

## Dokumentation

### Teilprojekt Straßenbahnverlängerung

„Von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen“

Abschnitt 2: Eisenbahnstraße (ohne Kreuzungsbereich) bis Waldpfad  
(inkl. Kreuzungsbereich) mit Haltestelle Rathaus



## Termin & Ort

Datum: 12. September 2013  
Ort: Mehrzweckhalle Plankstadt  
Zeit: 18.00 – ca. 21.00 Uhr

Inhalt	Seite
TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Einführung und Vorstellung der Planung für den 2. Teilabschnitt	3
TOP 3 Diskussion, Nachfragen, Verständnisfragen	4
TOP 4 Ausblick	8
Anlagen 1	9

## **TOP 1: Begrüßung**

Bürgermeister Jürgen Schmitt, Gemeinde Plankstadt, begrüßte die Teilnehmenden der Veranstaltung und stellte die Verantwortlichen für die Planung vor. Seitens der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) waren Norbert Buter, Steffen Plogstert und Felix Dmochowski, als Vertretung für Jürgen Hoffmann anwesend. Vom Planungsbüro Pöyry, das von der RNV mit der Planung beauftragt wurde, Michael Backes.

Nach ca. 90 Jahren stehen die Plankstädter erneut vor der Entscheidung über den Bau und Betrieb einer Straßenbahnlinie, welche in den 70er Jahren eingestellt wurde. Bürgermeister Schmitt führte aus, dass man vor dem Hintergrund der Energiewende, der Überbelastung durch den Verkehr und die Erhöhung der Parkgebühren in den Oberzentren durchaus über eine Straßenbahnverlängerung von Eppelheim durch Plankstadt nach Schwetzingen nachdenken müsse. Vor- und Nachteile seien hierzu abzuwägen und zu klären. Die Förderquote des GVFG<sup>1</sup>-Bundesprogramms für die Verwirklichung der Projekte im Rahmen des „Mobilitätsnetz Heidelberg“ läuft in 2019 aus. Um die Finanzmittel von Bund und Land nutzen zu können, ist eine Realisierung der Maßnahme bis 2019 Voraussetzung. Auch die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und die Sanierung der Straße könnte so finanziert und müsste nicht aus eigener Tasche bezahlt werden. Herr Schmitt sieht in der Umsetzung der Straßenbahnverlängerung, die Anbindung an Mittel- und Oberzentren (Heidelberg, Mannheim) einen Standortvorteil gegenüber den Nachbargemeinden. Als Nachteile bewertete er die Kosten der Finanzierung, die Enge der Straße durch Plankstadt (an der engsten Stelle 7,3 m) und die Belastungen, die für die direkten Anwohner in der Schwetzingener und Eppelheimer Straße entstehen. Allerdings würden die Busse künftig entfallen, somit Lärm und Erschütterungen durch neue Techniken der Straßenbahn reduziert und der Individualverkehr würde abnehmen. Um die Bürger in den Entscheidungsprozess mit einzubinden ist vorgesehen, zu der geplanten Straßenbahnverlängerung einen Bürgerentscheid durchzuführen.

Insgesamt waren ca. 70 Interessierte an diesem Abend in die Mehrzweckhalle nach Plankstadt gekommen, um sich zu informieren und Fragen zu stellen. Etwa die Hälfte der Teilnehmer kam dabei aus Plankstadt, die Mehrzahl jedoch wohnte selbst nicht im diskutierten Streckenabschnitt zwei. Rund 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten bereits an der ersten Veranstaltung teilgenommen.

Ziel der Veranstaltung war es, die Teilnehmenden über die Rahmenbedingungen der Planungen im Kontext des Mobilitätsnetzes Heidelberg 2020 sowie über die konkrete Planung in dem Abschnitt 2 (von der Eisenbahnstraße (ohne Kreuzungsbereich) bis zum Waldpfad mit der

---

<sup>1</sup> GVFG steht für Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, mit dem der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden gewährt.

Haltestelle Rathaus) zu informieren. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden Fragen stellen und ihre Hinweise und Kommentare zu den Planungen äußern. Dabei sollte dargestellt werden, was für eine Straßenbahn in Plankstadt spricht.

## **TOP 2: Einführung und Vorstellung der Planung für den 2. Teilabschnitt**

Herr Buter, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, gab eine Einführung in die Planung und erläuterte den Anwesenden, warum es sinnvoll wäre, Plankstadt an das Mobilitätsnetz Heidelberg 2020 anzuschließen. Durch die gemeinsame Planung könnten die Kosten von über 50 Millionen Euro erreicht werden, die für eine Förderung nach Bundes-GVFG notwendig sind. Plankstadt allein würde diese Summe nicht erreichen und die notwendigen Kriterien für eine Förderung nicht erfüllen. Die Bezuschussung durch den Bund würde zeitnah stattfinden. Eine Vorfinanzierung durch die Gemeinde wäre dadurch nicht notwendig.

Herr Plogstert, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, erläuterte die Vorteile und Hintergründe der Planung. Er erläuterte auch, dass die Bevölkerung eher auf das Auto verzichten würde, wenn die Möglichkeit besteht, mit der Bahn zu fahren statt mit dem Bus. Eingesetzt werden sollen Niederflurbahnen mit hohem Fahrkomfort und geringen Erschütterungen. Zusätzlich werden hochwertige Haltestellen mit Fahrgastinformationen installiert und ein barrierefreies Aus- und Einsteigen gewährleistet. Ein taktiles Leitsystem soll Sehbehinderte über den Bahnsteig führen.

Herr Dmochowski, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, stellte die Vorteile gegenüber dem heutigen Angebot dar, insbesondere mit Hinblick auf den Zeitgewinn durch eine Straßenbahn. Die Linie 22 würde künftig den Heidelberger Hauptbahnhof direkt anfahren. Die Fahrzeitleistungen betragen 2 Minuten bis Heidelberg Innenstadt, 8 Minuten bis Heidelberg Hbf und 4 Minuten bis Schwetzingen Bahnhof. Hinzu kommt, dass nicht mehr umgestiegen werden muss und somit auch keine Anschlüsse mehr verpasst werden können. Zudem ging er auf Einzelheiten der Strecke ein. Insgesamt wären drei Haltestellen für Plankstadt vorgesehen (Plankstadt-Ost, Rathaus, Altenheim). Die Straßenbahnen würden sich außerhalb der Gemeinde begegnen, nicht innerhalb der Ortschaft, da dies aus Platzgründen nicht möglich ist.

Eine genaue Erläuterung des 2. Streckenabschnitts erfolgte durch Herrn Backes, Planungsbüro Pöyry (siehe dazu auch die Präsentation). Herr Buter, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, wies auf neue Techniken und Maßnahmen in Bezug auf Lärm und Erschütterung hin. Der Baubeginn sei frühestens für 2016, nach Vorliegen der Finanzierungszusage, geplant. Die Straßenbahn könnte dann 2018 in Betrieb genommen werden.

### **TOP 3: Diskussion, Nachfrage, Verständnisfragen**

Primär wurde an diesem Abend darüber diskutiert, wie sinnvoll der Bau einer Straßenbahn für die Gemeinde Plankstadt sein könnte. Es kamen Fragen zu den angenommenen Fahrgastzahlen auf, sowie die Anbindung an das Verkehrsnetz und welche Vorteile es dadurch für die Bürgerinnen und Bürger gäbe. Plankstadt könne mit einem Fahrgastzuwachs von ca. 3.000, zwischen Eppelheim und Schwetzingen sogar mit doppelt so vielen Fahrgästen rechnen. Geplant wird eine 20 minütige Taktung der Straßenbahn nach Schwetzingen, technisch wäre jedoch auch eine 10 minütige Taktung möglich. Die Straßenbahnen würden dann weiterhin im 10-Minuten-Takt nach Eppelheim fahren und jede zweite Bahn würde bis Schwetzingen weitergeführt. Zeit- und Anschlussverluste durch Umstiege in Eppelheim würden entfallen. Mit Realisierung der Linienführung der Linie 22 durch die Bahnstadt würde zudem eine Direktverbindung an den Heidelberger Hauptbahnhof geschaffen. Problematisch wurde von einigen Teilnehmenden gesehen, dass die Haltestellen der Straßenbahnen, wie zum Beispiel aus der Kantstraße, nicht von überall schnell zu erreichen wären. Dies sei jedoch ein grundlegendes Problem, welches auch momentan bestehe, so Bürgermeister Schmitt. Die Einführung eines Stadtbusses, um bestimmte Ortsbereiche besser anzubinden, sei schon vor einiger Zeit auch Thema im Gemeinderat gewesen. Dieser habe aber damals die Einführung des Stadtbusses mehrheitlich abgelehnt.



Wie schon bei der ersten Veranstaltung waren auch an diesem Abend der beengte Straßenraum in der Schwetzingener und Eppelheimer Straße in Plankstadt durch die geplante Straßenbahn führt, sowie mögliche

Gefahren, welche durch den Bau und Betrieb der Straßenbahn auftreten können, Diskussionsthemen.

Herr Buter führte aus, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bestehende Gefahren festgestellt und analysiert werden. Zudem wurde geklärt, wie die Sicherheit für zum Beispiel Hofeinfahrten und Gefahrenzonen gewährleistet werden können. Weiter wurde deutlich gemacht, dass auch Straßenbahnen, vergleichbar mit Kraftfahrzeugen und Lastkraftwägen, Verkehrsteilnehmer sind und gleichermaßen der Straßenverkehrsordnung Folge zu leisten haben. Da die Straße zweigleisig befahren werden kann, ist ein Ausweichen oder gegebenenfalls die Überholung von und durch PKWs, LKWs und Fahrräder möglich. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Blinker oder Ampelanlagen zu installieren, um den Verkehr sicher zu regeln. Angemerkt wurden die fehlenden Warnleitsysteme in den Plänen auf dem Schulweg im Nordosten Plankstadts. Herr Backes sicherte eine Aktualisierung der Planungsunterlagen für die dritte Veranstaltung zu.

Die Frage nach der momentan vorherrschenden „Rechts-vor-Links-Regelung“ und ob diese auch für die Straßenbahn gelten wird oder ob es zu einer Wiedereinführung der Vorfahrtstraßenregelung kommt, wurde von Herrn Schmitt, Bürgermeister Plankstadt, dahingehend beantwortet, dass die „Rechts-vor-Links-Regelung“ künftig mittels dreier „Bremsen vor Ort“ aufgehoben werden könne. Geprüft werde der Bau von Kreisverkehrsplätzen, die bei Durchfahrt der Straßenbahn signaltechnisch gesichert werden. Der Bau von Kreisverkehren wird auch ohne den Bau der Straßenbahn in Plankstadt geprüft werden. Zudem ist vorgesehen, die Schwetzingen und Eppelheimer Straße weiterhin mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 zu belassen. Eine Verkehrserhebung für Plankstadt ergab, dass aufgrund der Umgehungsstraßen ein Rückgang von 97% des LKW-Anteils verzeichnet werden kann. Ca. Sechstausend Fahrzeuge wurden insgesamt pro Tag gezählt. Der reine Durchfahrtsverkehr beträgt dabei unter 20%, hauptsächlich handelt es sich aber um Quell- und Zielverkehr. Eine Verlagerung des Verkehrs in die Nebenstraßen wird nicht erwartet.

Auf der Veranstaltung im November letzten Jahres wurde die Haltestelle „Plankstadt – Rathaus“ vorgestellt, welche nun in der Planung hin zur Kirche verschoben wurde. Herr Plogstert, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, erläuterte, dass durch die Verschiebung hin zur Kirche, eine sinnvollere Straßenführung gewährleistet sei, die Barrierefreiheit des Bahnsteigs in der erforderlichen Länge realisiert und durch die versetzte Anordnung der Bahnsteige des Gemeindeplatz aufgewertet werden könne. Die bisherige Bezeichnung „Plankstadt – Rathaus“ könne noch geändert werden, da die Namen lediglich Bestandteil der Planung seien und noch nicht endgültig fest liegen.

Unverständnis wurde gegenüber dem Abriss des Mäuerchens bei der Kirche gezeigt, welches durch den Bau der neuen Haltestelle „Plankstadt – Rathaus“

weichen müsste. Der momentane Planungsstand wurde bereits bei einem Vor-Ort-Termin mit dem Pfarrer besprochen. Der Grünstreifen zwischen Kirche und Mauer könne erhalten bleiben, der Abriss des Mauerchens sei jedoch voraussichtlich nicht zu vermeiden. Herr Schmitt sicherte jedoch zu, dass es zu einer sicheren Entscheidung erst nach Absprache mit der Kirche und dem Amt für Denkmalschutz kommen würde.

Auch die Situation der Gehwege wurde thematisiert. Sie sind festes Planungselement und sollen, wo möglich, breiter gestaltet werden. Zur Straße hin werden sie mit einer Rinne abgetrennt und sind somit barrierefrei. Durch die Rinne anstelle eines Bordsteines bleibt die Trennwirkung hin zu den Häusern weiter bestehen. Um die Trennungswirkung zur Straße hin zu verdeutlichen, könne man über eine andere Pflasterung nachdenken, so die Planer. Grund hierfür ist, dass auch heute oft die Autos auf den Gehweg ausweichen. Der Gehweg entlang der Kirche wird in der Haltestelle Plankstadt – Rathaus integriert sein, da aus Platzgründen eine alternative Planung nicht möglich sein wird.

Nachfragen gab es auch in Bezug auf verschiedenen Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz und der Pflege der eingebauten Elemente. Ein Teilnehmer wollte wissen, wie zusätzliche Kosten finanziert werden sollen, falls weitere Erschütterungsmaßnahmen nachgerüstet werden müssen. Herr Buter, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH erklärte, dass Mehrkosten bereits in den Gesamtbetrag von 36 Millionen Euro für die Streckenverlängerung eingeplant seien. Zusätzliche Kosten werden nicht erwartet, 10% seien allein für den Erschütterungsschutz vorgesehen. Vorgesehen ist zudem ein elastischer Unterbau, welcher schon an anderen Stellen erprobt wurde. Herr Buter nannte eine Liste mit den Orten (Kirchheim, Mannheim Nationaltheater). Geplant ist eine Schienenfußummantelung, welche Salz- und Frostbeständig ist. Eine aufwendige Pflege würde daher nicht notwendig sein. Der Erschütterungsschutz wird im Planfeststellungsverfahren definiert und rechtlich festgelegt.

Mit Bezug auf die Kosten fragten einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ob die ermittelten Zahlen auch für das Jahr 2018, also zum Baustart noch realistisch seien. Herr Buter sicherte zu, dass sich mit einer Steigerung der Kosten auch die Zuschüsse erhöhen würden. Dies sei rechtlich festgelegt. Aus eigenen Erfahrungen könne er jedoch berichten, dass es in anderen Planungen zu keinen Erhöhungen gekommen sei und die Kostenschätzungen sehr genau geplant gewesen seien. Etwaige Erhöhungen könnten jedoch durch Einsparungen an anderen Stellen ausgeglichen werden.

Folgende weitere Fragen wurden von den Interessierten gestellt:

*Wo sind Strommasten und Straßenbahnoberleitungen entlang enger Stellen geplant? Werden diese an den Häusern befestigt?*

Der Abstand zwischen den einzelnen Masten ist üblicherweise zwischen 30 und 50 Meter lang. Eine Länge von bis 60 Metern wäre jedoch möglich. Die Befestigung an Hauswänden ist nicht immer machbar, zum Beispiel aus Gründen der Statik und muss zuvor mit den Hauseigentümern abgesprochen werden.

*Wie kann die Überprüfung der Straßenbeleuchtung während der Bauzeit gewährleistet werden?*

Die Bauzeit wird in mehrere Abschnitte aufgeteilt und blockiert somit nicht den gesamten Streckenverlauf. Zusätzlich werden im Rahmen der Baumaßnahme die Straßenleuchten ausgetauscht und durch neue Laternen ersetzt. Die Überprüfung wird weiterhin gewährleistet sein, notfalls erfolgt ein Ersatz durch provisorische Bauleuchten.

*Wie stark verspätet sich die Straßenbahn wenn Störungen, wie zum Beispiel Fahrradfahrer, Be- und Entladevorgänge oder Sonstiges die Gleise blockieren?*

Herr Dmochowski konnte hier aus eigener Erfahrung als Straßenbahnfahrer berichten: Fahrradfahrer weichen der Bahn aus oder fahren schneller als die Bahn. Sie sind in den meisten Fällen kooperativ und führen nicht zu einer Störung. Das mehrfache Eintreten von Störungen auf einer Fahrt sei realitätsfremd. Störungen die hin und wieder auftreten, haben nur einen geringen Einfluss auf die Fahrtzeit.

*Wie kann bei einer Bauzeit von 3 - 4 Jahren ein reibungsloser Geschäftsbetrieb von Unternehmen und Läden entlang der Streckenführung innerhalb der Gemeinde Plankstadt stattfinden?*

Der Zeitplan für die Bauarbeiten wird mit den Anwohnern und Geschäftsbetreibern eng abgesprochen. Die Erreichbarkeit muss während der Bauzeit gewährleistet sein, auch in Absprache mit der Feuerwehr. Auch Be- und Entladevorgänge können und müssen weiterhin stattfinden.

*Was passiert bei höhengleicher Ausbildung der Fahrbahn und des Gehwegs? Müssen die Grundstückszufahrten angepasst werden?*

Bei den Planungen werden sich die Gehweghöhen an den Einfahrten bzw. Zugängen orientieren.

*Wie können technische Pannen, wie zum Beispiel in Kirchheim, vermieden werden? Der Verkehr wartet dort meist unnötig lange, bis die Straßenbahn vorbei gefahren ist.*

Die Problematik in Kirchheim wird in Plankstadt nicht auftreten, da andere technische Lösungen geplant sind.



*Warum wird eine teure Straßenbahn gebaut, wenn der Linienbus die Gemeinde nichts kostet?*

Herr Schmitt bestätigte, dass es dadurch zu Mehrkosten kommen würde. Es wird vor allem der langfristige Nutzen für die Gemeinde gesehen. So sind Direktanbindungen im ÖPNV (hier an Heidelberg) attraktiver und werden als Standortvorteil gewertet. Einwohnerverluste sollen damit entgegengewirkt bzw. für Zuziehende ein Anreiz geschaffen werden.



#### **TOP 4: Ausblick**

Bürgermeister Schmitt bedankte sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die anregende Diskussion. Auf die Anmerkung einer Bürgerin, warum die Dokumentation nur im Internet zu finden sei, bot Herr Schmitt als Kompromiss an, diese im Rathaus auszulegen, zusammen mit den Plänen. Ein Hinweis über den Auslageort und genauen Zeitpunkt wird im Ortsblatt zu finden sein. Anschließend wurden die Teilnehmer dazu eingeladen, die Themen der Präsentation, welche an Stellwänden im Einzelnen vorgestellt wurden, zu diskutieren und weitere Anregungen zu geben oder Fragen zu stellen. Dargestellt wurden die „Einbindung in das Mobilitätsnetz“, die „Vereinbarkeit verschiedener Verkehrsträger“ (Dimensionen im Straßenraum, Engstellen), „Haltestellen“, „Lärm und Erschütterung“, sowie die „Gesamtstrecke“.

Frau Knapstein machte die Teilnehmer auf die Trassenbegehung am 12. Oktober 2013 aufmerksam. Interessierte haben die Möglichkeit, ab 10:30 Uhr an einer gemeinsamen Begehung der gesamten Streckenführung teilzunehmen. Startpunkt ist die Grünfläche am Ortsausgang Richtung Eppelheim, vor dem Kreisverkehr.



## ANLAGE 1: Tagesordnung

<b>Zeit</b>	<b>Was?</b>
18:00	<b>Begrüßung durch Bürgermeister Jürgen Schmitt, Plankstadt</b>
18:10	<b>Vorstellung der Agenda für den Abend</b> Yvonne Knapstein, teamewen
18:15	<b>Einführung – Was spricht für eine Straßenbahn?</b> Norbert Buter, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
18:20	<b>Vorstellung der Planung für den 2. Teilabschnitt</b> Steffen Plogstert, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH Felix Dmochowski, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH Michael Backes, Planungsbüro Pöyry
19:00	<b>Diskussion, Nachfrage, Verständnisfragen</b>
19:55	<b>Ausblick</b>
20:00	<b>Infostände zu Plänen des Teilabschnitts</b>
21.00	<b>Ende</b>