

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Rückstellung der Burelli - Planungen am  
Hauptbahnhof  
Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur  
Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes  
und zur Bündelung der Verkehrsströme  
ohne Tunnel**

## Informationsvorlage

**Beschlusslauf!**

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.05.2004	N	O ja O nein	
Gemeinderat	19.05.2004	Ö	O ja O nein	

**Inhalt der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen von der Information über die Rückstellung der Burelli-Planungen am Hauptbahnhof - kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und zur Bündelung der Verkehrsströme ohne Tunnel Kenntnis.*

**Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.05.2004**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

**Sitzung des Gemeinderates vom 19.05.2004**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Begründung:**

### **1. ZUSTANDBESCHREIBUNG**

Die heutige Situation am Hauptbahnhof und im Bahnhofsumfeld ist durch die Belegung nahezu sämtlicher Flächen mit verkehrlichen Funktionen gekennzeichnet. Aufenthaltsflächen und Aufenthaltsqualitäten sind kaum vorhanden.

Der Pavillon des Verkehrsvereins ist die einzige nicht direkt verkehrliche Platznutzung.

Die bauliche Qualität des Willy-Brandt-Platzes ist schlecht.

Verkehre in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung, die weder Ziel noch Quelle in diesem Gebiet haben, bestimmen das Straßenbild.

ÖPNV-Haltestellen für Busse und Straßenbahnen sind auf mehrere Standorte verteilt; die Orientierung ist deutlich erschwert.

Um zu den Straßenbahnhaltestellen und den HSB-Haltestellen der Linien 33 und 34 zu gelangen, müssen die südlichen Fahrbahnen der Kurfürstenanlage gequert werden. HSB- und BRN-Busse Richtung Süden halten am Willy-Brandt-Platz.

Für den motorisierten Individualverkehr befinden sich Vorfahrt und Kurzparken am Nordausgang des Bahnhofsgebäudes und im Bereich des östlichen, innenstadtorientierten Willy-Brandt-Platzes. Hier liegen auch die Taxen-Stellplätze.

Fahrräder sind überwiegend nordwestlich des Bahnhofsgebäudes an 450 überdachten Fahrradständen und im Bereich des östlichen Willy-Brandt-Platzes - zu einem nicht unerheblichen Teil „wild“ - abgestellt. Außerdem befinden sich Abstellmöglichkeiten an Gleis 1. Der alte Fahrradkeller der DB wird kaum angenommen.

Wegen nicht optimaler Streckenführung im Kreuzungsbereich in der Hin- und Abführung zum Hauptbahnhof aus Norden treten im Radverkehr Probleme aus der beidseitigen Nutzung der schmalen Radwege in der Mittermaierstraße auf.

Die Fußgängerverkehrsströme aus dem Hauptbahnhof sind im Wesentlichen auf die ÖPNV-Haltestellen gerichtet, wobei die Straßenbahnen das höchste Fahrgastaufkommen verzeichnen.

Der Fußgängerverkehr Richtung Innenstadt sowie zu den Unternehmen und Einrichtungen entlang der Kurfürstenanlage wird über den Willy-Brandt-Platz geführt und quert die Mittermaierstraße konzentriert an Lichtsignalanlagen.

Fernreise- und Touristikbusse halten sowohl in der Busgasse beim Verkehrsvereinspavillon als auch südlich des Hauptausganges.

Alle funktionalen Anforderungen am Bahnhof werden im jetzigen Zustand erfüllt, die Qualitäten sind allerdings gering. Deshalb gelten die städtebaulichen, funktionalen und verkehrlichen Ziele fort:

- Städtebauliche Aufwertung
- Steigerung der Funktionalität und Qualität
- Stärkung der Verknüpfung SPNV - ÖPNV
- Klare, leistungsfähige Streckenführung MV
- Sichere Fußwegbeziehungen
- Verbesserung des Angebots für Radfahrer

## 2. BURELLI-KONZEPTION

Der Gemeinderat hat sich nach intensiver Beratung im Sommer 2002 für die städtebauliche Konzeption von Prof. Burelli und die funktionale und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes entschieden.

Kernelemente:

- Schaffung einer Platzfolge vom Hauptbahnhof in die Kurfürstenanlage
- Untertunnelung des ovalen Platzes am Hauptbahnhof (bis Ernst-Walz-Brücke)
- Bündelung der ÖV-Haltestellen am Nordausgang
- Bündelung des Individualverkehrs in der nördlichen Kurfürstenanlage
- Bau einer Fahrradtiefgarage unter dem Willy-Brandt-Platz

Mit den Haushaltsbeschlüssen in 2003 und dem Haushalt 2004 wurde der weitere Projektfortschritt unterbrochen und eine RE-Entwurfs- und GVFG-Planung nicht vergeben.

## 3. AKTUELLER STAND

Die geplanten Hochbauten im Umfeld kommen nur langsam voran. Die Realisierung der weiteren Bauabschnitte der HDM, der Bau des CBC und auch das Konferenzzentrum sind derzeit nicht mit Zeitplänen hinterlegt.

In den regelmäßigen Gesprächen mit Vertretern der Bahn teilte die DB mit, dass zum Bau eines Hotels und eines Parkhauses am nordwestlichen Gebäuderand Hauptbahnhof eine Investorenausschreibung am 21.01.2004 endete. Die Bahn wollte im März über die Ergebnisse der Ausschreibung informieren. Dies ist bis dato nicht erfolgt. Das Stadtplanungsamt hat die Vertreter der DB inzwischen schriftlich um Information und einen Gesprächstermin gebeten.

Die Stadt hat zur Sicherung von Zuschussmitteln einen GVFG-Antrag für das Fahrradparkhaus eingereicht.

Die HSB hat eine durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) befristete Genehmigung für den Betrieb der Haltestelle Hauptbahnhof (B-plan HDM 1. BA, Gleisverlegung).

Der Gemeinderat hat am 22.09.1998 über eine Radverkehrsanlage beraten, die einen Ausbau und eine Qualitätsverbesserung u. a. entlang der Lessingstraße im Bereich Hauptbahnhof vorsieht. Es ist vorgesehen, diese Planung in 2004 erneut zur Beratung zu stellen und sie für die Finanzplanung zur Umsetzung anzumelden.

Falls die DB AG kurzfristig ihre Planungsideen am nordwestlichen Gebäuderand (Hotel und Parkhaus) realisieren will, entfallen 450 überdachte Fahrradabstellplätze (sowie Fahrradboxen), für die wegen des hohen Parkdrucks Ersatz geschaffen werden müsste.

Der Kfz-Verkehr (Kurz- und Dauerparker auf dem Nordparkplatz) kann nach der Bauzeit das geplante Parkhaus nutzen.

## 4. LAUFENDE PLANUNGEN

### Verkehr

Die Verwaltung hat Planskizzen erarbeitet, um zu prüfen, ob Teile der Burelli-Planung schrittweise realisiert werden können:

- Heranführung der ÖPNV-Haltestelle an den Nordausgang Hauptbahnhof
- Bündelung Individualverkehr auf der nördlichen Kurfürstenanlage
- Verbesserung der Radwegbeziehungen

In der Anlage 1 ist der ÖPNV-Bereich an den Nordausgang des Hauptbahnhofes gelegt worden und die Bündelung des Individualverkehrs erfolgt nördlich der Gleistrasse.

Der überdachte Bereich der nördlichen Haltestellenanlage kann in dieser Bauphase schon so ausgestaltet werden, dass er bei Fortführung des Projektes Burelli-Tunnel nicht noch einmal in Angriff genommen werden muss.

Eine Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Willy-Brandt-Platz) kann im Rahmen der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen nicht erfolgen, da die verkehrlichen Abläufe und demzufolge auch die Verkehrsflächen bestehen bleiben, somit ergeben sich keine Möglichkeiten zur Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes.

In der Anlage 2 wurde die Platzgestaltung und Burelli-Tunnel dargestellt. Hier wurde an die Bauphase 1 angeschlossen, was an den rot gekennzeichneten Bereichen sichtbar ist. Diese Bereiche müssen (eingeschlossen die Straßen- und Haltestellenbereiche) in dieser Bauphase nicht mehr geändert werden. Gleisänderungen sind im östlichen Haltestellenbereich bis östlich des Pyramidenstandortes notwendig.

**In einem nächsten Schritt muss das Konzept (erster Bauabschnitt) auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit untersucht werden, was im laufenden Jahr mangels entsprechender Mittel jedoch nicht möglich ist.**

### Fahrradparken

Weiterhin werden im Gespräch mit der DB AG die Varianten für eine Fahrradabstellanlage erneut überprüft:

- Gleisbrücke südöstlicher Bereich Hauptbahnhof (Verknüpfung Bahnstadt)
- Posttunnel nordwestlicher Bereich Hauptbahnhof
- Kellergeschoss im Hauptbahnhof
- Fahrraddeck im geplanten Parkhaus
- Temporärer Hochbau auf dem Willy-Brandt-Platz

Da von der Funktionalität und Lage die beschlossene Fahrradtiefgarage weiterhin als Optimum betrachtet wird, erfolgt eine Prüfung, wie deren Zufahrtsrampen in die gegenwärtige Funktionsverteilung eingebunden werden könnten.

## 5. AUSBLICK

Die Verwaltung wird über die Gespräche mit der DB AG berichten und Ende 2004 einen erneuten Sachstandsbericht abgeben.

gez.

Beate Weber

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Stadtraum Hauptbahnhof 1. BA
A 2	Stadtraum Hauptbahnhof 2. BA