

1. Kurzbeschreibung des aktuellen Planungsstandes der Maßnahme

1.1 Planungsgrundsätze

- Im Bereich zwischen den Haltestellen Marienkirche und Sternstraße wird die Stadtbahn abschnittsweise eingleisig auf einem eigenen Gleiskörper geführt. Auf Grund der Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde für Stadtbahnanlagen (TAB) muss der Gleiskörper als nicht überfahrbar ausgebildet werden. Daher wird dieser zur Fahrbahn mit Hochborsteinen (Abstichmass 12- 15 cm) abgegrenzt und außerhalb der Haltestellenbereiche als Grüngleis ausgebildet. Im Bereich der Haltestellen wird er asphaltiert.
- Der gesamte Straßenraum wird neugeordnet. Soweit es die Fahrbahnbreite zulässt, ist die Markierung von Schutzstreifen, wie in der Erzbergerstraße, vorgesehen.
- Zwischen den Haltestellen Sternstraße und Friesenheim Mitte (Endhaltestelle) werden die Gleise wie bisher innerhalb der Fahrbahn verlaufen. Diese werden jedoch grundlegend erneuert. Um künftig die Begegnung zwischen der Stadtbahn und LKW zu ermöglichen, ist eine geringfügige Verschiebung der Gleisanlage vorgesehen.
- Hierdurch wird außerdem die Möglichkeit für die Feuerwehr zur Anleiterung im Brandfall verbessert.
- Das ursprünglich vorgesehene Einbahnstraßensystem entfällt.
- Sämtliche Haltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Wegen der beengten Verhältnisse ist dies im Bereich der Haltestelle Kreuzstraße jedoch nur bedingt möglich.
- Laut Forderung des TAB müssen alle Querungsstellen des eigenständigen Gleiskörpers durch den Individualverkehr signalisiert werden. Daher wurde deren Anzahl reduziert. Künftig ist eine Querung der Gleisanlage nur noch an den Kreuzungen vorgesehen:
 - Carl-Friedrich-Gauß-Straße
 - Pettenkoferstraße
 - Virchowstraße
 - Bremserstraße
 - Fichtenstraße/Ebertstraße
 - Riedsaumstraße
- An folgenden Einmündungen soll lediglich die Fahrbeziehung Rechtsausbiegen bzw. Rechtseinbiegen realisiert werden:
 - Bessemerstraße
 - Röntgenstraße
 - Kneippstraße

- Paul-Ehrlich-Straße
 - westliche Einmündung der Bremserstraße
 - Benzstraße
 - Hüttenmüllerstraße
 - Ernst-Lehmann-Straße
 - Schwalbenweg
 - Siemensstraße
 - Taubenstraße
 - Für den gesamten Bereich der Maßnahme ist eine neue Beleuchtungsanlage mit Einzelleuchten vorgesehen.
- Im Bereich der Hohenzollernstraße wird die komplette Fahrleitungsanlage einschließlich der Masten erneuert, da der größte Teil der Masten aus dem Jahr 1967 ist und damit seine theoretische Lebensdauer überschritten hat.
 - Im Bereich von „Alt-Friesenheim“ muss wegen der engen Platzverhältnisse die Aufhängung an den vorhandenen Wandankern beibehalten werden. Allerdings ist deren Statik im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung zu überprüfen. Soweit es die Platzverhältnisse erlauben, ist auch hier die Aufstellung von Einzelmasten vorgesehen.

1.2. Bereich Hohenzollernstraße

1.2.1 Haltestelle Marienkirche

Die heutige Lage der Haltestelle wird beibehalten. Die Bahnsteige werden gegenüberliegend angeordnet Zweigleisiger Streckenabschnitt im Bereich der Haltestelle.

1.2.2 Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Marienkirche und der Haltestelle Heinrich-Ries-Halle

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- | | |
|--|---------------------|
| • Gehweg | ca. 1,50 m |
| • Längsparkplätze | 2,00 m |
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Eingleisiger Gleiskörper | 3,40 m |
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Längsparkplätze | 2,00 m |
| • Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) | ca. 1,25 bis 1,50 m |

1.2.3 Fußgängerquerung im Bereich der Röntgenstraße

Im Bereich der Einmündung Röntgenstraße ist gegenüber dem Weg innerhalb des Marienparks zwischen Hohenzollernstraße und Erzbergerstraße eine signalisierte Querung der Fahrbahnen des Individualverkehrs und der Gleisanlage für Fußgänger vorgesehen.

1.2.4 Haltestelle Heinrich-Ries-Halle

Die Bahnsteige der Haltestelle werden südlich der Pettenkoferstraße gegenüberliegend angeordnet. Der Zugang zur Haltestelle wird in die Fußgängerführung im Bereich des Knotens Hohenzollernstraße/Pettenkoferstraße integriert. Zusätzliche Nachtbushaltestellen werden im Bereich der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs hergestellt. Neben den Bahnsteigen wird die Fahrbahnbreite von 4,25 m auf 3,50 m reduziert. Im Bereich der Haltestelle sind auf der Seite der Heinrich-Ries-Halle Schrägparkplätze vorgesehen. Zweigleisiger Streckenabschnitt im Bereich der Haltestelle.

1.2.5 Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Heinrich-Ries-Halle und Haltestelle Klinikum

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) min. 1,50 m
- Längsparkplätze 2,00 m
- Fahrbahn 4,25 m
- Einleisiger Gleiskörper 3,40 m
- Fahrbahn 4,25 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m
- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,50 bis 3,70 m

1.2.6 Einmündung Virchowstraße

Gegenüber der Einmündung der Virchowstraße liegt die Hauptzufahrt des Klinikums für die Anlieferung und für Rettungsfahrzeuge. Daher wird dieser Knotenpunkt vollsignalisiert und mit kurzen Links- und Rechtsabbiegespuren in der Hohenzollernstraße ausgestattet.

Gleichzeitig wird mit der Signalisierung des Knotenpunktes eine gesicherte Querung für die Schüler der Rupprecht-Schule geschaffen.

1.2.7 Haltestelle Klinikum

Wegen der Platzverhältnisse ist im Bereich Klinikum die Anordnung von gegenüberliegenden Bahnsteigen nicht möglich. Die Bahnsteige werden daher versetzt angeordnet. Der stadtauswärtsführende Bahnsteig liegt auf der Seite des Klinikums und der in Gegenrichtung nördlich der Einmündung der Bremserstraße. Die Bahnsteigzugänge werden in die Vollsignalisierung der Einmündung Hohenzollernstraße /Bremserstraße eingebunden. Zusätzliche Nachtbushaltestellen werden im Bereich der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs hergestellt.

Im Bereich der Haltestelle sind auf der Westseite Schrägparkplätze vorgesehen. Jeweils auf der Seite der Bahnsteiganlage wird die Fahrbahnbreite von 4,25 m auf 3,5 m verringert. Die Einleisigkeit des Bahnkörpers wird im Bereich der Haltestelle fortgeführt. Zur Andienung der vorhandenen Geschäfte ist eine Ladezone vorgesehen.

1.2.8 Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Klinikum und der Ebertstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) 1,30 bis- 4,30 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m/4,85 m
- Fahrbahn 4,25 m
- Einleisiger Gleiskörper bis zur Benzstraße 3,40 m
- Zweigleisiger Bahnkörper zwischen Benz- und Ebertstraße 5,67 m
- Fahrbahn 4,25 m
- Schrägparkplätze 4,85 m
- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,60 bis 2,80 m

1.2.9 Haltestelle Fichtenstraße/Ebertstraße

Die Bahnsteige der Haltestelle werden nördlich der Ebertstraße gegenüberliegend angeordnet. Der Zugang zur Haltestelle wird in die Fußgängerführung im Bereich des Knotens Hohenzollernstraße /Fichtenstraße/Ebertstraße integriert. Die Bahnsteiganlage wird behindertengerecht ausgebaut. Neben den Bahnsteigen wird die Fahrbahnbreite von 4,25 auf 3,50 m reduziert. Zweigleisige Gleisanlage im Bereich der Haltestelle.

1.2.10 Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Fichtenstraße/Ebertstraße und der Haltestelle Sternstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,50 bis 4,30 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m/4,85 m
- Fahrbahn mit stadteinwärtsführendem Gleis 4,25 m
- Stadtauswärtsführende Gleisanlage als eigenständiger Gleiskörper 3,40 m
- Fahrbahn mit integriertem Gleis (stadteinwärts) 4,25 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m/4,85 m
- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,60 bis 2,80 m

1.2.11 Fußgängerquerung im Bereich der Röntgenstraße

Zwischen den Einmündungen des Schwalbenwegs und der Siemensstraße ist eine signalisierte Fußgängerquerung vorgesehen.

1.2.12 Haltestelle Sternstraße

Diese Haltestelle wird als „Zeitinsel“ ausgebildet. Kurz vor dem Einfahren der Stadtbahn wird die Fahrbahn des Individualverkehrs signaltechnisch gesperrt, so dass die ÖPNV-Nutzer gesichert die Fahrbahn betreten können um in die Bahn einzusteigen. Um ein niveaugleiches Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, wird die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr auf die Höhe des Bahnsteigniveaus hochgezogen. Wegen der Nähe der Haltestelle zur Sternstraße wird deren Signalanlage mit der Haltestellenanlage koordiniert. Außerdem werden in der Sternstraße je Fahrtrichtung drei getrennte Fahrspuren (Rechtsabbiegespur, Geradeauspur, Linksabbiegespur) hergestellt.

1.3. Alt-Friesenheim

1.3.1 Sternstraße bis Friesenstraße

Die Gliederung des Straßenraumes richtet sich nach der vorhandenen Gesamtbreite und orientiert sich an den vorhandenen Straßenbäumen.

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) a. 1,40 bis 3,00 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m
- Fahrbahn 8,46 m
zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Längsparkplätze 2,00 m
- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 2,10 m

1.3.2 Friesenstraße bis Kreuzstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) a. 1,50 bis 2,00 m
(Engstelle 1,10 m)
- Fahrbahn 6,30 bis 6,60 m
zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) 1,20 bis 2,80 m

In diesem Abschnitt können wegen der zu geringen Gesamtbreite des Straßenraumes keine öffentlichen Parkplätze ausgewiesen werden.

1.3.3 Haltestelle Kreuzstraße

Aus Platzgründen musste der Bahnsteig der Haltestelle Kreuzstraße in Fahrtrichtung stadtauswärts von der Einmündung Friesenstraße zur Einmündung Hagellochstraße verschoben werden. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung stadteinwärts verbleibt an seinem heutigen Standort. Die Haltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Zwischen den Bahnsteigen ist ein signalisierter Überweg vorgesehen.

1.3.4 Luitpoldstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Süd nach Norden):

- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,30 bis 2,10 m
- Fahrbahn 6,30 bis 6,60 m
zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,10 bis 1,90 m
(Engstelle ca.0,88 m)

In diesem Abschnitt können wegen der zu geringen Gesamtbreite des Straßenraumes keine öffentlichen Parkplätze ausgewiesen werden

1.3.5 Haltestelle Hagellochstraße

Die Bahnsteige sind gegenüberliegend angeordnet. Die Bahnsteiganlage wird behindertengerecht ausgebaut. Um die Bahnsteige behindertengerecht ausbilden zu können, musste der gesamte Einmündungsbereich Rückertstraße/Hagellochstraße umgestaltet werden. Dabei wird die Einmündung der Rückertstraße in Richtung Hagellochstraße verschoben, so dass die Grünflächen neu geordnet werden müssen. Um die Parkplatzsituation in der Luitpoldstraße zu verbessern, werden in der Rückertstraße und der Hagellochstraße am Rand der Grünflächen Senkrechtparkplätze hergestellt.

1.3.6 Carl-Bosch-Straße zwischen Hagellochstraße und Sternstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,50 bis 2,50 m
- Fahrbahn 6,60 m
Zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Gehweg (Breite abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,40 bis 1,70 m

In diesem Abschnitt können wegen der zu geringen Gesamtbreite des Straßenraumes keine öffentlichen Parkplätze ausgewiesen werden

1.3.7 Haltestelle Friesenheim Mitte

Die vorhandene Wendefahrt muss beibehalten werden. Es werden getrennte Ausstiegs- und Einstiegshaltestellen hergestellt.

Die Ausstiegshaltestelle wird auf der südlichen Seite der Sternstraße unter Mitbenutzung des heutigen Gleiskörpers hergestellt.

Bahnsteigbreite	2,50 m
Fahrbahnbreite	3,25 m
Längsparkplätze	2,00 m
Gehweg	ca. 1,60 m

Die nördliche Seite der Sternstraße wird nicht verändert.

Die Einstiegshaltestelle wird in der Carl-Bosch-Straße hergestellt.

Die Gleisanlage bleibt unverändert.

Bahnsteigbreite	2,50 m
Fahrbahnbreite	3,25 m
Längsparkplätze	2,00 m
Gehweg	ca. 1,60 m

Die Fahrspuren des Individualverkehrs bleiben erhalten.