

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

**Stadtraum Hauptbahnhof
Konzept für den Bahnhofsvorplatz und
Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der
Nordseite**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 02. August 2010

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim	29.04.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt	19.05.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	07.07.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	28.07.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Inhalt der Information:

In der Sitzung des Gemeinderates am 17.11.2009 wurde der Antrag Nummer 0083/2009/AN zur „Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite des Hauptbahnhofes an den Bahnhof“ und der Antrag Nummer 0084/2009/AN „Konzept für den Bahnhofsvorplatz“ eingebracht. Da beide Anträge räumlich-funktional miteinander in Wechselwirkung stehen, werden beide gemeinsam beantwortet.

Die Bezirksbeiräte Bergheim und Weststadt/Südstadt, der Bauausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die folgende Information zur Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 29.04.2010

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 29.04.2010

1.2 **Stadtraum Hauptbahnhof Konzept für den Bahnhofsvorplatz und Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite**

Informationsvorlage 0067/2010/IV

Der Vorsitzende, Herr Schmidt, informiert darüber, dass ihm von Stadtrat Holschuh die Begründung zu den im Gemeinderat vom 17.11.2009 eingebrachten Anträgen übergeben wurde. Um die Mitglieder des Bezirksbeirates über die Begründung in Kenntnis zu setzen, wird diese von Herrn Schmidt wie folgt vorgelesen:

Begründung zum Antrag „Konzept für den Bahnhofsvorplatz“ (Antrag Nr. 0084/2009/AN):
Seit Jahren gibt es auf dem Bahnhofsvorplatz eine unerfreuliche und chaotische Situation, was die dort abgestellten Fahrräder betrifft. Da dieses Szenario für täglichen Ärger zum Beispiel bei Pendlern sorgt und auch kein angemessenes Erscheinungsbild für die in Heidelberg ankommenden Touristen und Geschäftsleute darstellt, besteht dringender Handlungsbedarf.

Begründung zum Antrag „Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite des Hauptbahnhofs an den Bahnhof“ (Antrag Nr. 0083/2009/AN):
Verbesserung der Sicherheit der ÖPNV-NutzerInnen durch Verlegung der Haltestelle direkt an die Nordseite des Hauptbahnhofs, da ein Queren der MIV-Fahrbahn entfällt. Zudem Beschleunigung des ÖPNV durch den Wegfall der Kurve Kurfürsten-Anlage / Mittermaierstraße.

Die von Stadtrat Holschuh übergebenen Schreiben, aus denen die Anträge und die Begründung ersichtlich sind, werden jeweils als Anlage 1 bei den oben genannten Anträgen hinterlegt.

gezeichnet
Hans-Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt vom 19.05.2010

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt-Südstadt vom 19.05.2010

2.2 Stadtraum Hauptbahnhof

Konzept für den Bahnhofsvorplatz und Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite

Informationsvorlage 0067/2010/IV

Die oben genannte Informationsvorlage wurde mit der Einladung zur heutigen Sitzung übersandt. Das Ergebnis der Beratung des Bezirksbeirates Bergheim vom 29.04.2010 wird als Tischvorlage vorgelegt.

Herr Rebel vom Stadtplanungsamt erläutert an den Plänen die wesentlichen Punkte und beantwortet die Fragen des Bezirksbeirates.

Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement berichtet über den Fortschritt der Planungen des Querbahnsteigs über das Bahngelände. Die Bauarbeiten (Verlegung der Stromleitungen) sollen bereits im Juni dieses Jahres begonnen werden.

Bahnhofsvorplatz: Die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft erarbeitet derzeit die Planungen für die Verlegung der Wartehäuschen und den mit Lichtzeitanlagen verbundenen Zugang zur Haltestelle.

Von Seiten des Bezirksbeirates werden folgende Punkte angesprochen:

- Die Gleise sollen direkt an den Bahnhof gelegt werden, um nachhaltig die S-Bahn und Straßenbahn aufzuwerten und näher zu bringen. Welche Gründe sprechen gegen eine solche Verlegung?
- Ein Gesamtverkehrskonzept Bahnhof ist wünschenswert - Hauptbahnhof mit seiner Nord- und Südseite als Hauptverbindungsachse zwischen Bahnstadt und Stadt.
- Verkehrsströme Bahnstadt Wohnquartier: Wo gehen die Leute hin? Liegen Berechnungen vor, wie viel Personen künftig die Straßenbahn nutzen werden?
- Die Situation der Gestaltung Bahnhofsvorplatz sollte nicht von der Entwicklung Bahnstadt abhängig gemacht werden. Eine Optimierung des Ist-Zustandes am Bahnhof muss nach wie vor mit Vorrang angegangen werden.
- Ein Hauptargument einer Verlegung der Gleise auf der Nordseite des Bahnhofes ist, dass 95 % aller Verkehrsbeziehungen über den Norden verlaufen.
- Die Fahrradsituation am Bahnhofsvorplatz ist unbefriedigend. Hierzu erklärt Herr Thewalt, dass sich im Bereich Gleis 1 eine Radstation mit Aufbewahrungsmöglichkeit und Reparaturdienst befindet. Es ist vorgesehen, in den Sommerferien ein Häuschen auf dem Platz aufzustellen, in dem eine Person als Ansprechpartner für Radprobleme zur Verfügung steht und auch für Ordnung sorgen soll.
- Es wird bedauert, dass nicht schon vor einem halben Jahr, bei Einbringung des Gemeinderats-Antrages eine Verlegung der Schienen geprüft wurde.

Der Bezirksbeirat ist sich einig darüber, dass die Straßenbahn auf der Nordseite direkt zum Eingang Hauptbahnhof verlegt werden sollte.

Bezirksbeirat Guericke stellt folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle direkt an den Hauptbahnhof ohne zusätzliche Querung der Fahrspuren möglich ist.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

Herr Thewalt weist auf eine notwendige Prüfung einer Verlegung der Haltestelle auf die Südseite der Kurfürsten-Anlage hin. Die Querung vom Norden zu der Haltestelle wird damit schwieriger, da vier bis fünf Fahrstreifen zu queren sind. Die Aufteilung der Fußgängerströme und ihre mögliche Entwicklung von/nach Süd bzw. Nord ist zu beachten.

Herr Dr. Matthias Achen wird einstimmig als Vertreter des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt in den Bauausschuss entsandt.

gezeichnet
Hans Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Empfehlung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 07.07.2010

Ergebnis der nicht öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 07.07.2010

1.2 nö Stadtraum Hauptbahnhof Konzept für den Bahnhofsvorplatz und Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite Informationsvorlage 0067/2010/IV

Zu Beginn der Sitzung wird das Beratungsergebnis des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt vom 19.05.2010 an die Ausschussmitglieder verteilt.

Oberbürgermeister Dr. Würzner begrüßt den vom Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt einstimmig entsandten Herrn Bezirksbeirat Dr. Matthias Achen und stellt den Antrag des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt vom 19.05.2010 mit seinen wesentlichen Erwägungsgründen vor.

Bezirksbeirat Dr. Achen weist darauf hin, dass es zu dem Thema einer Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite des Hauptbahnhofes direkt an den Hauptbahnhof bereits 1997 eine Vorlage des Stadtplanungsamtes gegeben habe, in der dies anlässlich des Bauantrags für die Print Media Academy, wie nun auch vom Bezirksbeirat beantragt, als überzeugende Lösung für die Kreuzung Mittermaierstraße/Kurfürstenanlage vorgeschlagen worden sei. Die Verlegung stelle eine der wenigen Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV ohne Beeinträchtigung des MIV dar.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Eckert, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Hommelhoff, Bezirksbeirat Dr. Achen

Folgende Punkte wurden im Wesentlichen angesprochen:

- Die bereits über 10-jährige Dauer, in der die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes einschließlich der Verlegung der ÖPNV-Haltestelle direkt an die Nordseite des Hauptbahnhofes zumeist in Verbindung mit anderen Projekten Thema der Stadtpolitik sei, wobei die gegenwärtige Lage der Haltestelle stets als befristetes Provisorium gegolten habe
- Die Vorteile für den ÖPNV und die Fußgängerströme zwischen Hauptbahnhof und Straßenbahn-Haltestelle
- Die verschlechterte Querungssituation für Fußgänger aus/in Richtung Bergheim/Landfried-Gelände sowie den MIV in Ost-West-Richtung
- Die Notwendigkeit eines Gesamtkonzepts für das Bahnhofsumfeld
- Die Befürchtung weiterer Verzögerungen im Falle einer Einbettung der Haltestellen-Verlagerung in ein noch zu beschließendes Gesamtkonzept
- Die unbefriedigende Fahrradpark-Situation
- Das Fehlen der „Mehdorn-Schleife“ in der Informationsvorlage

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz regt die Erarbeitung eines Konzepts zur Bereinigung der Fahrradpark-Situation an.

Herr Thewalt (Amt für Verkehrsmanagement) erläutert, dass die von der Technischen Aufsichtsbehörde für den Straßenbahnbetrieb befristet erteilte Genehmigung immer verlängert werde. Er informiert, dass im Rahmen eines auf dieses Jahr befristeten gemeinsamen Projektes der vbi, der HDD sowie des Amtes für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung seit 5 oder 6 Wochen ein „Fahrrad-Kümmerer“ als Ansprechpartner auf dem Bahnhofsvorplatz im Einsatz sei, was bereits zu einer Verbesserung der Lage geführt habe.

Er betont, dass eine bloße Haltestellen-Verlegung nicht zwangsläufig zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führe, und weist auf die zusätzlichen Schienenquerungen für den MIV hin. Man könne nicht generell sagen, dass eine Verlegung direkt an den Bahnhof immer besser sei, was sich zum Beispiel in Ulm zeige. Hier komme es auf die Analyse und Prognose der Fußgängerströme nach Bergheim an.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner informiert, dass die Stadtverwaltung zur Zeit in vertraulichen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG stehe, die u.a. im Zusammenhang mit der Lage eines Fahrrad- und eines Kfz-Parkhauses sowie der Einmündung einer Fahrrad-Brücke aus der Bahnstadt westlich des Bahnhofsgebäudes auch die Lage der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite des Hauptbahnhofs zum Gegenstand hätten.

Die Bahn teile das Interesse der Stadt Heidelberg an einem Gesamtkonzept zur Aufwertung sowohl des Bahnhofsgebäudes selbst als auch des Bahnhofsumfeldes, jedoch könne aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die Finanzierung nicht über eine Umplanung des Bahnhofs zu einem Einkaufszentrum wie beispielsweise in Mannheim und Berlin erfolgen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner teilt mit, dass eine entsprechende Planungsrate in den Doppelhaushalt 2011/2012 eingestellt werde. Die Prüfung der Haltestellen-Verlegung direkt an die Nordseite des Hauptbahnhofs, wie vom Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt beantragt, könne auch auf Grundlage der aktuell mit der DB verhandelten Gesamtkonzeption erfolgen. Über diese selbst könne aufgrund der Vertraulichkeit der noch laufenden Gespräche allerdings erst in etwa einem halben Jahr berichtet werden.

Folgender **Antrag** aus dem Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt vom 19.05.2010 wird zur Abstimmung gestellt:

Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle direkt an den Hauptbahnhof ohne zusätzliche Querung der Fahrspuren möglich ist.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Beschlussempfehlung und Arbeitsauftrag

Sitzung des Gemeinderates vom 28.07.2010

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 28.07.2010:

- 15.2 Stadtraum Hauptbahnhof
Konzept für den Bahnhofsvorplatz und Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite**
Informationsvorlage 0067/2010/IV

Mit der Maßgabe des im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 07.07.2010 beschlossenen Arbeitsauftrages

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle direkt an den Hauptbahnhof ohne zusätzliche Querung der Fahrspuren möglich ist.
--

wird die oben genannte Informationsvorlage zur Kenntnis genommen.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern.
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Die Funktionalität des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes reduziert sich derzeit überwiegend auf Verkehrsbelange. Durch eine Verlagerung der Haltestelle an den Hauptbahnhof können die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und RNV optimiert werden. Dadurch ergeben sich Spielräume für eine Neuordnung des Umfeldes. Hierdurch kann die stadträumliche Aufenthaltsqualität und die Gestaltung erhöht werden. Ziel/e:
QU 1	-	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Derzeit sind für die Maßnahmen keine Haushaltsmittel vorhanden. Eine Umsetzung würde daher zu Lasten anderer Projekte gehen.
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die Schwerpunkte der städtebaulichen Entwicklung liegen aus Sicht der Verwaltung im Bereich der Bahnstadt. Bei der Entwicklung der Bahnstadt spielen der Hauptbahnhof, und hier insbesondere der Bahnhofplatz-Süd, eine ganz zentrale Rolle. Die Verwaltung ist daher bemüht, die Investitionen in der Bahnstadt zu bündeln.

B. Begründung:

Der von den Architekten Helmuth Conradi und Heinz Dutschmann in den Jahren 1953 bis 1955 gebaute Heidelberger Hauptbahnhof stellt sicherlich eines der interessantesten Bauwerke der Nachkriegsmoderne in der Stadt dar und dürfte eines der, wenn nicht sogar das, bedeutendste Baudenkmal dieser Epoche in Heidelberg sein. Seine Entstehungsgeschichte ist auch eng mit den großen Meilensteinen der jüngeren Stadtentwicklung verbunden. Die Kurfürsten-Anlage sowie der Römerkreis als Verkehrsanlagen sind ebenso Folge der Verlagerung des Hauptbahnhofs wie die nachfolgende Bebauung im Bereich der Landesbehörden, das Mengler-Haus und der Bankenzone in den sechziger Jahren. In den siebziger und achtziger Jahren folgten das Landratsamt und das Gesundheitsamt ebenso wie die Erweiterungen der Stadtwerke und der Heidelberger Druckmaschinen. Mit der Errichtung der BG-Chemie-Bebauung Anfang der neunziger Jahre kam die Entwicklung in diesem Bereich zu einem vorläufigen Abschluss. Weitere Bereiche wie zum Beispiel das CBC-Grundstück konnten bis heute nicht entwickelt werden. Ende der Neunziger setzte noch einmal mit der Glockengießerei und der Print-Media-Academy ein Entwicklungsschub ein, der sich jedoch nicht verstetigte. Erst in den letzten Jahren ist mit der Neubebauung der Behördenbauten wieder eine Entwicklung in diesem Bereich eingetreten.

Neben seiner architektonischen und stadtbaugeschichtlichen Bedeutung stellt der Hauptbahnhof einen der großen Stadteingänge Heidelbergs dar. Mit seinen täglich mehr als 40.000 Fahrgästen ist er der wichtigste Umschlagsplatz für den öffentlichen Personenverkehr. Er ist die erste Adresse Heidelbergs für Geschäftsreisende, Berufspendler und Touristen und als Visitenkarte der Stadt von großer Bedeutung. Dabei ist die Bedeutung des Hauptbahnhofs in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen. Dies führte allerdings auch dazu, dass neue Funktionen wie zum Beispiel Fernreisebusse hinzukamen, beziehungsweise, wie bei den Fahrrädern, Dimensionen annahmen, die der ursprünglichen Planung von Conradi und Dutschmann sicherlich nicht zu Grunde lagen. Auch die Bedeutung des Bahnhofsbereichs als Knotenpunkt für den motorisierten Individualverkehr ist gestiegen. Dies alles hat dazu geführt, dass die Situation im Bahnhofsumfeld als nicht befriedigend einzustufen ist.

Das Thema des Bahnhofsumfeldes, seine Funktionalität und Gestaltung, sowie die verkehrliche Anbindung werden daher seit längerer Zeit diskutiert und hinterfragt. Insbesondere die zunehmende funktionale Überlastung des Hauptbahnhofs durch die Vielzahl unterschiedlicher Raumansprüche gaben in der Vergangenheit Anlass, die Situation planerisch zu überarbeiten. Der wohl bekannteste konzeptionelle Ansatz wurde Anfang des neuen Jahrtausends von Professor Burelli erarbeitet, der diesen Bereich in eine Abfolge von räumlich überschaubaren Plätzen gliederte und die gesamte Verkehrserschließung durch einen Nord-Süd-Tunnel löste.

Auf die Burelli-Planung soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden, sie ist hinlänglich dokumentiert. Sie wird auch seit Mitte dieses Jahrzehnts nicht mehr weiter verfolgt. Der Fokus der weiteren Entwicklung des Bahnhofs soll vielmehr auf die Südseite gelegt werden. Mit der Fortschreibung der Rahmenplanung Bahnstadt Ende 2007, der Gründung der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg und dem Beschluss zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme hat der Bahnhofsbereich eine bis dahin nicht bekannte Dynamik erlangt. Die Anbindung der Bahnstadt an den Bahnhof hat die Entwicklungsprioritäten von Nord nach Süd gelenkt.

Ein grundlegender Baustein für diese Entwicklung ist die Verbindung von Hauptbahnhof und Bahnstadt, welche über die Verlängerung der Querbahnsteighalle ermöglicht werden soll. Die Planung für den südlichen Bahnhofsplatz – Stand Wettbewerbsergebnis Campus II – sieht vor, dass der Querbahnsteig an das südliche Bahnhofsgebäude anschließt und ein Zugang zum Bahnhofsplatz Süd möglich ist. Um die Anbindung der Bahnstadt an den Hauptbahnhof zeitnah realisieren zu können, wurde als erster Schritt ein Konzept erarbeitet, das die Verlängerung des Querbahnsteigs und eine Park & Ride sowie eine Bike & Ride-Anlage südlich des Bahnhofs vorsieht. Die Zufahrt beziehungsweise der Zugang erfolgen vom Czernyring aus. Die Umsetzung soll 2011 erfolgen. Dabei soll die Querbahnsteigverlängerung endgültig hergestellt werden, die Park & Ride / Bike & Ride-Anlage kann je nach Voranschreiten der Bebauung des südlichen Bahnhofsplatzes entweder integriert oder zurückgebaut werden. Eine weitere wichtige Verbindung ist die in der Rahmenplanung Bahnstadt vorgesehene Fuß- und Radwegebrücke, die in Verlängerung der Achse Güteramtsstraße westlich des Hauptbahnhofs in Höhe der Emil-Maier-Straße endet und somit eine attraktive Verbindung zum Neuenheimer Feld bilden wird. In der weiteren Entwicklung wird daher der Bahnhofsplatz-Süd mit hoher Priorität verfolgt. Nach der derzeitigen Zeitplanung zur Rahmenplanung Bahnstadt sollen für den Bereich Bahnhofsplatz-Süd und die beiden angrenzenden Baufelder B 1 und B 2 ab 2012 ein Bebauungsplan erarbeitet werden.

Die Entwicklung des Bahnhofsplatz-Süd bietet weiterhin auch Chancen für die Aufwertung des Nordbereichs. So können zum Beispiel bestimmte Nutzungsbausteine wie das Fernbusterminal nach Süden verlagert werden. Dies eröffnet Gestaltungsmöglichkeiten auf der Nordseite, die in dieser Form bisher nicht gegeben waren. Um die Neuordnung des Bahnhofsbereichs-Nord langfristig planerisch anzugehen, gibt es seit Anfang 2009 eine Arbeitsgruppe zwischen der Stadtverwaltung und der Deutschen Bahn. Ziel ist es hier zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen, wie der Bereich des Hauptbahnhofs durch Umbau und Ergänzung an der Nordwestseite zu einer städtebaulichen Aufwertung des Umfelds beitragen kann. In diesem Zusammenhang werden auch nach Möglichkeiten gesucht, wie die Abwicklung der Kurzzeitparkplätze und die wenig

ansehnliche Fahrradabstellanlage gelöst werden können. Auch die Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle an den Hauptbahnhof ist Gegenstand der Erörterungen mit der DB. Eine kurzfristige Umsetzbarkeit dieser Maßnahme wird allerdings von beiden Seiten nicht gesehen. Als umsetzbar wird ein nutzerfreundlicher Umbau der Straßenbahnhaltestelle gesehen. Hierzu wird nach Rückbau des leer stehenden Kioskgebäudes der Übergang in die Hauptlaufrichtung der Fahrgäste verschoben. Die Bordsteine werden in diesem Bereich abgesenkt, die Bahnsteige entsprechend erhöht und die Haltestelle mit neuen Wartehäuschen ausgestattet. Hierzu ist zunächst eine mit dem Maßnahmenträger HSB/RNV abgestimmte Vorplanung zu erstellen und die Zuschussfrage zu klären. Eine Umsetzung steht dann unter dem Vorbehalt der Bereitstellung entsprechender Mittel bei der HSB und im städtischen Haushalt. Der städtische Anteil wird derzeit mit zirka 100.000 €uro angenommen.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Erste Ergänzung mit Datum vom 24.06.2010