

Anfrage Nr.: 0049/2011/FZ
Anfrage von: Stadtrat Pfisterer
Anfragedatum: 26.09.2011

Betreff:

Bahnhof Süd

Schriftliche Frage:

Mittlerweile wurde ja der Querbahnsteig zur Bahnstadt eingeweiht und neue Parkflächen für Bahnkunden gebaut. Derzeit fahren Fern- bzw. Reisebusse vor dem Hauptbahnhof (Willi Brandt Platz) ab, wobei es dort oft zu Verkehrsproblemen kommt.

Hierzu frage ich folgendes:

1. Sehen Sie eine Möglichkeit, dass man die Abfahrten der Fernbusse vom Hauptbahnhof Nord (Willi Brandt Platz) auf den neuen Bahnhofsvorplatz Süd (Bahnstadt) verlegt, um die Verkehrssituation am Bahnhofsvorplatz Nord zu entzerren?
2. Der ehemalige erste Bürgermeister von der Malsburg hatte ursprünglich den Plan eines Busbahnhofes an der Bahnhof – Südseite!
Werden diese Pläne weiter verfolgt?
Und wenn ja, wie stellt sich die Verwaltung die Umsetzung vor?
3. Wie hoch wird der Aufwand einzuschätzen sein, der benötigt wird, einen Buswendeplatz am Ende des Fahrradparkplatzes einzurichten?
Zusätzliche Investitionen sind m. E. nicht oder nur im geringen Maße notwendig!
Welche Einschätzung hat die Verwaltung dazu?
4. Vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Busfernverkehrs, wird sich in Heidelberg -als sehr attraktiver Ziel das tägliche Busaufkommen im Fernverkehr schätzungsweise zu heute verdoppeln.

Begründung:

Täglich fahren ab Heidelberg zwischen 45 und 60 Fernbusse (je nach Saison). Daneben ist der Bahnhof Treffpunkt vieler Tages- und Mehrtagesfahrten mit Bussen, da der Bahnhof an den Nah – und Regionalverkehr gut angebunden ist.

Durch die Verlängerung der Bahnhofshalle zum Vorplatz Bahnstadt ist dort m.E. eine Anbindung an den übrigen Verkehr und die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen für die Abwicklung des Busfernverkehr gegeben – auch vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Busfernverkehrs, die eine Erweiterung der Haltestellennutzung Heidelberg Hauptbahnhof mit sich bringt.

Fernbusse, die Heidelberg anfahren, könnten zukünftig von der Autobahn kommend über die Czernybrücke fahren und wären nach wenigen Metern und einer Ampel bereits an der Haltestelle, ohne den Verkehr um den Knoten Bahnhof/Mittermaier Strasse zu belasten.

Beispielsweise in Karlsruhe hat man gute Erfahrungen gemacht, denn dort fährt an der Nordseite (Bahnhofsvorplatz zur Stadt) der Nah- und Regionalverkehr, der Busfernverkehr fährt an der Südseite des Bahnhofes ab. Dabei müssen die Buskunden ebenfalls durch den Bahnhof.

Mit 16 Gleisen ist dort der Weg doppelt so weit wie in Heidelberg und wird problemlos von den Buskunden benutzt.

Antwort:

Zu 1.: Grundsätzlich ja. Die Stadtverwaltung plant die Integration von Stadtbus-, Fernbus-, Taxi-, motorisiertem und ruhenden Verkehr und wird diese Überlegungen in nächste Planungsschritte einfließen lassen. Anlass zu neuen Überlegungen gibt die anstehende Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und die darin verankerte Liberalisierung im nationalen Fernbusverkehr. Darüber hinaus sollen sich diese Untersuchungen mit der verkehrlichen Erschließung rund um den Hauptbahnhof Süd über den jetzigen Zeithorizont hinaus (nach 2015 ff.) befassen.

Momentan sind im Rahmen der Errichtung der provisorischen Stellplätze (Park & Ride und Bike & Ride) diejenigen Flächen in Anspruch genommen worden, über die man kurzfristig verfügen konnte. Sobald die Verfügbarkeit der direkt angrenzenden Liegenschaften geklärt ist, setzt sich die städtebauliche Entwicklung des Bereiches fort.

Zu 2.: Grundsätzlich ja.

Im Rahmenplan 2007 war angedacht, den nördlichen Bahnhofplatz von dieser Funktion zu entlasten, indem neue Bussteige unter dem verlängerten Querbahnsteig angeordnet werden. Dazu sollte der Querbahnsteig noch weiter verlängert werden, als er bislang ist.

Der Bereich des Bahnhofplatzes Süd wurde im Zuge des Campuswettbewerbs neu geordnet, der Platz näher an die Gleise herangeschoben. Durch diese Umplanung ist der Raum unter dem Querbahnsteig schmaler geworden. Der Platz schiebt sich nun als „Platte“ bis an die DB-Flächen heran. Eine bewusste Entscheidung gegen die Fernbusse auf der Südseite ist nicht gefällt worden. Wie die Idee der Bussteige in die neue Planung integriert werden kann, wird nun im weiteren Planungsverlauf geprüft und mit den unter Punkt 1 genannten Entwicklungen angepasst.

Zu 3.: Die provisorische Fläche wurde auf den maximal zur Verfügung stehenden Flächen angelegt. Eine Wendefläche käme von daher nur im östlichen Zufahrtbereich in Frage und würde zu Lasten der angelegten Stellplätze (17 Pkw-Stellplätze, davon 5 Car-Sharing-Plätze) gehen (siehe Anlage 01). Aber selbst bei dieser überschlägigen Bemessung sind die Flächen für eine Halteposition des Busses und wartenden Fahrgäste noch nicht berücksichtigt.

Der finanzielle Aufwand ist in dieser Frage nicht der ausschlaggebende Punkt. Wichtiger ist die Tatsache, dass der Stadt weitere Flächen nicht zur Verfügung stehen und der zeitliche Aufwand zur Abstimmung der Maßnahme mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) und der Deutschen Bahn AG erheblich ist.

Von Seiten der Stadtverwaltung wird daher eine Erweiterung des provisorischen Park &-Ride- und Bike & Ride-Platzes um eine Buswendemöglichkeit gegenwärtig nicht weiterverfolgt.

Zu 4.: Ohne Gutachten und vergleichbare Werte aus anderen Städten lässt sich derzeit nicht feststellen, ob sich tatsächlich eine Verdopplung durch den Busfernverkehr einstellen wird. Auch ist die PBefG-Novelle noch nicht in Kraft getreten, dies wird für das Jahr 2012 erwartet.

Wie bereits unter Punkt 1 erläutert ergibt sich durch die anstehende PBefG-Novelle ein neuer Anlass zur Überplanung dieses Gebietes, um alle verkehrlichen Belange in die städtebauliche Planung zu integrieren.

Darüber hinaus bauen wir auch weiterhin auf einen guten Schienenpersonenfernverkehr, der die gute Erreichbarkeit von und nach den wichtigen Zielen in Deutschland gewährleisten wird.

Der Wettbewerb im nationalen Busfernverkehr wird künftig eine Konkurrenzsituation aufbauen, deren Auswirkungen jetzt noch nicht abschließend bewertet werden können.

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 01	Lageplan