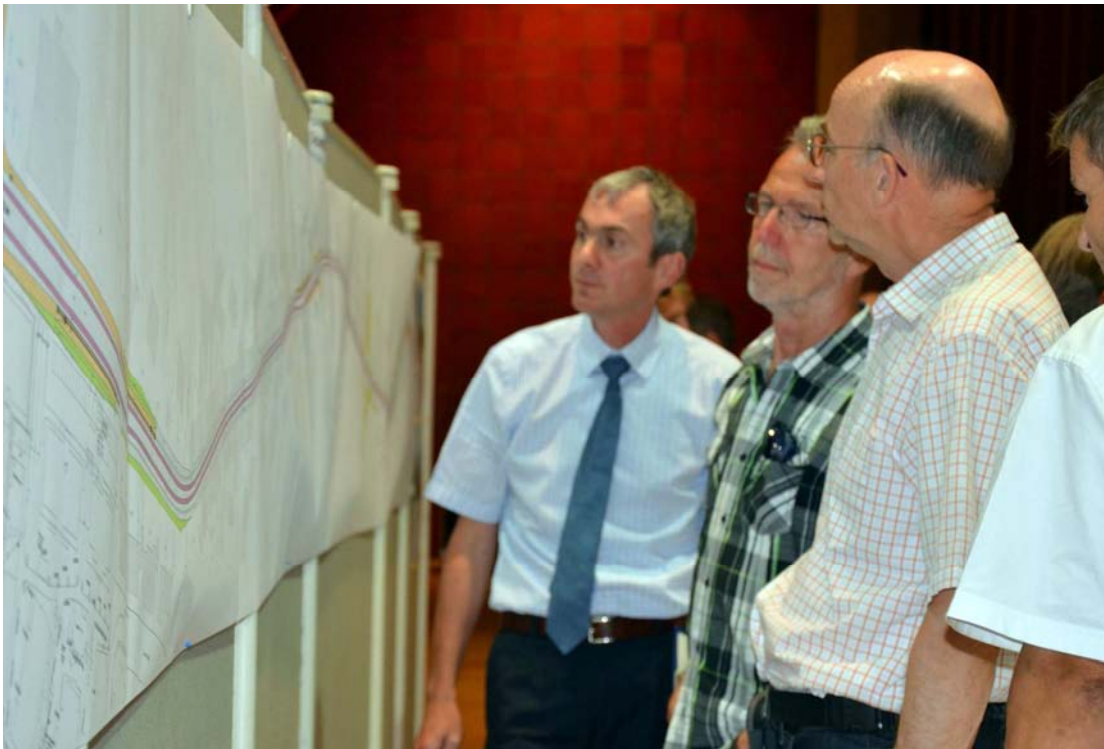


Dokumentation

Teilprojekt Straßenbahnverlängerung

„Von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen“

Abschnitt 1: Kreisverkehr am Ortseingang mit Haltestelle Plankstadt-Ost bis Eisenbahnstraße (inkl. Kreuzungsbereich)



Termin & Ort

Datum: 05. 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 1. Teilabschnitt	3
TOP 3 Diskussion, Nachfragen, Verständnisfragen	4
TOP 4 Ausblick	6
Anlage 1	7

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 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 führt aus, dass man vor dem Hintergrund der Energiewende, der Überbelastung durch den Verkehr und die Erhöhung der Parkgebühren in den Ober- und Mittelzentren durchaus über eine Straßenbahnverlängerung von Eppelheim durch Plankstadt nach Schwetzingen nachdenken müsse. Vor- und Nachteile seien hierzu abzuwägen und zu klären. Die Förderquote des GVFG¹-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 Belastung, welche 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 werden und der Individualverkehr würde abnehmen. Um die Bürger Plankstadts in den Entscheidungsprozess einzubeziehen ist vorgesehen, zu der geplanten Straßenbahnverlängerung einen Bürgerentscheid durchzuführen.

Insgesamt waren ca. 80 Interessierte an diesem Abend in die Mehrzweckhalle nach Plankstadt gekommen, um sich zu informieren und Fragen zu stellen. Ein Drittel der Teilnehmer kam aus Eppelheim, etwa vier aus Schwetzingen, den Hauptteil machten jedoch die Plankstädter aus. Knapp ein Drittel der Anwesenden nutzt selbst den ÖPNV oder ist auf diesen angewiesen. Auch betroffene der Teilabschnitte zwei und drei, die in den kommenden zwei Wochen vorgestellt werden, nahmen an der Veranstaltung teil.

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 1 (Kreisverkehr am Ortseingang mit Haltestelle Plankstadt-Ost bis

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

Eisenbahnstraße (inkl. Kreuzungsbereich) 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 1. 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 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.

Herr Plogstert, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, erläuterte die Vorteile und Hintergründe der Planung. Er erläuterte auch, dass die Bevölkerung eher auf das Auto verzichtet, 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 führt Sehbehinderte über den Bahnsteig.

Herr Hoffmann, 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 Fahrzeitvorteile 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.

Eine genaue Erläuterung des 1. Streckenabschnitts erfolgte durch Herrn Backes, Planungsbüro Pöyry (siehe dazu auch die Präsentation).

TOP 3: Diskussion, Nachfrage, Verständnisfragen

Ein wichtiges Thema des Abends war der beengte Straßenraum in der Schwetzingener und Eppelheimer Straße in Plankstadt durch die die geplante Straßenbahn führt, sowie mögliche Gefahren, welche durch den Bau und Betrieb der Straßenbahn auftreten können. Herr Buter führt aus, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bestehende Gefahren festgestellt und analysiert werden. Zudem wird geklärt, wie die Sicherheit für zum Beispiel Hofeinfahrten und Gefahrenzonen gewährleistet werden können. Weiter wird deutlich gemacht, dass die Straßenbahn, 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. Evtl. auftretende gegenseitige Beeinträchtigungen (wie sie zwischen den Verkehrsteilnehmern stellenweise auch schon heute bestehen, aber auch Baustellenverkehre o. ä.) lassen sich durch organisatorische Maßnahmen minimieren.

Ein weiterer Aspekt ist die Verträglichkeit von Straßenbahn und Fahrradwegen. Einigen Teilnehmenden stellte sich die Frage, ob beide Nutzungen in Einklang gebracht werden können. Herr Backes bestätigte die Integration der Fernfahrradwege in der Gesamtbetrachtung der Planung. Diese verlaufen in einer parallelen Straße zur Schwetzingener und Eppelheimer Straße, in denen die geplante Straßenbahntrasse verlaufen soll. Eine sichere Überquerung der Trassen mit dem Fahrrad wird durch rechtwinklig angelegte Querungen gewährleistet. In Plankstadt ist es möglich, zwischen den Gleisanlagen und der Rinne mit dem Fahrrad, wie bisher auch, durch die für eine Geschwindigkeit von Tempo 30 ausgewiesene Hauptstraße zu fahren. Ein eigener Fahrradweg innerhalb des Ortes ist aufgrund der engen Straßenführung nicht möglich. Die Barrierefreiheit der Straße (keine Bordsteine) erlaubt zusätzlich ein gefahrloses Ausweichen zu den Seiten hin.

Die Frage nach der momentan vorherrschenden „Rechts-vor-Links-Regelung“ und ob diese auch für die Straßenbahn gelten wird, wurde von Herrn Schmitt,

Bürgermeister Plankstadt, dahingehend beantwortet, dass diese Regelung künftig mittels dreier „Bremsen vor Ort“ aufgehoben werden könne. Geplant sind Kreisverkehre, die bei Durchfahrt der Straßenbahn signaltechnisch gesichert werden. Der Bau von Kreisverkehrsplätzen wird auch ohne den Bau der Straßenbahn in Plankstadt geprüft werden. Bis dahin ist weiterhin vorgesehen, die Straße durch Plankstadt mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 auszuweisen.

Während der Diskussionsrunde wurden Vergleiche zu den Straßenbahnen in Eppelheim und Kirchheim gezogen. Da dort andere Standortverhältnisse und Rahmenbedingungen vorliegen, ist ein direkter Vergleich nur bedingt möglich. Die Erfahrungen werden jedoch in die Planung mit aufgenommen und thematisiert. Auch die Zuschüsse für Eppelheim können nicht mit denen für Plankstadt verglichen werden. Dies begründet sich durch unterschiedliche Kilometerzahlen sowie Zuschusskriterien.

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.

Mehrere Teilnehmer sorgten sich um die Mietminderung ihrer Grundstücke, die direkt an der geplanten Straßenbahntrasse liegen. Da die Grundstücke jedoch weiterhin erreichbar bleiben und keine Nachteile entstehen, werden keine Minderungen erwartet. Vielmehr kann eine mögliche Erhöhung der Miete durch die Attraktivität der Straßenbahn erwartet werden, so Buter.

Folgende weitere Fragen wurden von den Interessierten gestellt:

Warum wurden keine alternativen Planungsvorschläge vorgestellt, die zur Abstimmung stehen?

Einer der größten Vorteile der Verlängerung der Straßenbahn ist neben der verbesserten Pünktlichkeit auch der Wegfall des Umstiegs in Eppelheim. Dieser kommt nur bei einer Verlängerung der Straßenbahn zum tragen.

Welche Zeitvorstellung ist bis zu einem Bürgerentscheid vorgesehen?

Zuerst muss der Finanzierungsantrag stehen und die Zuschüsse geklärt werden. Angestrebt wird das erste Halbjahr 2014.

Sind große Lastkraftwagen (UPS, DHL,...) störende Faktoren für die Straßenbahn?

Bei einer Verkehrszählung wurden für Plankstadt 10 LKWs pro Stunde gezählt. Davon waren 6 Busse, die durch die Straßenbahn wegfallen werden. Kommt es zu einem Stau durch einen LKW, muss auch die Straßenbahn halten und warten genauso wie andere Verkehrsteilnehmer.

Gibt es eine Garantie für den Einsatz moderner Fahrzeuge?

Für die Straßenbahnverlängerung von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen sind moderne Niederflurbahnen vorgesehen. Bei Störungen ist es natürlich möglich, dass ältere Modelle eingesetzt werden. Eine Garantie könnte vertraglich geregelt werden.

Wie würde der Verkehr umgeleitet werden (z.B. während einer Tunnelsperrung), wenn die Straßenbahn durch Plankstadt fährt?

Plankstadt wird weiterhin innerhalb der Umleitungsstrecke liegen. Dies ist technisch möglich, wird jedoch mit der Straßenverkehrsbehörde abgesprochen.



TOP 4: Ausblick

Bürgermeister Schmitt bedankte sich bei den Teilnehmern für die anregenden Diskussionen. Auf die Anmerkung einer Bürgerin, warum die Dokumentation nur im Internet zu finden sei, bot Herr Jürgen Schmitt als Kompromiss an, diese im Rathaus auszulegen, zusammen mit den Plänen. Ein Hinweis über den Auslageort und genauen Zeitpunkt, werden 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“.

ANLAGE 1: Tagesordnung

Zeit	Was?
18:00	Begrüßung durch Bürgermeister Jürgen Schmitt, Plankstadt
18:30	Vorstellung der Agenda für den Abend Yvonne Knapstein, team ewen
18:40	Einführung – Was spricht für eine Straßenbahn? Norbert Buter, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
18:50	Vorstellung der Planung für den 1. Teilabschnitt Steffen Plogstert, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH Jürgen Hoffmann, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH Michael Backes, Planungsbüro Pöyry
19:00	Diskussion, Nachfrage, Verständnisfragen
20:20	Ausblick
20:30	Infostände zu Plänen des Teilabschnitts 1
21.00	Ende