

Mobilitätsnetz Heidelberg

Dokumentation der zweiten Veranstaltung zum Teilprojekt Hauptbahnhof

Termin & Ort

Datum:	12. Dezember 2013
Ort:	Rathaus, Heidelberg Spiegelsaal, Prinz Carl
Zeit:	18.00 – 21.00 Uhr

Inhalt	Seite
TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Vorstellung der Vorentwurfsplanung	3
TOP 3 Speaker's Corner	8
TOP 4 Austausch der Vor- und Nachteile der Varianten	12
TOP 5 Ausblick	13

Anlage 1: Präsentation der Vorentwurfs –
planung in drei Varianten

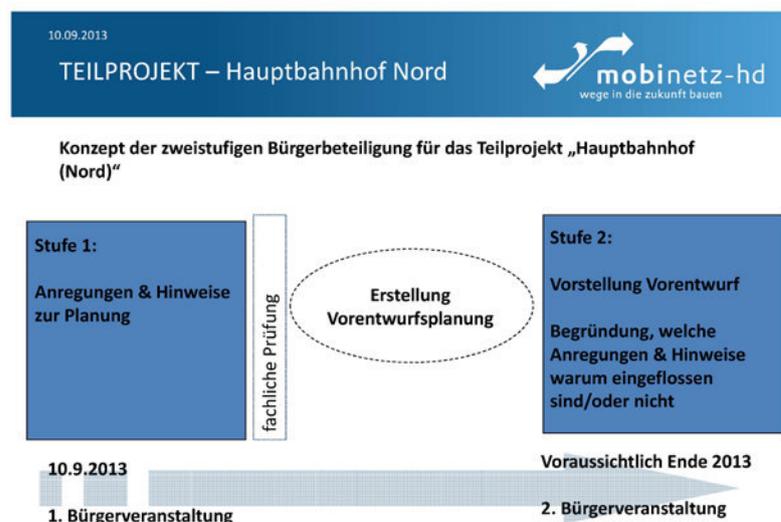
Anlage 2: Präsentation der fachlichen
Prüfung der Varianten

Anlage 3: BI ökologische Mobilität Beitrag
zur Speaker's Corner

Anlage 4: VCD Rhein-Neckar Beitrag zur
Speaker's Corner

1 Begrüßung

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg, begrüßt die knapp 60 Bürgerinnen und Bürger zur zweiten Veranstaltung für das Teilprojekt „Hauptbahnhof Nord“ im Spiegelsaal Prinz Carl in Heidelberg. In dem zweistufigen Verfahren der Bürgerbeteiligung sind in der ersten Veranstaltung am 10.9.2013 die ersten Planungen und Grundüberlegungen für den Hauptbahnhof (Nord) im Rahmen des Gesamtkonzepts „Mobilitätsnetz Heidelberg“ vorgestellt und vor der Erstellung der Vorentwurfsplanung für den Bereich Hauptbahnhof Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft gesammelt worden. Es seien gute Argumente genannt und diskutiert worden. In der Zwischenzeit wurden die Anregungen und Hinweise aus der ersten Veranstaltung und solche, die im Nachgang beim Amt für Verkehrsmanagement eingegangen sind, fachlich geprüft und sind soweit als möglich in die Vorentwurfsplanung eingeflossen. In der heutigen zweiten Veranstaltung werde die Vorentwurfsplanung in drei Varianten vorgestellt. Zudem werde erläutert, welche Anregungen und Hinweise in die Varianten Eingang gefunden haben und welche nicht¹. Eine unabhängige fachliche Prüfung sei durch die Büros Planungsgemeinschaft Verkehr aus Hannover und TTK – Transport, Technologie, Consult GmbH aus Karlsruhe erfolgt.



¹Eine ausführliche Tabelle der Anregungen und Hinweise mit deren Ergebnis der fachlichen Prüfung ist unter folgendem Link zu finden: http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx_sbdownloader/131206_Liste_fachliche_Pruefung_81.pdf.

Herr Thewalt führt zudem aus, dass momentan noch keine Auskunft des Bundes über die Aufnahme des Gesamtprojektes in das Bundesförderprogramm vorliegt, da das Land den Fördermittelantrag noch nicht zur Prüfung an den Bund weitergeleitet habe. Seitens der Stadt Heidelberg seien alle wichtigen Termine eingehalten worden. Die Planungen laufen vorerst weiter wie bisher.

Die Moderatorin des Abends, Yvonne Knapstein vom Büro team ewen aus Darmstadt, führt in den weiteren Ablauf des Abends ein: Ziel der Veranstaltung sei die Vorstellung und Erläuterung der drei verbleibenden Varianten mit Begründungen für die Vorzugsvariante aus Sicht des Amts für Verkehrsmanagement und der RNV. Dargestellt würden die Anregungen aus der ersten Veranstaltung, die in die Planung mit eingeflossen sind und bei welchen dies nicht möglich ist. Es solle ein Austausch über Vor- und Nachteile der Varianten stattfinden, zudem hätten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich zu äußern und Hinweise und Anregungen zu geben. Die Moderatorin führt aus, dass eine gemeinsame Betrachtung der Planung mit der heutigen zweiten Bürgerveranstaltung beendet sei und die Bürgerbeteiligung damit ihren Abschluss finde. Danach werde die Planung dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt, und der Finanzierungsantrag gestellt. Der Gemeinderat erhält eine Dokumentation der Ergebnisse beider Bürgerveranstaltungen. Sowohl wesentliche Aspekte der Planung als auch der Bürgerbeteiligung werden in der Gemeinderatsvorlage zusammengefasst.

2 Vorstellung der Vorentwurfsplanung

Frau Keuchel (Stadt Heidelberg) und Herr Plogstert (RNV) erläutern die Vorentwurfsplanung in drei Varianten (siehe dazu Präsentation in der Anlage 1). Zu den beiden weiter überarbeiteten Varianten (A und B), die bereits auf der ersten Veranstaltung im September 2013 zur Diskussion standen, wurde, auch aus der Diskussion mit der Bürgerschaft, eine dritte Variante (C) erarbeitet. Die Varianten A und B seien von der geometrischen Anordnung gleich – Unterschiede bestünden darin, dass Variante A für den Straßenbahnverkehr zwei Gleise vorsehe. Variante B habe dagegen drei Gleise und sei damit in der Abwicklung des ÖPNV etwas flexibler. Bei beiden Varianten würde der Busverkehr in Richtung Zentrum auf einem extra Bussteig westlich der Haltestelle abgewickelt werden.

Die Variante C sehe mit zwei Mittelbahnsteigen vier Gleise vor. Der Busverkehr werde auch über diese Steige abgewickelt.

Vorgestellt werden die Varianten und deren Wegebeziehungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger, Radfahrer, PKW, ÖPNV). Zudem wird das Betriebskonzept erläutert (Präsentation siehe http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx_sbdowloader/Vortrag_Projekt_Hbf_RNV_Stadt_web.pdf).

Für die drei Varianten A bis C konnten folgende Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft berücksichtigt oder nicht berücksichtigt werden:

Variante A



ÖPNV: Abwicklung des Straßenbahnverkehrs über zwei Gleise mit einem Mittelbahnsteig, der eine Entflechtung von Bus- und Straßenbahnverkehr erlaubt sowie einem räumlich getrennt liegenden Bussteig westlich der Haltestelle.

Der Radverkehr würde zukünftig gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen von 2010 auf 1,85 m breiten fahrbahnbegleitenden Radfahrstreifen beidseitig nördlich der Haltestelle geführt. Am nördlichen Gehwegbereich (vor der Kurfürstenpassage) würden Fußgängern und Radfahrern eigene, erkennbare Flächen zugewiesen, indem Radfahrer in Zukunft auf Fahrbahn begleitenden Radfahrstreifen geführt würden. Somit könnten Konflikte entschärft werden. Südlich der Haltestelle bzw. entlang des Hbf-Gebäudes sei

kein Angebot für Radfahrer geplant. Es sei jedoch damit zu rechnen, dass diese Verbindung in der Praxis dennoch von Radfahrern genutzt würde.

Fuß: Die Barrierefreiheit sei durchgehend berücksichtigt (barrierefreier Ausbau von Haltestellen u.a.). Im nördlichen Gehwegbereich würden durch die eindeutige Flächenzuweisung für Fußgänger- und Radfahrer Konflikte reduziert. Eine Rampe, die neben die bereits bestehende Treppe zur Kurfürstenpassage angelegt würde, gewährleiste zudem den barrierefreien Zugang in die Passage. Westlich der Karl-Metz-Straße sei zudem eine neue, zusätzliche Querung mit Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer geplant, um die zukünftige Erreichbarkeit der Entwicklungsfläche zu gewährleisten.

Auto: Die Abwicklung des Autoverkehrs würde in Zukunft in beide Richtungen nördlich des Haltestellenbereichs auf fünf Spuren (drei in Richtung Osten, zwei in Richtung Westen) erfolgen. Es würde zudem angestrebt, mit dem Haltestellenumbau eine Entzerrung der Verkehrsarten zu bewirken, um Konflikte zu reduzieren. Daher würde zukünftig zugunsten des Fuß- und Radverkehrs kein Kurzzeitparken nördlich des Hauptbahnhofs (vor dem Burger King) mehr möglich sein. Dem Wunsch nach mehr Parkplätzen im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs konnte daher nicht Rechnung getragen werden. Zusätzlich neue Parkmöglichkeiten werden aber in den Themenspeicher für Planung (Parkhaus HBF Süd, Bahnstadt) aufgenommen. Eine Fahrbahnreduzierung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs von 5 auf 3 Spuren konnte aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht berücksichtigt werden.

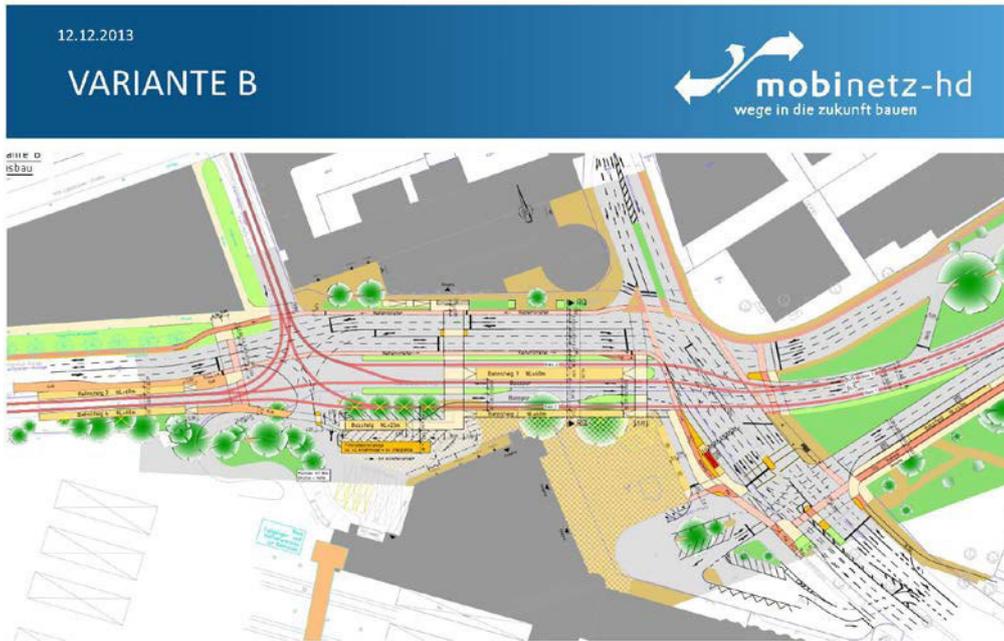
Variante B

ÖPNV: Abwicklung des ÖPNV über drei Gleise mit einem Mittelbahnsteig sowie einem räumlich getrennt liegenden Bussteig.

Rad: Die Organisation des Radverkehrs entspricht der von Variante A.

Fuß: Die Organisation des Fußverkehrs entspricht der von Variante A.

Auto: Die Organisation des Autoverkehrs entspricht der von Variante A.



Variante C



ÖPNV: Die Abwicklung des ÖPNV über zwei Mittelbahnsteigen mit vier Gleisen. Der Busverkehr würde auch über diese Steige abgewickelt. Eine Entflechtung des Bus- und Straßenbahnverkehrs sei aufgrund der vier Bahnsteigkanten möglich.

Rad: Neu bei dieser Variante sei das zusätzliche Angebot für Radfahrer nördlich des Hauptbahnhofs bzw. südlich der Haltestelle. Hier würde ein Zweirichtungsradweg eingeplant. Durch die eindeutige Zuweisung eines Bereichs für Radfahrer könnten Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern in diesem Bereich reduziert werden.

Fuß: Die Erreichbarkeit der Haltestelle erfolge bei dieser Variante durch die Querungen an den Haltestellenköpfen. Anders als bei Variante A und B müssen Fahrgäste hier ein Gleis queren, um zur Haltestelle zu kommen. Ein Komfortgewinn ergäbe sich jedoch daraus, dass Fahrgäste sich nicht entscheiden müssten, ob sie in Richtung Zentrum den Bus- oder die Bahn nutzen möchten: Am südlichen Mittelbahnsteig gingen die Fahrten in die Innenstadt, am nördlichen in Richtung West und Nord. Ansonsten entspricht die Variante den Varianten A und B.

Auto: Die Organisation des Autoverkehrs entspricht der von Variante A und B.

Bei allen drei Varianten ist davon auszugehen, dass aus Platzgründen beide östlichen Platanen sowie die vier kleineren Platanen nördlich des Platzes am Burger King wegfallen und an anderer Stelle ersetzt werden müssen sowie die Touristeninformation an dieser Stelle nicht mehr gehalten werden kann.

Gesamtbewertung:

Das Amt für Verkehrsmanagement und die RNV beurteilen die Varianten wie folgt:

- | Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs ergeben sich bei Variante C im Vergleich zu den Varianten A und B Vorteile.
- | Zu den Themen Fuß und Auto liegen alle Varianten gleichauf.
- | Da bei allen Varianten voraussichtlich die Platanen als auch die Touristeninformation weichen müssen, ergäbe sich für keine der Varianten zu dem Thema Stadtraum ein positives Ergebnis. Allerdings müsse betont werden, dass die reibungslose verkehrliche Abwicklung hier im Vordergrund stehe. Das Amt für Verkehrsmanagement wird daher die Variante C als Vorzugsvariante dem Gemeinderat empfehlen.

Das Büro PGV und TTK, zuständig für die neutrale fachliche Bewertung der Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft, bestätigt, dass die meisten Anregungen bearbeitet und mit aufgenommen worden seien. Zukünftig müssen die Situation der Linksabbieger (Auto) von der Mittermaierstraße in die Kurfürstenanlage, sowie die Vorrangschaltung für den ÖPNV berücksichtigt beziehungsweise untersucht werden. Eine weitere mögliche Planung wäre ein West-Ost-Radweg nördliche der Gleise parallel zum Kfz-Verkehr mit direkter Verbindung in die Grünanlage (Kurfürsten-Park).

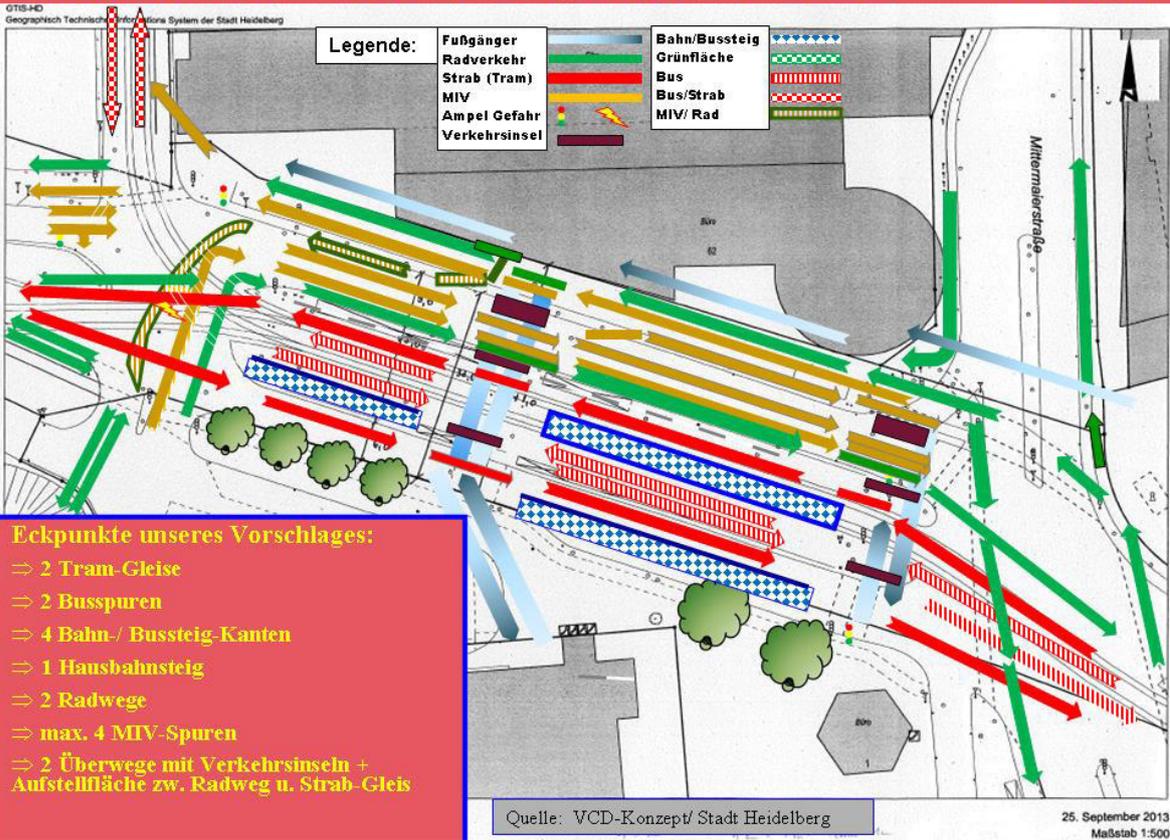
3 Speaker's Corner

Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Interessengruppen haben die Möglichkeit, sich darüber zu äußern, welche inhaltlichen Aspekte bei der Entscheidung aus ihrer Sicht für eine Planungsvariante besonders wichtig sind. Die folgenden Ausführungen sind als Zusammenfassungen zu verstehen. Von der Bürgerinitiative ökologische Mobilität und dem VCD Regionalverband Rhein-Neckar sind die gezeigten Folien in der Anlage zu finden.

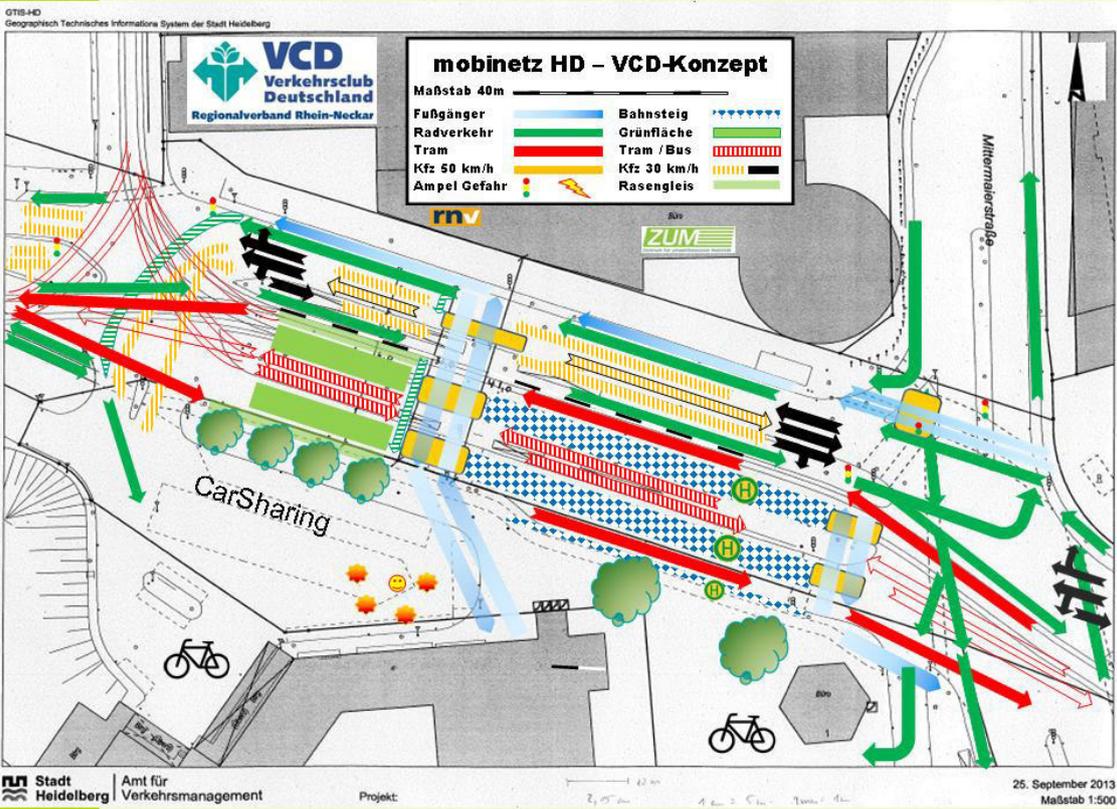
Herr Gallfuß, Frau Weber, BI ökologische Mobilität (Folien s. Anlage)

Die Bürgerinitiative (BI) ökologische Mobilität möchte einen Umstieg auf umweltgerechte Fortbewegungsformen unterstützen durch eine gute Qualität des entsprechenden Angebots. Konkret fordert sie unter anderem eine Optimierung des ÖPNV mit bedarfsgerechter Infrastruktur, eine Entmischung von Rad- und Fußgängerverkehr auf den Bahnhofsvorplätzen, maximal 4 statt 5 MIV-Fahrspuren als Anpassung an den von ihnen angenommenen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs, breitere Radwege und den Erhalt der Bäume. Ein eigener Variantenvorschlag der Bürgerinitiative sieht zwei Straßenbahngleise, zwei östliche und eine westliche Busspur bei vier Bahn- und Bussteig-Kanten vor. Nördlich des Haltestellen-Bereichs werden zwei Radwege vorgeschlagen bei maximal vier Fahrspuren für den MIV. Für die Fußgänger sind zwei Überwege mit Verkehrsinseln und Aufstellflächen zwischen Radweg und Straßenbahngleis vorgesehen. Die Bürgerinitiative fordert, dass ihre Variante dem Gemeinderat und allen Beratungsgremien als Entscheidungsalternative zur Verfügung gestellt wird.

Mobinetz HD Hauptbahnhof Nord – Vorschlag BI Ökologische Mobilität **Stand: 12.12.2013**



Oben: Folie BI Ökologische Mobilität



Oben: Folie VCD

Herr Hetzel, Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Regionalverband Rhein-Neckar (Folien s. Anlage)

Zu Beginn kritisiert Herr Hetzel die seitens der Stadt Heidelberg nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellten verkehrstechnischen Daten. Für einen aussagekräftigen Variantenvergleich fehlten z. B. Zahlen zur Verkehrsbelastung der Abbiegebeziehungen im Planbereich.

Auch der VCD Regionalverband Rhein-Neckar schlägt eine eigene Planungsvariante vor, die folgenden inhaltlichen Aspekten gerecht wird: Alle Bäume und Gebäude bleiben erhalten, attraktive Visitenkarte für den Stadteingang, optimale Lösung für Busse und Bahnen, mehr Komfort für Fahrgäste und Radverkehr, leistungsfähige Kfz-Führung.

Im Wesentlichen sieht der Vorschlag vier Gleise für eine optimale Flexibilität in der Abwicklung des ÖV vor. Statt fünf Kfz-Fahrsuren genügen aus seiner Sicht drei Fahrsuren zur Abwicklung des vorhandenen Kfz-Aufkommens. Die Führung des Radverkehrs (West-Ost) verbleibt im Vorschlag nördlich der Haltestellen und wird als attraktive Radverkehrsachse durch die Grünanlage in der Mitte der Kurfürstenanlage zum Römerkreis geführt.

Hauptunterschied des VCD-Konzeptes zu den drei vorgestellten Planvarianten der Stadt ist die geradlinige Führung des Kfz-Verkehrs in beiden Fahrtrichtungen durch die nördliche Kurfürstenanlage. Hierdurch kann die umwegige und kapazitätsmäßig kritische Verschwenkung des West-Ost-Verkehrs vermieden werden, die aus Sicht des VCD einer der Hauptmängel der vorgestellten Varianten der Stadt ist. Der VCD fordert eine genaue Berechnung seiner Variante durch die Stadt, da aufgrund der direkten Führung des West-Ost-Verkehrs eine deutlich bessere Verteilung der Grünphasen für diesen Verkehrsstrom ermöglicht wird, wodurch nur geringere Aufstellflächen und dadurch weniger Fahrsuren benötigt werden. Das vergleichsweise geringe Kfz-Aufkommen in beiden Richtungen zwischen Römerkreis und Mittermaierstraße stellt kein Problem für den vorhandenen Querschnitt dar. Zur Abschätzung der erforderlichen Umbaumaßnahmen an der neu zu gestaltenden Zufahrt zum Römerkreis aus Richtung Westen wünscht sich Herr Hetzel eine zeitnahe Veröffentlichung des von Herrn Thewalt zitierten Gutachtens und eine Zusammenarbeit mit der Stadt, da hierfür genaue Belastungszahlen, Ampelphasen und technische Grundlagen erforderlich sind, die dem VCD nicht vorliegen. Abschließend macht Herr Hetzel deutlich, dass dem VCD eine Neugestaltung zugunsten des Umweltverbundes wichtig sei.

Herr Keflein, Taxizentrale

Von der Umgestaltung des Hauptbahnhofes seien die 161 Taxen, die am Bahnhof stehen, nicht betroffen. Trotzdem zählen sie zu den Autofahrern, die an einer optimalen Abwicklung des Verkehrs im Bereich des Bahnhofs interessiert seien. Wichtig sei es, den Verkehrsfluss über die Hauptverkehrsachse zu leiten. Dies werde in den vorgelegten Planungen berücksichtigt. Variante C sei etwas besser als die übrigen Varianten. Zu beachten sei die Vorrangschaltung für den ÖPNV und die Möglichkeit für Fußgänger, Querungen innerhalb einer Grünphase überwinden zu können.

Herr Kristof, Fahrgastbeirat

Zu den Aufgaben des Fahrgastbeirats zählen die Belange der Fahrgäste in Bus und Straßenbahn zu vertreten und einzubringen. Er wolle sich nicht bezüglich einer favorisierten Variante äußern. Wichtig sei, dass die Fahrgäste den Haltestellenbereich gut erreichen können und dass auf Barrierefreiheit geachtet werde. Für fremde Fahrgäste sollen Orientierungsmöglichkeiten eingeplant werden, dies sei ein entscheidendes Kriterium. Er sehe Vorteile für die Variante C aufgrund des Mittelbahnsteigs. Dies solle jedoch kein abschließendes Statement sein. Der Fahrgastbeirat werde sich beraten und eine abschließende Empfehlung an die Entscheidungsgremien geben.

Herr Rippl, Beirat von Menschen mit Behinderung

Er komme ohne den Hinweis, welche Variante aus seiner Sicht die Bessere sei. Mit Bezug auf §4 des Behindertengleichstellungsgesetz – BGG beziehe sich die Barrierefreiheit auf ein unterschiedliches Klientel. Barrierefrei nütze nicht nur Rollstuhlfahrern, sondern mit Blick auf den demographischen Wandel, auch allen anderen Menschen u.a. älteren Menschen und Familien mit Kinderwagen. Er appelliere an alle, weitsichtig zu denken und für alle zufrieden stellende Ergebnisse zu finden. Je mehr Interessen vereinbart werden müssen, desto schwieriger sei eine Entscheidung. Als Handbiker könne er auch die Situation der Radfahrer nachvollziehen. Wichtig sei es, aufeinander zuzugehen. Berücksichtigt werden sollen die Ampelschaltung, gut beschilderte Wege, barrierefreie Kombihaltestellen (Bus und Bahn), sowie die Querung der Gleisanlagen.

4 Austausch der Vor- und Nachteile der Varianten

Im Anschluss an die Vorstellung der Vorentwurfsplanung in Varianten als auch die Stellungnahmen der VertreterInnen der Interessengruppen findet ein Austausch über die Vor- und Nachteile der vorgestellten Varianten im Plenum statt.

Drei statt fünf Kfz-Fahrspuren?

Ein Thema, das vielfältig diskutiert wird ist, ob drei oder fünf Spuren für den Kfz-Verkehr benötigt werden. Vertreter des Amts für Verkehrsmanagement führen aus, dass aus ihrer fachlichen Sicht eine Reduzierung der Fahrstreifen nicht zu empfehlen sei, da dadurch die Gefahr von Rückstau entstehe. Es könne jedoch geprüft werden, ob eine Reduktion auf insgesamt vier Fahrspuren (eine Fahrspur in Richtung Westen und drei Fahrspuren in Richtung Osten) möglich sei, ohne den Verkehr zu behindern. Das Argument durch eine Reduzierung der Fahrspuren auch den Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg zu dienen, müsse hier von technischen notwendigen Maßnahmen getrennt betrachtet werden.

Als ein weiteres Thema in diesem Zusammenhang wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen angesprochen. In diesem Zusammenhang weist Herr Thewalt darauf hin, dass die verkehrstechnische Untersuchung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sei. Nach deren Abschluss würde diese jedoch im Internet veröffentlicht. Darin seien auch die verwendeten Verkehrsmengen aufgeführt. Zudem seien im zugrunde gelegten Verkehrsmodell die steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen berücksichtigt.

Zudem wird im Plenum angeregt, dass mit einem Wegfall der Fahrspur eine Mittelinsel an der östlichen Querung Hbf/Mittermaierstraße angelegt werden könnte. Dies sei wichtig, da ansonsten fünf Fahrspuren auf einmal gequert werden müssten.

Erhalt der Platanen

Auch eine Erhöhung der Gleistrassenanzahl von jetzt zwei auf vier wird strittig betrachtet, verbunden mit der Frage, ob bei zwei Gleisen die Platanen zu erhalten seien. Es wird ausgeführt, dass momentan auch bei zweigleisigem Ausbau von einem Wegfall beider östlicher Platanen auszugehen sei. Die Erhöhung der Gleiszahl sei dabei nicht ausschlaggebend, da die Fahrspuren für die Busse

benötigt werden. Für alle entfallenden Bäume werde an anderer Stelle Ersatz geschaffen.

Gestaltung Bahnsteigbreite

Als ein Kritikpunkt wird im Plenum genannt, dass die gewählte Bahnsteigbreite zu schmal sei. Vertreter der RNV führen aus, dass die Bahnsteigbreite auf Erfahrung anderer Verkehrsmodelle basiere und in ihrer Größe angemessen und ausreichend sei.

Anregungen: Radwegverbindung entlang Bahnhofsgebäude, Überdachung

Vorgeschlagen wird, einen Radweg entlang des Hauptbahnhof-Gebäudes vorzusehen, um die verschiedenen Abstellplätze sicher erreichen zu können. Auch eine Überdachung hin zu den Haltestellen wird von Teilnehmenden vorgeschlagen. Vertreter des Amts für Verkehrsmanagement erläutern, dass in Variante C eine Radwegeverbindung entlang des Gebäudes zu den Radabstellplätzen aufgegriffen werde. Man sei sich bewusst, dass es hier trotz eines ausgewiesenen Radweges zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgänger kommen könne. Weiterhin führen Vertreter der Stadt aus, dass eine großflächige Überdachung aus Denkmalschutzgründen nicht möglich sei.

5 Ausblick

Herr Thewalt greift zum Schluss die Themen 5 Fahrstreifen oder nur 3 sowie eine weitere Mittelinsel für die Querung Kurfürsten-Anlage am östlichen Haltestellenende Richtung Innenstadt auf.

Es werde explizit überprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, die Fahrspurenanzahl von fünf auf vier Fahrspuren zu reduzieren. Eine solche Variante Z, die nördlich der Haltestelle vier statt fünf Fahrstreifen hat, würde dadurch nach Norden rücken. Der ggf. dadurch mögliche Erhalt der Platanen werde derzeit noch geprüft.

Eine Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer müsse nicht realisiert werden, da die Querung am Stück erfolgen solle. Der Gemeinderat habe dies als generellen Planungsgrundsatz vorgegeben.

Im Frühjahr 2014 würden die Planungsunterlagen sowie die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung dem Gemeinderat zur politischen Diskussion und zum Beschluss vorgelegt. Danach werde der GVFG-Projektantrag gestellt und in den Plangenehmigungsprozess übergegangen. Bei Aufnahme in das Bundesförderprogramm unterstützen Bund und Land Bundesprojekte mit 80% Fördermittel. Die übrige Finanzierung müsse durch Haushaltsgelder erfolgen. Es bleiben die weiteren Entwicklungen zu dem Förderantrag abzuwarten.

Abschließend bedankt sich Herr Thewalt bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern herzlich für ihr Engagement.

Nachträgliche Stellungnahmen von

Beirat von Menschen mit Behinderungen (bmb)

Bürgerinitiative Ökologische Mobilität

Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Rhein-Neckar e.V. (VCD)

Stellungnahme zum Umbau Hbf Nord

Der barrierefreie Umbau der Haltestellen Hbf Nord wird seit langem gefordert und ist zeitnah umzusetzen. Denn es gibt für Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei Straßenbahnen keine und bei Bussen teils nur eingeschränkte Einstiegsmöglichkeiten. Grundsätzlich ist jede der bislang diskutierten Umbau-Varianten hinsichtlich der Barrierefreiheit wesentlich besser als der momentane Zustand. Barrierefreiheit verringert Unfallrisiken und dient letztlich allen, z.B. auch Senioren, Kindern und Eltern, die mit Kinderwagen unterwegs sind.

Wichtig sollte bei der Neugestaltung sein, dass diese leistungsfähig, variabel und zukunftsorientiert ausgelegt wird. Hierbei ist eine barrierefreie Gleisquerung nach neuestem technischen Stand zu realisieren. Die Realisierung eines Kombigleises bietet gegenüber getrennten Haltestellen den Vorteil, dass beim Umsteigen nur kurze Wegstrecken erforderlich sind, die kurze Umsteigezeiten und pünktliche An- und Abfahrten ermöglichen. Falls eine Kombihaltestelle realisiert wird, ist auf deren barrierefreie Gestaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen ÖPNV-Fahrzeugtypen zu achten. Die Höhe sollte dabei durchgängig 30 cm betragen.

Solange der Bismarckplatz nur „bedingt barrierefrei“ ist (Provisorium aus 2011, mit kurzen erhöhten Podesten von 6 m Länge), muss sichergestellt werden, dass am Hbf Nord die Einstiegspunkte gut sichtbar gekennzeichnet sind und die (verschieden langen) Straßenbahnen korrekt halten. Darüber hinaus sind eine übersichtliche Beschilderung, Signalisierung und Blindenleitsysteme erforderlich für sehgeschädigte / blinde und hörgeschädigte / gehörlose Menschen.

Falls die verkehrsabhängige Prüfung der Abwicklung des Autoverkehrs ergeben sollte, dass künftig nur 4 Kfz-Fahrspuren erforderlich sind, wäre eine zusätzliche Mittelinsel als Querungshilfe am Übergang Kurfürstenanlage - Mittermaierstraße wünschenswert. Wenn ein Radweg auf Bahnhofsseite südlich der Gleise umgesetzt wird, ist insbesondere im Bereich der Haltestelle auf eine geeignete Signalisierung und Priorisierung des Fußgängerverkehrs zu achten.

Der bmb wird sich nicht auf „eine Variante“ festlegen und ist an einem konstruktiven, ergebnisorientierten Dialog interessiert. Die Vorschläge des VCD und der BI ökoMOB bieten hinsichtlich der Barrierefreiheit keine entscheidenden Vorteile und stehen unter dem Vorbehalt zurückgehender Kfz-Verkehrsmengen. Ökologie ist in jedem Fall wichtig, jedoch muss die Funktionalität gewährleistet sein; Bäume lassen sich ggf. auch versetzen oder ersetzen.

Der bmb ist an einer baldigen barrierefreien Lösung am Hauptbahnhof sehr interessiert. Hierfür ist die Bereitschaft aller nötig, aufeinander zuzugehen, fair und sachorientiert miteinander zu kommunizieren. Weil es sich um eine Umbaumaßnahme im Bestand handelt, sind hier immer auch Kompromisse einzugehen.

Abschließend ist festzuhalten, dass in Heidelberg bei der Schaffung barrierefreier Haltestellen erheblicher Nachholbedarf besteht. Eine Priorisierung wichtiger Verkehrsknotenpunkte ist unbedingt erforderlich.

Die nachfolgende, unvollständige, Listung rechtlicher Grundlagen soll verdeutlichen, daß eine **Nichtberücksichtigung** der Belange behinderter Menschen durchaus **kein Kavaliersdelikt** ist!

UN-Konvention über die Rechte behinderter Menschen (BRK)

Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland

Artikel 3

(3) ... Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.

Bundesgleichstellungsgesetz (BGG)

§ 4 Barrierefreiheit

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen

(Landes-Behindertengleichstellungsgesetz – L-BGG)

§ 3 Barrierefreiheit

Barrierefrei sind Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Die Begriffsbestimmungen der Landesbauordnung für Baden-Württemberg bleiben unberührt.

Personenbeförderungsgesetz (PbefG)

§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

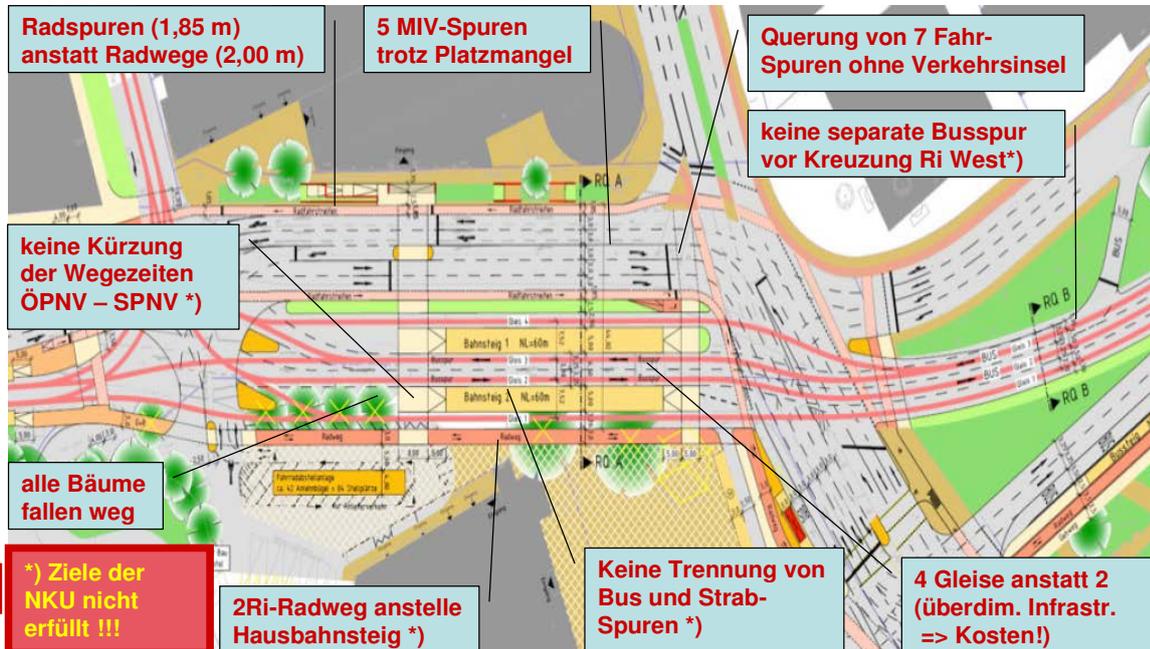
Grundsatzbeschuß des Heidelberger Gemeinderates zum barrierefreien Bauen vom 28.09.1995 wurde einstimmig beschlossen (Aktualisierungsvorschlag liegt vor!)

Heidelberg, am 20.03.2014

Henri Rippl
1. stellv. Vorsitzender des bmb

Eckhard Wolfin
AK Barrierefreies Heidelberg

Wir bitten den Gemeinderat, die Vorzugsvariante C abzulehnen, weil sie erhebliche Mängel aufweist:



Bitte setzen Sie sich für die Planung einer Bürgervariante ein, die folgende Kriterien erfüllt:

- **Optimieren des ÖPNV mit bedarfsgerechter Infrastruktur**
 - 2 Tram-Gleise anstatt 4 (*erfüllt mit Var A*)
 - 1 Hausbahnsteig für kurze Umsteigezeiten ÖPNV-SPNV (*erfüllt mit Var A*)
 - Entmischung des Tram- und Busverkehrs mit getrennten Tram- und Busspuren in beiden Ri
 - Im Haltestellenbereich (*erfüllt mit Var A*)
 - östlich der Kreuzung auf mind. 40 m Länge
 - kein Radweg zwischen Haltestellenbereich und Zugängen des Bahnhof (*erfüllt mit Var A*)
 - Realisierung der Planungsprämissen der NKU und Standardisierten Bewertung!!!
- **Fußgängerverkehr barrierefrei und behindertengerecht**
 - Verkehrsinseln in beiden Übergängen zw. Nord- und Südseite
 - Aufstellflächen zw. West-Ost-Radweg und nördlichem Tram-Gleis (*erfüllt mit Var A*)
 - max. 2 Gleise in den Übergängen für rollstuhlgerechte Gestaltung (*erfüllt mit Var A*)
 - Entmischung von Rad- und Fußgängerverkehr auf den Bahnhofsvorplätzen (*erfüllt mit Var A*)
- **Autoverkehr:**
 - max. 4 MIV anstatt 5 ➔ Anpassung an prognostizierten Rückgang
 - Daten/ Ergebnisse der Verkehrstechn. Untersuchung fehlen noch, ohne diese keine Entscheidung möglich!!!
- **Radverkehr**
 - Radwege möglichst mit 2,50 m Breite, aber mind. 2,0 m anstatt Radspuren von 1,85m Breite
 - Optimale Radwegeanbindungen an den Hauptbahnhof ohne Radwegführung im Fußgängerbereich und Zugang zum Haltestellenbereich (*erfüllt mit Var A*)
 - ausreichend Fahrradabstellplätze (nicht nur 84) auf Nord- und Ostseite
- **Erhalt aller Bäume!!!**

Stellungnahme des Fahrgastbeirates zum Projekt "Hauptbahnhof Nord"

Der Fahrgastbeirat bevorzugt mehrheitlich die "Variante C: 4-gleisiger Ausbau".

Begründung:

Der 4-gleisige Ausbau gewährleistet eine gesteigerte Flexibilität für die Abwicklung des Straßenbahnbetriebs. 2 Straßenbahnen können parallel abgefertigt werden und parallel über die Mittermeierstraße geführt werden, was eine deutlichen Entzerrung zur Folge hat. Gegenseitige Blockaden, wie sie heute dauernd auftreten, werden vermieden. Dies wird zu einer spürbaren Beschleunigung der Straßenbahnverkehrs führen.

An den breiten Mittelbahnsteigen können auch die Buslinien abgefertigt werden. Der Benutzer kann dadurch alle Linien, ob Bus oder Bahn, die in seine Richtung fahren problemlos erreichen. Auswärtige Benutzer des ÖPNV finden somit wesentlich einfacher ihr Verkehrsmittel, sei es in Richtung Bismarckplatz oder Neuenheimer Feld.

Obwohl im Haltestellenbereich ein bis drei Gleise überquert werden müssen, überwiegen die Vorteile, die durch die Lösung mit den Mittelbahnsteigen erreicht werden.

Der direkte Zugang zum Hauptbahnhof wird allerdings durch den geplanten breiten Radweg eingeschränkt. Es wird nach Ansicht des Beirats zu Konflikten kommen. Der Beirat empfiehlt daher diesen Radweg aus der Planung zu nehmen und den Radverkehr ausschließlich über die Radwege nördlich und südlich der Gneisenaustraße zu führen.

Die Variante C ist für den Fahrgastbeirat die benutzerfreundlichste Lösung der heutigen Probleme an der Haltestelle Hauptbahnhof. Der Zugang zum Hauptbahnhof wird insgesamt erleichtert und sicherer. Zusätzlich wird die Übersichtlichkeit für den ÖPNV-Benutzer wesentlich verbessert, und nicht zuletzt wird durch die parallele Abfertigung die Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit der Haltestelle Hauptbahnhof erheblich erweitert.

Peter Kristof
26.03.2014

mobinetz HD – Hbf Nord – VCD Stellungnahme

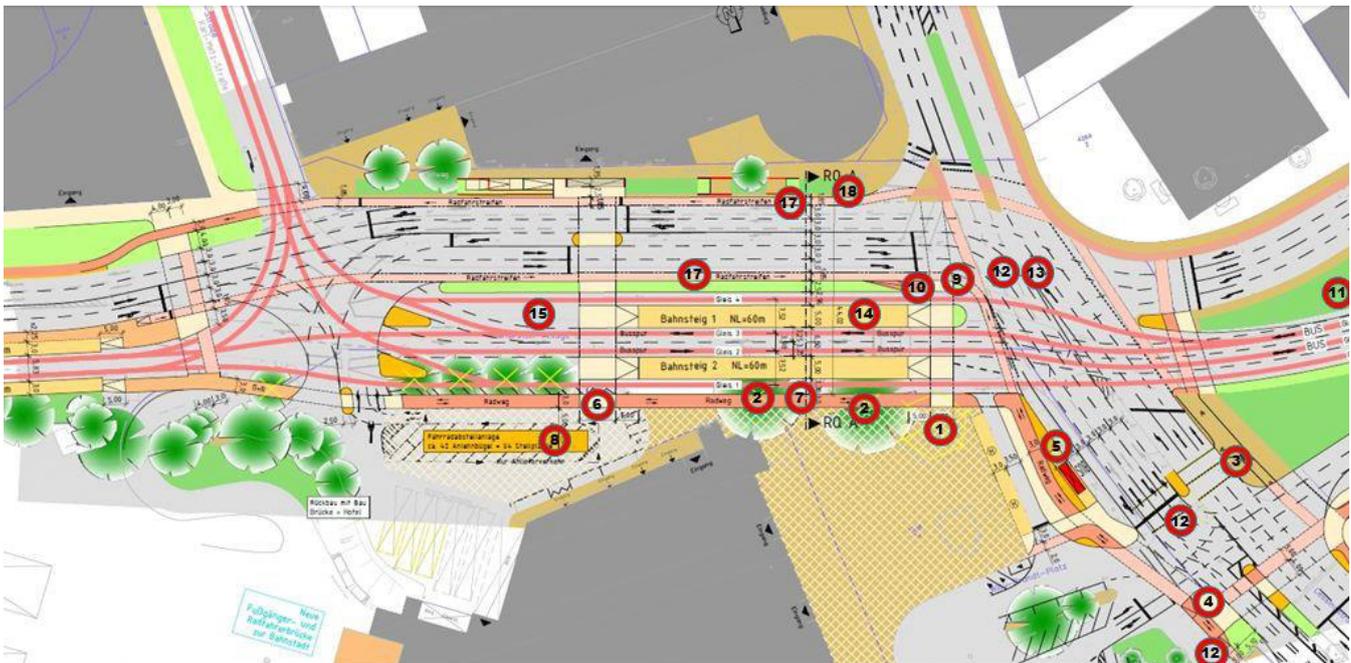
Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Rhein-Neckar e.V. (04.04.2014)



Der VCD Rhein-Neckar e.V. spricht sich gegen die von Stadt HD und rnv vorgelegten Varianten zur Umgestaltung der Baumaßnahme Hbf Nord im Rahmen des mobinetz HD aus!

Während der Kern der Baumaßnahme, die Erweiterung auf vier Gleise, begrüßt wird, so wird einerseits die Situation für Fußgänger und Radfahrer teilweise verschlechtert, andererseits schafft die unnötige Verschwenkung des Kfz-Verkehrs nach Osten zusätzliche Probleme in diesem stark belasteten Knoten. Bei einer geraden Verkehrsführung wären hier nicht fünf, sondern nur drei Fahrspuren nötig.

Eine wirkliche Alternative, die, so wie der Vorschlag des VCD, die großen Platanen erhält und dennoch ausreichende Kfz-Kapazitäten für den normalen Tagesverkehr aufweist, wurde im Rahmen dieser Planung nie öffentlich dargestellt oder berechnet! Das Angebot des VCD für einen Planungsworkshop zur detaillierten, technischen Bewertung aller Varianten, wurde seitens der Stadt nicht wahrgenommen.



Der VCD äußert folgende Kritik an der vorgelegten Planung der Vorzugsvariante C

1. Planung realisiert sehr groß dimensionierten Verkehrsknoten ohne Rücksicht auf gestalterische Anforderung an Stadteingang
2. Umgestaltung des östlichen Hbf-Vorplatzes ist erforderlich, doch kein Konzept genannt
3. Verkehrsführung nicht selbsterklärend

Folgende Konflikte der Variante C, die in der Karte oben markiert sind, sind jetzt schon absehbar:

Umgestaltung des östlichen Hbf-Vorplatzes

1. Pavillon Tourist-Information ist abzureißen
2. Große Platanen müssen gefällt werden
3. Fußgängerquerung entfällt
4. Fußgängerquerung endet im Niemandsland
5. Bushaltestelle wird verschoben (für 4. Spur)

Verkehrliche Probleme Radverkehr

6. 2-Richtungs-Radfahrstreifen direkt vor Fußgängerquerung schafft neue Konflikte
7. 2-Richtungs-Radspur verhindert Hausbahnsteig
8. Abstellanlage zu nah an Querung
9. Umwegige Führung macht Radspur unattraktiv

10. Aufstellfläche für indirektes Abbiegen zu klein

ÖV und Kfz-Verkehr

11. Busquerung unterbricht Weg in Grünanlage
12. Gebrochenes Abbiegen (rechts-links) kostet sehr viel Freigabezeit in Hauptstrom N<>S
13. Linksabbieger blockieren Gleise noch mehr
14. Haltestellenbreite mit 5 m knapp bemessen
15. Reserveflächen sollten Grünflächen werden

ÖV und Kfz-Verkehr

16. Keine Lösung für beengte Fernbushaltestellen geplant
17. Radfahrstreifen zu schmal für Überholung
18. Kein oben liegender Fußweg mehr

Fazit des VCD Rhein-Neckar e.V.:

**Die städtischen Varianten opfern diesen Stadteingang dem Autoverkehr der Spitzenstunde!
Die leistungsfähige und stadtverträgliche Variante des VCD liegt als Detailentwurf vor!**