warf ein Teilnehmer in die Diskussionsrunde. Momentaufnahmen würden bei einer Erhebung aufgenommen und gemittelt. Einzelfälle werden dabei ebenfalls betrachtet, fallen jedoch nicht allzu sehr ins Gewicht, so Rentschler. Für die Berechnung der Verkehrssituation seien die Spitzenstunden vormittags und nachmittags von Bedeutung.

Folgende weitere Fragen wurden von den Teilnehmenden gestellt:

Werden die Taktzeiten der Straßenbahn gleich bleiben? Wird die Straßenbahn Vorrangschaltung erhalten?

Die Taktzeiten werden gleich bleiben und die Straßenbahn wird Vorrangschaltung gegenüber den Kfz erhalten.

Welche Änderungen wird es geben bezüglich der Anbindung Straßenbahn und der Buslinie 34?

Es wird zu Linienänderungen der Linie 22 kommen, da diese in Zukunft über Bahnstadt/HBF geführt werden soll. Der Umstieg von Buslinie 34 und Straßenbahnlinie 22 wird insgesamt optimiert, da durch das Mobilitätsnetz insgesamt das Netz ertüchtigt und somit auch die Pünktlichkeit und Koordination der verschiedenen Linien optimiert werden können.

Die zukünftigen Fahrpläne sehen keine umsteigefreie Verbindung ins Neuenheimer Feld oder zum Betriebshof vor. Wie soll dies, vor allem für Schüler, flüssiger gestaltet werden?

Es existiert bereits heute eine morgendliche umsteigefreie Straßenbahn-Verbindung vom Pfaffengrund ins Neuenheimer Feld. An Schultagen fährt ein E-Wagen, der von Eppelheim kommt und an der Haltestelle Stotz um 7:15 Uhr abfährt. Ankunft am Technologiepark ist 7:26 Uhr. Diese Direktfahrt werden wir nach Eröffnung der Neubaustrecke in der Bahnstadt weiterhin anbieten.

Wenn sich herausstellen sollte, dass auf dieser Relation auch zu anderen Zeiten eine sehr hohe Nachfrage besteht, dann ist es denkbar, weitere Verstärkerfahrten anzubieten.

Darüber hinaus gibt es weiterhin regelmäßig Verbindungen zwischen Pfaffengrund und Neuenheimer Feld mit einmaligem Umstieg: Entweder mit etwas längerer Fahrzeit als heute mit Umstieg an der Stadtbücherei zur Linie 21, oder am Hauptbahnhof. Der Fußweg zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof Süd (Linie 22) und Hauptbahnhof (Linien 21, 24 und 32) beträgt nicht mehr als 5 Minuten (350 Meter). Des Weiteren besteht die Möglichkeit, alle 30 Minuten direkt am Hauptbahnhof Süd zur Linie 721 umzusteigen, die ebenfalls ins Neuenheimer Feld fährt.

Die Breite der Linksabbiegerspur für Fahrradfahrer mit teilweise 1,5 m inklusive Markierung, wie etwa am Kauflandknoten vorgesehen, wird von einigen Teilnehmenden nicht als ausreichend angesehen

Die Breite der Radwege wurde nach Vorgaben der Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen geplant und sei somit ausreichend. Die Breite entstehe aus einer Abwägung aller Breiten, die für alle Verkehrsträger benötigt werde und der zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse bzw. Finanzierungsmöglichkeiten.

TOP 4: Abschluss

Herr Thewalt bedankte sich bei den Anwesenden für die angeregte Diskussion und die vielen Fragen. Aufgabe der nächsten Wochen werde es sein, die Anregungen und Hinweise aus der Bürgerveranstaltungen in die Planung einzubeziehen und sie Mitte Oktober dem Bezirksbeirat vorzustellen.

Wie auch im Vorfeld der Veranstaltung, konnten sich die Teilnehmenden im Nachgang in einer Ausstellung der Pläne im Gespräch mit Vertretern der Stadt und RNV über den derzeitigen Planungsstand informieren und Anregungen und Hinweise geben.

