

Stadt Heidelberg

Erste Ergänzung zur Drucksache:
0249/2014/BV

Datum:
18.11.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:
Mobilitätsnetz Heidelberg
Teilprojekt Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord

Erste Ergänzung zur Drucksache: 0249/2014/BV

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.11.2014	Ö
Haupt- und Finanzausschuss	03.12.2014	Ö
Gemeinderat	18.12.2014	Ö

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses und des Gemeinderates nehmen die Information zum Antrag der Bezirksbeiräte Weststadt und Bergheim zu Punkt 2 der Beschlussvorlage 0249/2014/BV zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

(Siehe Drucksache: 0249/2014/BV)

Zusammenfassung der Begründung:

Grundsätzlich folgen die Bezirksbeiräte dem Beschlussvorschlag der Verwaltung für eine viergleisige Haltestellenanlage und einer vierstreifigen Führung für den motorisierten Individualverkehr. Zu den Verkehrsträgern Auto, Rad und Fuß werden die gestellten Prüfaufträge im Folgenden beantwortet.

Begründung:

Die Umsetzung der Haltestellenanlage erfolgt durch vierspurigen Ausbau. Dabei ist in Bezug auf die Verkehrsträger Auto, Rad, Fuß die Planung zu überprüfen. Insbesondere ist zu berücksichtigen,

Nr.	Prüfauftrag	Ergebnis
1	dass der MIV in West/Ost-Richtung möglichst ungehindert fließen kann und keine zusätzliche Belastung in Nord/Süd-Richtung entsteht.	<p>Nördlich der Haltestelle beträgt das Verkehrsaufkommen in der westlichen Zufahrt ca. 550 Kfz/h.</p> <p><u>Variante C:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- ca. 180 Kfz/h fahren weiter in südlicher Richtung, also ohne Umlenkung in Richtung Römerkreis.- ca. 370 Kfz/h, welche das Z fahren <p><u>Variante G:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- ca. 180 Kfz/h fahren weiter in südlicher Richtung, also ohne Umlenkung in Richtung Römerkreis.- ca. 320 Kfz/h fahren geradeaus und nehmen den Durchbruch- ca. 50 Kfz/h, welche das Z fahren <p><u>Variante 1 (MIV Bündelung Nordseite Kufü-Anlage):</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Entspricht Variante G <p>Die Ergebnisse zeigen, dass aufgrund der möglichen (beschränkten) steuerungstechnischen Abläufe sich nahezu dieselben Qualitätsstufen für die Verkehrsarten ergeben. Der geradeausfahrende Kfz fährt mit dem geradeausfahrenden ÖPNV.</p> <p>Am Knoten Mittermeier / Lessing / Kurfürsten-Anlage sind für den Rechtsabbieger in Richtung Süden 2 Fahrstreifen erforderlich.</p> <p>Aufgrund der Freigabemöglichkeiten für den Geradeausfahrer in Richtung Römerkreis ergeben sich für diesen höhere Rückstaulängen als bei den anderen Lösungen. Grund ist das Verkehrsaufkommen. Eine weitere Grünzeitenumverteilung zu Gunsten dieses Stromes ist nicht in ausreichendem Maße möglich.</p> <p>Die Nordbündelung funktioniert entsprechend Variante G am Knoten HBF, jedoch nicht am Knoten Römerkreis. Darüber hinaus ist eine Aufweitung der Verkehrsfläche notwendig, die Betroffenheiten der Bäume Kurfürsten-Anlage auslöst.</p> <p>Die Anzahl der Bedienfenster für den ÖPNV ist gleich (Anzahl 2).</p> <p>Vergleiche Ergebnisse in den Anlagen 4 sowie 8 des Berichtes (Simulationsstudie Hauptbahnhof vom Juli 2014)</p>

Nr.	Prüfauftrag	Ergebnis
2	ob die Fahrradwege eine Mindestbreite von 2,50 Metern aufweisen können.	Die Radfahrstreifen haben die Regelbreite von 1,85m. Radwege werden dort anlegt, wo ein Zweirichtungsverkehr gewünscht ist und haben eine Breite von 2,5 m. Einrichtungsradschwergewicht: 2,0 m Eine grundsätzliche Verbreiterung auf 2,50m wird abgelehnt. Große Breite führt dazu, dass dort Kfz halten für kurzen Ein- und Ausstieg. Gerade am HBF Thema und in der Praxis deutlich zu sehen am Gleisdreieck Rohrbacherstraße.
3	ob bei notwendigen Ampelwarteflächen eine Aufstelltiefe von mindestens 3,50 Metern angeboten werden kann.	An den Haltestellenköpfen sind die Aufstellflächen für Fußgänger so breit wie die Haltestelle. Ansonsten sind sie im Regelfall 3,0 m, an zwei Stellen (Überwege in Verlängerung der Haltestellenköpfe) nur 2,50m
4	dass für die wegfallenden Fahrrad-Stellplätze im Bereich Hauptbahnhof-Ost ein entsprechender Ausgleich geschaffen werden soll, der eine gute, direkte An- und Abfahrt der geplanten Radabstellanlagen aus den am Hauptbahnhof vorbeiführenden Radwegachsen ermöglicht.	Ausgleich wird – soweit möglich geschaffen. Wegfall Ostseite: ca. 50 Plätze Wegfall Westseite: ca. 40 Plätze Vorher: 1.250 Nachher: 1.160 Ergänzung durch städtische Anlage auf Willy-Brandt-Platz, parallel dazu Entwicklung auf Bahnhofsüdseite.
5	dass im Planungsgebiet eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sowie Busein-/ausstieg erfolgt.	Entflechtung von Fuß- und Radverkehr - in Ost-West-Richtung in Höhe der Kurfürstenpassage. - vor dem Eingang HBF Nord durch die Schaffung überdachter Radabstellmöglichkeiten auf dem Ostplatz Entflechtung von Busein-/ausstieg: Separate Ein- und Ausstiegsplätze sind aus städtischer Sicht nicht anzustreben, weil es mit einem Fahrzeitverlust und mit einer zusätzlichen Erschwerung in der Orientierung für die Fahrgäste verbunden ist.
6	ob in der Fußgängerüberquerung über die Kurfürsten-Anlage Ost die Einrichtung einer Mittelinsel möglich ist.	Es wird angenommen, dass das östliche Haltestellenende gemeint ist: Mit der Änderung der nördlichen Zufahrt (Mittermeier) ist der Wegfall der dritten Abbiegespur von West->Ost möglich und damit Raum für die Mittelinsel. Der MIV in Nord-Süd-Richtung wird dadurch verbessert. Durch die Einrichtung einer Mittelinsel ist von einer Erhöhung des Komforts für die Fußgänger auszugehen (Aufhaltungsfunktion und sogenannte Innen-/Außensignalisierung).

Nr.	Prüfauftrag	Ergebnis
		<p>Eine Drehung der Haltestelle hat hingegen keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsabläufe des MIV und ÖPNV, da sich die Anzahl der Fahrstreifen, die Verkehrsbelastungen und -ströme nicht ändern und somit das Signalprogramm keine grundsätzliche Änderung erfährt. Es werden keine signifikanten Änderungen in der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger erwartet.</p> <p>Hingegen werden die räumlichen Verhältnisse am Gleisdreieck Karl-Metz-Straße und vor den großen Platanen verschlechtert bzw. voraussichtlich planerisch nicht lösbar.</p>
7	<p>ob der Baumbestand im Umfeld des Hauptbahnhofs vollständig erhalten werden kann. Wenn die Bäume nicht erhalten werden können, müssen die Ersatzpflanzungen aus städtebaulicher Sicht auf dem Plangelände unter Mitwirkung des städtischen Fachamtes erfolgen.</p>	<p>Für die Planung HBF werden nach GR-Beschluss die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet. Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens (PLV) ist auch die Betrachtung des Eingriffs in Natur- und Landschaft. Entsprechende Gutachten mit Ausgleichsmaßnahmen für wegfallende Bäume müssen erstellt werden. Dies geschieht in Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt. Im Rahmen des PLV wird die städtische Stellungnahme den Gremien vorgelegt.</p> <p>Der Baumerhalt während der Bauzeit wird angestrebt. Dies kann mit weiteren Mehrkosten für die Stadt verbunden sein.</p>
8	<p>ob beim Neubau der Touristen-Information zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums möglich ist, mindestens aber eine Verkaufsstelle.</p>	<p>Der Ticketverkauf erfolgt bereits heute schon bei der Touristen-Information. Die Integration des rnv-Kundenzentrums wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft.</p>
9	<p>Es wird gebeten, die vorgenannten Punkte bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 19.11.2014 zu prüfen und die Ergebnisse der Prüfung dort vorzulegen.</p>	<p>Ergebnisse vorliegen vor.</p>

Mit der Beantwortung der Prüfaufträge verändert sich der Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht. Die Beteiligung des Beirates für Menschen mit Behinderungen ist darum zur Erstellung der Ergänzungsvorlage nicht erfolgt.

Die Ergänzung der Mittelinsel in Verbindung mit der veränderten Zuführung des Kraftverkehrs in Nord-Süd-Richtung wird befürwortet und in der weiteren Planung mit eingearbeitet.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

(Siehe Drucksache: 0249/2014/BV)

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(Siehe Drucksache: 0249/2014/BV)

gezeichnet
Bernd Stadel