

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0384/2013/BV

Datum:
15.10.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberg - Neugestaltung
Straßenbahntrasse Eppelheimer Straße - Ergebnisse
der verkehrstechnischen Untersuchung**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 16. Januar 2014

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	24.10.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	27.11.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	19.12.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Pfaffengrund und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Gemeinderat stimmt der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers in der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg sowie dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen Pfaffengrund/Stotz (gelegen zwischen den derzeitigen Haltestellen Kranichweg und Stotz), Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße unter Maßgabe der unten beschriebenen Planungsänderungen zu.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Voraussichtliche Gesamtkosten Ausbau der Straßenbahn Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund	7,0 Mio. €
Einnahmen:	
Voraussichtliche Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm (80% der zuwendungsfähigen Kosten)	4,3 Mio. €
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">Finanzierungsanteil bei der HSB (noch zu beschließen)	2,7 Mio. €
<ul style="list-style-type: none">Planungskosten für das gesamte Mobilitätsnetz im städtischen Haushalt für die Jahre 2013/2014 jeweils	150.000 €

Die hier genannten Kosten (mit Ausnahme der Planungskosten im städtischen Haushalt) werden bis zur Abgabe des Finanzierungsantrages durch das beauftragte Planungsbüro aktualisiert. Abweichungen gegenüber dem Rahmenantrag ergeben sich durch Änderungen, die im Planungsprozess zu berücksichtigen waren, u.a. die Gewährleistung der Befahrbarkeit des besonderen Bahnkörpers durch Rettungsfahrzeuge und Anpassungen an den Knotenpunkten.

Zusammenfassung der Begründung:

Die Gleisanlagen in der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund müssen sehr dringend erneuert werden. In diesem Zusammenhang soll ein vom Zuwendungsgeber geförderter besonderer Bahnkörper mit barrierefreien Haltestellen entstehen. Die Maßnahme ist Teil des Mobilitätsnetzes Heidelberg.

Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 24.10.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 24.10.2013

TOP 2 Mobilitätsnetz Heidelberg

- Neugestaltung Straßenbahntrasse Eppelheimer Straße

- Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung

Beschlussvorlage 0384/2013/BV

Frau Greßler, die Sitzungsleiterin, stellt Herrn Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, Frau Keuchel und Frau Köhler, ebenfalls vom Amt für Verkehrsmanagement, vor. Diese erläutern wie schon zuvor in einer Bürgerinformations-Veranstaltung, die am 18.09.2013 stattgefunden hat, anhand von zwei Power-Point-Präsentationen (Anlage 3 Projekt Verkehrsuntersuchung und Anlage 4 Informationsveranstaltung 18.09.2013 zur Beschlussvorlage 0384/2013/BV) die Planungen zur Neugestaltung Straßenbahntrasse Eppelheimer Straße und die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung.

Danach entsteht eine rege Diskussion zwischen Mitgliedern des Bezirksbeirates Pfaffengrund und den Vertretern des Amtes für Verkehrsmanagement.

Es melden sich in dieser Diskussion zu Wort:

Bezirksbeirat Martin, Bezirksbeirätin Metzger, Bezirksbeirat Krüger, Bezirksbeirat Förschle, Bezirksbeirat Kellner, Bezirksbeirätin Heußler, Bezirksbeirätin Floß und Bezirksbeirat Wichmann.

Vorrangig werden in der Diskussion folgende Anregungen / Fragen / Kritikpunkte vorgebracht:

- Sei die geplante Ein- und Ausfahrt zum Supermarkt „Kaufland“ mit der Möglichkeit zur Querung der Eppelheimer Straße und Einfahrtsmöglichkeit in die gegenüberliegende Marktstraße nötig? Durch diese Maßnahme werde eine starke Zunahme der Verkehrsbelastung der Marktstraße befürchtet.
- Gebe es eine Möglichkeit des Ausbaus und der Sanierung der nördlichen Ausfahrt des Kauflands (Siemensstraße zur Hans-Bunte-Straße hin) zur Entlastung des Verkehrs auf der Eppelheimer Straße?
- Könne die nördliche Ausfahrt des Kauflands auch für Kunden des Gartenmarktes „Dehner“ nutzbar gemacht werden?
- Könne ein Zebrastreifen für Fußgänger an der Haltestelle Kranichweg / Stotz angelegt werden?
- Sei es möglich, durch Rückbau der Parkplätze im Kranichweg an der Kreuzung zur Eppelheimer Straße hin (nach Norden) wieder eine zusätzliche Rechtsabbiegespur bereitzustellen?
- Könne die bisherige Bushaltestelle Kranichweg wegfallen? Wenige Meter weiter folge die nächste Haltestelle und das Halten und Abfahren des Busses führe an dieser Stelle zu Verkehrsbehinderungen.

- Notwendig sei eine Radwegverlängerung im Diebsweg zur Eppelheimer Straße hin, damit auf der westlichen Seite der Radweg durchgehend werde
- Könne am Knoten Stadtwerke eine bedarfsabhängige Ampelanlage installiert werden?
- Werde die von den Stadtwerken gemachte Zusage eingehalten, dass die Anlieferung durch Lastwagen für das neue Holzheizkraftwerk nicht über die Eppelheimer Straße erfolge?

Herr Thewalt und Frau Keuchel gehen auf die Fragen und Anmerkungen der Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte wie folgt ein:

Die Empfehlung der Verkehrsplanung sei, die neu geplante Ein- und Ausfahrt am Kaufland unbedingt zu bauen, sonst müsse der ganze Knoten anders aussehen.

Die Ausfahrt nach Norden hin (Siemensstraße zur Hans-Bunte-Straße) solle künftig stärker frequentiert werden. Die Sanierungsbedürftigkeit dieses Straßenabschnitts sei dem Tiefbauamt bekannt. Hier soll in absehbarer Zeit Abhilfe geschaffen werden. Eine gemeinsame Nutzung der Ausfahrt auch für Kunden des Dehner sei wünschenswert, bisher aber leider nicht umsetzbar gewesen. Hierzu sei man von seiten der Stadt in Gesprächen mit Dehner und Kaufland.

Die Einrichtung eines Zebrastreifens an der Haltestelle Kranichweg / Stotz sei vom Verkehrsaufkommen an dieser Stelle abhängig, man müsse dies auch mit der Rhein-Neckar-Verkehrs-GmbH (RNV) absprechen, hier sei noch nichts beschlossen.

Herr Thewalt sagt zu, zu prüfen, ob eine Rechtsabbiegespur im Kranichweg zur Kreuzung Eppelheimer Straße hin wieder eingerichtet werden und die bisherige Bushaltestelle Kranichweg wegfallen könne.

Die Anregung der Radwegverlängerung im Diebsweg auf der westlichen Seite werde geprüft. Bisher sei der Radweg aus Kostengründen auf der östlichen Seite geplant gewesen.

Zum Vorschlag, am Knoten Stadtwerke eine bedarfsabhängige Ampel einzurichten, entgegnet Herr Thewalt, dass dies geprüft worden sei, aber solch eine Lösung wegen der Linksabbieger nicht in Frage komme. Wie an anderen Kreuzungen der Eppelheimer Straße werde an dieser Stelle eine fest installierte Ampelanlage errichtet.

Herr Thewalt kennt die Zusage der Stadtwerke, den Anlieferungsverkehr zum Holzheizkraftwerk nicht über die Eppelheimer Straße laufen zu lassen, könne aber nicht sagen, ob diese Zusage eingehalten werde. Er sagt zu, dies zu prüfen.

Die Vorsitzende Frau Greßler stellt den **Beschlussvorschlag der Verwaltung** zur Abstimmung. Den Bezirksbeiräten ist es hierbei wichtig, dass die angesprochenen Kritikpunkte und die zugesagten Prüfaufträge festgehalten und in die gemeinderätlichen Gremien transportiert werden.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Pfaffengrund empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Gemeinderat stimmt der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers in der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg sowie dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen Pfaffengrund/Stotz (gelegen zwischen den derzeitigen Haltestellen Kranichweg und Stotz), Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße unter Maßgabe der unten beschriebenen Planungsänderungen zu. Hier ist der Beschlussempfehlung bzw. der Beschluss, insbesondere bei Abweichungen vom Beschlussvorschlag der Verwaltung, darzustellen.

Folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung werden festgehalten:

- Prüfung der Einrichtung eines Zebrastreifens an der Haltestelle Kranichweg / Stotz
- Prüfung der Einrichtung einer Rechtsabbiegespur im Kranichweg zur Eppelheimer Straße hin
- Prüfung des Wegfalls der Bushaltestelle Kranichweg
- Prüfung der Verlängerung des Radweges auf der westlichen Seite des Diebsweges
- Prüfung, ob der Anlieferungsverkehr zum Holzheizkraftwerk über die Eppelheimer Straße abgewickelt wird

gezeichnet
Isolde Greßler
Vorsitzende

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung
Ja 10 Nein 0 Enthaltung 1

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 27.11.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 27.11.2013

3 **Mobilitätsnetz Heidelberg – Neugestaltung Straßenbahntrasse Eppelheimer Straße – Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung** Beschlussvorlage 0384/2013/BV

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Michalski, Herr Stadtrat Weber, Frau Stadträtin Dr. Meißner, Herr Stadtrat Rothfuß, Frau Dr. Ziegler, Beirat für Menschen mit Behinderung, Frau Stadträtin Markgraf

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

Herr Stadtrat Weber bringt einen **Antrag** von Freie Wähler Heidelberg vom 27.11.2013 (siehe Anlage 05 zur Drucksache) ein. Darin seien Änderungsvorschläge von Herr Dr. Groß, Bürger, zusammengefasst.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner erklärt, es handle sich nicht um einen Antrag, sondern eine Ideensammlung, die zunächst geprüft werden müsse.

Es wird von verschiedenen Seiten darum gebeten, die Diskussion nicht nochmals von vorne zu beginnen. Alle Punkte seien bereits ausführlich diskutiert worden.

Herr Thewalt, Amt für Verkehrsmanagement, geht auf die Arbeitsaufträge aus der Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 24.10.2013 wie folgt ein:

- Prüfung der Einrichtung eines Zebrastreifens an der Haltestelle Kranichweg / Stotz: Diese Lösung sei nicht möglich.
- Prüfung der Einrichtung einer Rechtsabbiegespur im Kranichweg zur Eppelheimer Straße hin: Dies sei erfüllbar, es wird jedoch davor gewarnt, dass sich hierdurch Schleichverkehre entwickeln könnten.
- Prüfung des Wegfalls der Bushaltestelle Kranichweg: Aufgrund der Umsteigebeziehungen werde empfohlen, die Haltestelle wie geplant zu belassen.
- Prüfung der Verlängerung des Radweges auf der westlichen Seite des Diebsweges: Der beidseitige Radweg sei machbar und werde zugesagt.
- Prüfung, ob der Anlieferungsverkehr zum Holzheizkraftwerk über die Eppelheimer Straße abgewickelt wird: Das Ziel, die Ausfahrt nach hinten zu öffnen, sei machbar und werde als Auftrag formuliert, könne aber nicht kurzfristig umgesetzt werden.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ergänzt, die Antworten würden noch schriftlich vorgelegt.

Zu den im Antrag von Freie Wähler Heidelberg vom 27.11.2013 (siehe Anlage 05 zur Drucksache) genannten Punkten erklärt Herr Thewalt, der Antrag sei nicht vollständig durchdacht. Vieles sei bereits auf den ersten Blick nicht umsetzbar.

Es wird bestätigt, dass Rettungsfahrzeuge auf den Gleisen fahren können und dass für die Schüler aus der Bahnstadt, die die Graf-von-Galen-Schule besuchen, ein Fußgängerüberweg gebaut werden solle.

Herr Stadtrat Michalski spricht die Zufahrt zu Kaufland an, durch die kein Schleichverkehr entstehen dürfe. Er spricht außerdem die geplante Änderungen der Fahrspuren am Knoten Eppelheimer Straße / Kurpfalzring / Kranichweg an, über die im Bezirksbeirat Pfaffengrund am 24.10.2013 intensiv gesprochen worden sei, die aber im Protokoll fehle. In der Drucksache seien die Änderungen an diesem Knoten nicht ausreichend erläutert. Herr Thewalt erläutert die geplanten Änderungen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, wenn hierzu Änderungen der Planung gewünscht seien, müssten Anträge gestellt werden. Er sagt zu, dass die Ausfahrt Kaufland Nord, wie in der Drucksache erwähnt, als wichtiges Anliegen aufgenommen werde, das umgesetzt werden sollte. Der Wegfall der Haltestelle Kranichweg kann später nochmals separat diskutiert werden.

Herr Stadtrat Weber ändert den Antrag von Freie Wähler Heidelberg vom 27.11.2013 (siehe Anlage 05 zur Drucksache) wie folgt:

Die im Antrag (Anlage 05 zur Drucksache) genannten Punkte sollen in das weitere Prüfverfahren einbezogen werden.

Frau Stadträtin Markgraf erklärt, die Planung sei mit Bürgern und im Bezirksbeirat abgestimmt. Eine Umplanung sei nun nicht mehr sinnvoll. Sie stellt daher einen Antrag auf Ende der Debatte.

Der Antrag wird von einer ausreichenden Anzahl an Mitgliedern unterstützt und konkludent angenommen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt daraufhin fest, dass keine Sachanträge vorliegen und stellt den **Beschlussvorschlag der Verwaltung** mit den Arbeitsaufträgen aus der Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 24.10.2013 und der noch erforderlichen Prüfung der Ausfahrt Kaufland Nord zur Abstimmung:

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschlussvorschlag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:

Der Gemeinderat stimmt der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers in der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg sowie dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen Pfaffengrund/Stotz (gelegen zwischen den derzeitigen Haltestellen Kranichweg und Stotz), Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße unter Maßgabe der unten beschriebenen Planungsänderungen zu.

Folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung werden festgehalten:

- Prüfung der Einrichtung eines Zebrastreifens an der Haltestelle Kranichweg / Stotz
- Prüfung der Einrichtung einer Rechtsabbiegespur im Kranichweg zur Eppelheimer Straße hin
- Prüfung des Wegfalls der Bushaltestelle Kranichweg
- Prüfung der Verlängerung des Radweges auf der westlichen Seite des Diebsweges
- Prüfung, ob der Anlieferungsverkehr zum Holzheizkraftwerk über die Eppelheimer Straße abgewickelt wird
- **Prüfung der Umsetzung der Ausfahrt Kaufland Nord**

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 19.12.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 19.12.2013:

4 **Mobilitätsnetz Heidelberg – Neugestaltung Straßenbahntrasse Eppelheimer Straße - Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung** Beschlussvorlage 0384/2013/BV

Als Tischvorlage werden

- eine Ergänzung der SPD-Fraktion zum ersten Absatz des Resolutionstextes (Anlage 7 zur Drucksache 0384/2013/BV)

Erster Absatz, letzter Satz wird folgendermaßen ergänzt:
„Der Antrag für das Teilprojekt Pfaffengrund wird voraussichtlich im Januar 2014 an das Land übergeben, danach wird das Teilprojekt Hauptbahnhof-Nord eingereicht.“

- sowie ein Sachantrag der Fraktionsgemeinschaft Bündnis90/Die Grünen und gen.hd (Anlage 8 zur Drucksache 0384/2013/BV) verteilt.

Der Gemeinderat möge beschließen, dass die vorliegende Resolution zum Mobilitätsnetz Heidelberg an die Bundesregierung gesandt wird, um die Bedeutung des Projekts für die Stadt Heidelberg und das Umland darzustellen.

Entwurf Resolutionstext:

Die Stadt Heidelberg fordert die Bundesregierung auf, schnellstmöglich eine Anschlussregelung für die 2019 auslaufende Bundes-GVFG-Finanzierung auszuarbeiten. Ohne eine Weiterführung des Programms ist der weitere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in den Kommunen nahezu unmöglich. Die Kommunen und die Länder brauchen hier dringend Planungssicherheit.

Zu Beginn des Tagesordnungspunktes führt Oberbürgermeister Dr. Würzner aus, Verkehrsminister Winfried Herrmann habe ihm zugesichert, dass er mit dem Ministerpräsidenten Baden-Württembergs, Winfried Kretschmann, und dem neuen Bundesverkehrsminister, Alexander Dobrindt, im Januar, spätestens Anfang Februar ein Gespräch führen werde, in dem das Mobilitätsnetz Heidelberg konkret angesprochen werde. Direkt im Anschluss daran werde unter Federführung des Verkehrsministers Herrmann (und unter Einbindung des Finanzministeriums) für Heidelberg eine Lösung auf den Weg gebracht, die es der Verwaltung ermögliche, nach dem Planfeststellungsbeschluss in die Realisierung zu gehen.

Er bittet daher, von der Resolution bis nach dem Gespräch im Januar, Abstand zu nehmen. Er hoffe, dass bis zur Gemeinderatssitzung am 06.02.2014 nähere Informationen hierzu gegeben werden können.

Insofern bittet er um Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit der Maßgabe des Arbeitsauftrages aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 27.11.2013.

Folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung werden festgehalten:

- Prüfung der Einrichtung eines Zebrastreifens an der Haltestelle Kranichweg / Stotz
- Prüfung der Einrichtung einer Rechtsabbiegespur im Kranichweg zur Eppelheimer Straße
hin
- Prüfung des Wegfalls der Bushaltestelle Kranichweg
- Prüfung der Verlängerung des Radweges auf der westlichen Seite des Diebsweges
- Prüfung, ob der Anlieferungsverkehr zum Holzheizkraftwerk über die Eppelheimer Straße
abgewickelt wird
- **Prüfung der Umsetzung der Ausfahrt Kaufland Nord**

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Spinner, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Lachnauer,

Für Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz sei es nicht plausibel, die Resolution heute nicht zu verabschieden. Die Resolution bekräftige nur die dringende Notwendigkeit des Mobilitätsnetzes für Heidelberg.

Zum **Resolutionstext** merkt er an, dass die beiden ersten Absätze verwirrend dargestellt seien. Sie seien allenfalls als Begründung geeignet. Ihm sei vielmehr der dritte Absatz wichtig, den er zur Abstimmung stellt.

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat sich in einem Grundsatzbeschluss einstimmig (bei drei Enthaltungen) zum Mobilitätsnetz Heidelberg bekannt. Nun fordert der Gemeinderat der Stadt Heidelberg die Landesregierung auf, eine klare Förderzusage zu den ersten Teilprojekten des Mobilitätsnetzes Heidelberg zu treffen und die Anträge an das Bundesverkehrsministerium weiterzureichen. Damit kann eine nachhaltige Mobilität in der wachsenden Kommune Heidelberg ermöglicht werden.

Stadtrat Rothfuß begrüßt die Initiative von Oberbürgermeister Dr. Würzner und stimmt hinsichtlich des Zurückhaltens der Resolution zu. Die Resolution selbst halte er allerdings in der Form für ungenügend beziehungsweise für falsch.

Auch Stadträtin Prof. Dr. Schuster ist dafür, heute eine Resolution zu verabschieden und **beantragt** folgende **Ergänzung** der Resolution um die Ankündigung des Oberbürgermeisters **am Anfang des Resolutionstextes**:

Der Gemeinderat begrüßt die Ankündigung des Verkehrsministers Hermann und des Ministerpräsidenten Kretschmann, im Januar beim Bund vorstellig zu werden um für das Mobilitätspaket der Stadt Heidelberg zu werben und nach Lösungen zu suchen.

Ihre als Tischvorlage (Tischvorlage und Anlage 7) verteilte Ergänzung des ersten Abschnittes der Resolution wird aufrechterhalten.

Stadtrat Holschuh schlägt vor, den – nach Meinung seiner Fraktion – falschen zweiten Absatz der Resolution zu streichen. Somit könne auch seine Fraktion der Resolution mit der Ergänzung von Stadträtin Prof. Dr. Schuster zustimmen. Gleichzeitig bittet er um Zustimmung zu seiner Resolution an den Bund (Tischvorlage und Anlage 8).

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz ist der Meinung, dass eine Resolution kurz und gut lesbar sein sollte. Deshalb schlägt er vor, den Textvorschlag von Stadträtin Prof. Dr. Schuster mit dem letzten Absatz der Resolution und separat die Bundes-Resolution zur Abstimmung zu stellen.

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt die Resolution wie folgt zur Abstimmung (Ergänzungen fett dargestellt):

Resolution des Heidelberger Gemeinderates an die Landesregierung Baden-Württemberg:

Der Gemeinderat begrüßt die Ankündigung des Verkehrsministers Hermann und des Ministerpräsidenten Kretschmann, im Januar beim Bund vorstellig zu werden um für das Mobilitätspaket der Stadt Heidelberg zu werben und nach Lösungen zu suchen.

Im Jahr 2011 wurde das Gesamtprojekt Mobilitätsnetz Heidelberg bedingt in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Unter Begleitung einer Arbeitsgruppe aus Vertretern des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Stuttgart, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn, der Verkehrsbetriebe RNV und HSB sowie der Stadt Heidelberg und der beauftragten Ingenieurbüros wurde der Rahmenantrag für das Mobilitätsnetz Heidelberg erarbeitet. Diese Arbeitsgruppe hat die Grundlagen der standardisierten Bewertung festgelegt und die Ergebnisse hinterfragt und diskutiert. Der Rahmenantrag wurde im März 2013 an das Landesverkehrsministerium übergeben. Die Projektanträge für die ersten drei Teilprojekte (Neuenheimer Feld, Kurfürstenanlage und Bahnstadt) wurden ebenfalls im März 2013 übergeben. **Der Antrag für das Teilprojekt Pfaffengrund wird voraussichtlich im Januar 2014 an das Land übergeben, danach wird das Teilprojekt Hauptbahnhof-Nord eingereicht.**

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat sich in einem Grundsatzbeschluss einstimmig (bei drei Enthaltungen) zum Mobilitätsnetz Heidelberg bekannt. Nun fordert der Gemeinderat der Stadt Heidelberg die Landesregierung auf, eine klare Förderzusage zu den ersten Teilprojekten des Mobilitätsnetzes Heidelberg zu treffen und die Anträge an das Bundesverkehrsministerium weiterzureichen. Damit kann eine nachhaltige Mobilität in der wachsenden Kommune Heidelberg ermöglicht werden.

Abstimmungsergebnis: bei 1 Enthaltung **einstimmig beschlossen**

Über den Vorschlag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz wird nicht abgestimmt.

Daran anschließend wird die Resolution an den Bund (Antrag der Fraktionsgemeinschaft Bündnis 90/Die Grünen und gen.hd – Tischvorlage und Anlage 8) zur Abstimmung gestellt:

Resolution des Heidelberger Gemeinderates an die Bundesregierung:

Die Stadt Heidelberg fordert die Bundesregierung auf, schnellstmöglich eine Anschlussregelung für die 2019 auslaufende Bundes-GVFG-Finanzierung auszuarbeiten. Ohne eine Weiterführung des Programms ist der weitere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in den Kommunen nahezu unmöglich. Die Kommunen und die Länder brauchen hier dringend Planungssicherheit.

Abstimmungsergebnis: bei 1 Enthaltung **einstimmig beschlossen**

Zum Schluss stellt Oberbürgermeister Dr. Würzner die Beschlussempfehlung mit den Arbeitsaufträgen aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 27.11.2013 zur Abstimmung:

Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat stimmt der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers in der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg sowie dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen Pfaffengrund/Stotz (gelegen zwischen den derzeitigen Haltestellen Kranichweg und Stotz), Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße unter Maßgabe der unten beschriebenen Planungsänderungen zu.

Folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung werden festgehalten:

- *Prüfung der Einrichtung eines Zebrastreifens an der Haltestelle Kranichweg / Stotz*
- *Prüfung der Einrichtung einer Rechtsabbiegespur im Kranichweg zur Eppelheimer Straße hin*
- *Prüfung des Wegfalls der Bushaltestelle Kranichweg*
- *Prüfung der Verlängerung des Radweges auf der westlichen Seite des Diebsweges*
- *Prüfung, ob der Anlieferungsverkehr zum Holzheizkraftwerk über die Eppelheimer Straße abgewickelt wird*
- ***Prüfung der Umsetzung der Ausfahrt Kaufland Nord***

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Enthaltung 2

Begründung:

1. Hintergrund/Historie

Im Pfaffengrund soll die Straßenbahntrasse auf einer Länge von ca. 1300 m zwischen den Haltestellen Henkel-Teroson-Straße und Kranichweg neu gestaltet werden. Die Maßnahme ist Teil des Gesamtprojektes Mobilitätsnetz Heidelberg, im Rahmen dessen Straßenbahn Neu- und Ausbauprojekte zugunsten einer Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gebündelt werden. Dadurch ist die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm möglich. Das Gesamtprojekt Mobilitätsnetz wurde vom Gemeinderat am 14.03.2013 beschlossen (vgl. BV 0082/2013). Weitere Informationen und aktuelle Entwicklungen sind darüber hinaus unter www.mobinetz-hd.de zu finden.

Dem Bezirksbeirat Pfaffengrund wurde in seiner Sitzung am 02.05.2013 von der Verwaltung folgender Beschlussvorschlag an den Gemeinderat vorgelegt (vgl. „Mobilitätsnetz Heidelberg – Straßenbahn Pfaffengrund“ (BV 0153/2013)):

„Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßgabe des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen zu.“

Die Zustimmung der Beschlussempfehlung wurde vom Bezirksbeirat abgelehnt (Ergebnis Ja 2; Nein 3; Enthaltung 7). Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss hat unter Berücksichtigung der Diskussionspunkte aus dem Bezirksbeirats die Beschlussempfehlung an den Gemeinderat wie folgt geändert:

„Der Gemeinderat stimmt im Rahmen der Maßnahme des Mobilitätsnetzes Heidelberg der Vorplanung zum Bau eines besonderen Gleiskörpers und der barrierefreien Haltestellen Kranichweg, Marktstraße und Henkel-Teroson-Straße in der Eppelheimer Straße sowie dem beschriebenen weiteren Vorgehen mit der Maßgabe zu, dass die verkehrstechnische Untersuchung eine Leistungsfähigkeit der Eppelheimer Straße bestätigt.“

Zudem wurde das Amt für Verkehrsmanagement mit der Prüfung folgender Einzelpunkte beauftragt:

- a) Wegfall von Fahrspuren Kreuzung Kranichweg/Eppelheimer Straße zugunsten Radweg.
- b) Zu- und Abfahrtsweg bei Dehner/Kaufland und Hornbach.
- c) Ampelanlagen.
- d) Radwegführung unter Einbeziehung der AG-Rad.

Die Prüfungsergebnisse werden unten erläutert und dem Bezirksbeirat in seiner Sitzung am 24.10.2013 vorgetragen. Zuletzt wurden die Bürger in einer Bürgerveranstaltung am 18.09.2013 darüber informiert.

2. Verkehrsgutachten

Mit der Erstellung des verkehrstechnischen Gutachtens wurde das Ingenieurbüro Schlothauer und Wauer beauftragt.

2.1 Vorgehen

Die Untersuchung erfolgte anhand der vier im Planungsbereich liegenden Knotenpunkte:

- Eppelheimer Straße/Kranichweg/Kurpfalzring
- Eppelheimer Straße/Am Markt/ Zufahrt Kaufland
- Eppelheimer Straße/ Zufahrt Stadtwerke und
- Eppelheimer Straße/Henkel-Teroson-Straße/Diebsweg

Untersucht wurde jeweils die Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden vormittags und nachmittags. Dazu wurden aktuelle Zählraten des Jahres 2013 herangezogen. Eine Bewertung der Knotenpunkte erfolgte anhand einer Bewertungstabelle nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Für die einzelnen Knotenpunkte wurden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs sowohl für den Bestand als auch für die Planung (Stand Planung Mai 2013, vgl. BV 0082/2013) ermittelt. Die Kategorisierung nach HBS erfolgte durch die Ermittlung der mittleren Wartezeit für einen Verkehrsteilnehmer. Hierbei wurde der ungünstige Fall eines verkehrsunabhängigen Festzeitsignalprogramms zu Grunde gelegt. Mit dem Einsatz verkehrsunabhängiger, intelligenter Ampelsteuerungen, die in der Praxis installiert werden, erhöht sich die Leistungsfähigkeit deutlich.

Das Verkehrsgutachten berücksichtigt alle relevanten Richtlinien, Vorschriften und Gesetze (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA), Straßenverkehrsordnung (StVO)).

2.2 Ergebnisse

Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Kranichweg/Kurpfalzring

Die vom Gutachter untersuchte Planung zum o.g. Knotenpunkt mit Stand Mai 2013 umfasst folgende wesentliche Punkte (siehe Anlage 1):

- Zusammenlegung der Straßenbahnhaltestellen Kranichweg und Stotz zur neuen Haltestelle Pfaffengrund/Stotz.
- Anlage von Radwegen in Geradeausrichtung sowie Möglichkeit des direkten Linksabbiegens für Radfahrer in Richtung Kranichweg und Kurpfalzring.
- Wegfall von jeweils einer Kfz-Fahrspur der jeweiligen Geradeausrichtung im Zuge der Eppelheimer Straße

Die Planung am o.g. Knotenpunkt wurde vom Verkehrsgutachter – trotz Reduzierung der Fahrspuren - mit guter Verkehrsqualität als leistungsfähig bewertet. Ein Umbau des Knotenpunkts - wie oben beschrieben - ist daher laut Gutachten aus verkehrstechnischer Sicht zu empfehlen.

Der Gutachter empfiehlt darüber hinaus, die Aufstellflächen für Fußgänger auf der Mittelinsel an beiden Querungen über die Eppelheimer Straße zu verbreitern. Dieser Punkt wurde aufgegriffen und in die Planung eingearbeitet (siehe Punkt 3, erster Spiegelstrich).

Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Am Markt/ Zufahrt Kaufland

Die untersuchte Planung am o.g. Knotenpunkt mit Stand Mai 2013 umfasst folgende wesentliche Punkte:

- Umbau des Knotenpunkts zu einem Vollknoten mit Lichtsignalanlage, sodass Fahrbeziehungen aus und in alle Richtungen möglich werden.
- Bau von so genannten dynamischen Haltestellen (Erläuterung vgl. BV 0082/2013).

Die Umsetzung der Planung an o.g. Knotenpunkt wird vom Gutachter aufgrund der durch die dynamischen Haltestellen zu erwartenden Rückstauerscheinungen nicht empfohlen. Weitergehende Untersuchungen zeigen, dass die Organisation der Haltestelle Marktstraße in Mittellage östlich des Knotenpunkts als bei guter Verkehrsqualität leistungsfähig eingestuft werden kann, da die signaltechnische Steuerung des Knotenpunktes unabhängig von einer in der Haltestelle stehenden Straßenbahn erfolgen kann. Die Planung wurde daher dahingehend überarbeitet und an die Untersuchungsergebnisse angepasst (siehe Punkt 3.2).

Die Anbindung des Marktgeländes nach Norden wird in Zukunft deutlich attraktiver:

- über die neue Eppelheimer Straße und die Hans-Bunte-Straße gemäß Rahmenplan Bahnstadt Richtung Bahnstadt / Stadtmitte Heidelberg
- über die neue Anbindung nach Norden zur B37 / Wieblingen im Rahmen des geplanten Ausbaus des Autobahnanschlusses Rittel.

Diese Maßnahmen sind nicht Teil der Straßenbahnmaßnahme.

Aus Richtung Süden kann die Einfahrt in das Marktgelände wie bisher aus der Straße Am Markt direkt erfolgen. Diese Fahrbeziehung wird durch die neue Ausfahrtmöglichkeit vom Kauflandgelände heraus in Richtung Süden ergänzt.

Knotenpunkt Eppelheimer Straße/ Zufahrt Stadtwerke

Die vom Gutachter untersuchte Planung zum o.g. Knotenpunkt mit Stand 2013 umfasst im Vergleich zum Bestand folgende wesentlichen Punkte:

- Neuanlage von Linksabbiegerspuren aus Richtung Westen für die Zufahrt zu den Stadtwerken und aus Richtung Osten für die Zufahrt zum Elsterweg.
- Ausbau von Radwegen.
- Anlage einer lichtsignalgeregelten Fußgängerquerung östlich der Zufahrt Stadtwerke.

Das Gutachten stellt heraus, dass der geplante Knotenpunkt sowohl in der Morgenspitzenstunde als auch in der Nachmittagsspitzenstunde mit guter Verkehrsqualität voll leistungsfähig ist und daher ein Knotenpunktausbau wie oben beschrieben empfohlen werden kann.

Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Henkel-Teroson-Straße/Diebsweg

Bei der vorgesehenen (Um)Planung des o.g. Knotenpunkts mit Stand Mai 2013 sollen Radwege in Geradeausfahrtrichtung angelegt werden. Linksabbiegende Radfahrer aus Richtung Zentrum erhalten zudem die Möglichkeit, durch einen eigenen Linksabbiegestreifen direkt in Richtung Diebsweg abzubiegen.

Die verkehrstechnische Untersuchung am o.g. Knotenpunkt hat gezeigt, dass bereits die bestehende Ausbausituation hohe Auslastungsgerade aufweist. Da die Planung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit keine Verbesserung bewirkt, wird sie vom Gutachter in vorliegender Form nicht empfohlen. Das Gutachten empfiehlt zur Entlastung des Knotenpunkts im Diebsweg einen zweiten Fahrstreifen anzulegen.

Grüne Welle – Koordinierte Knotensteuerung

Die verkehrstechnische Untersuchung wurde auf Basis von Festzeitsignalprogrammen durchgeführt. Diese Signalprogramme können zeitlich so aufeinander abgestimmt werden, dass eine Grüne Welle in eine Richtung möglich ist. Es ist denkbar, eine Grüne Welle jeweils in Lastrichtung, also in der Morgenspitzenstunde in Richtung Heidelberg und in der Abendspitzenstunde in Richtung Eppelheim einzurichten.

Die Lichtsignalanlage an der Zufahrt zu den Stadtwerken kann technisch so eingerichtet werden, dass alle Signale dunkel (aus) sind und beispielsweise im Moment der Annäherung eines Straßenbahnzuges (Bahnanforderung) eine Signalsicherung der Bahn eingeleitet wird. Dafür müssten jedoch kurzzeitig alle Signalgeber, also auch die der Hauptrichtung auf der Eppelheimer Straße gesperrt werden, damit auf dem Gleis stehende Linksabbieger gegebenenfalls räumen können. Einen weiteren Nachteil der Dunkelschaltung sieht der Gutachter in der nicht gesicherten Führung aller Linksabbieger (zu den Stadtwerken, von den Stadtwerken in Richtung Heidelberg und die Linksabbieger in den Elsterweg) und der Fußgänger über die Eppelheimer Straße. Bei einer Vollsignalisierung bleibt die Signalanlage für die Hauptrichtung in Dauergrün stehen, wenn kein Bedarf für das Freischalten von feindlichen Richtungen besteht. Aus den genannten Gründen empfiehlt der Gutachter keine Dunkelschaltung.

Beim Entwurf der konkreten Signalprogramme (unter Berücksichtigung der Grünen Welle) muss sichergestellt werden, dass die bei einem 10 Minuten-Takt 12-mal je Stunde erfolgenden Straßenbahneingriffe in die Steuerung eine weitgehend unbehinderte Durchfahrt der Bahn zulassen.

3. Planung – Änderung nach verkehrstechnischem Gutachten

Die Planung zur Neugestaltung der Straßenbahntrasse Eppelheimer Straße wurde auf Grundlage der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens angepasst (vgl. Anlage 2).

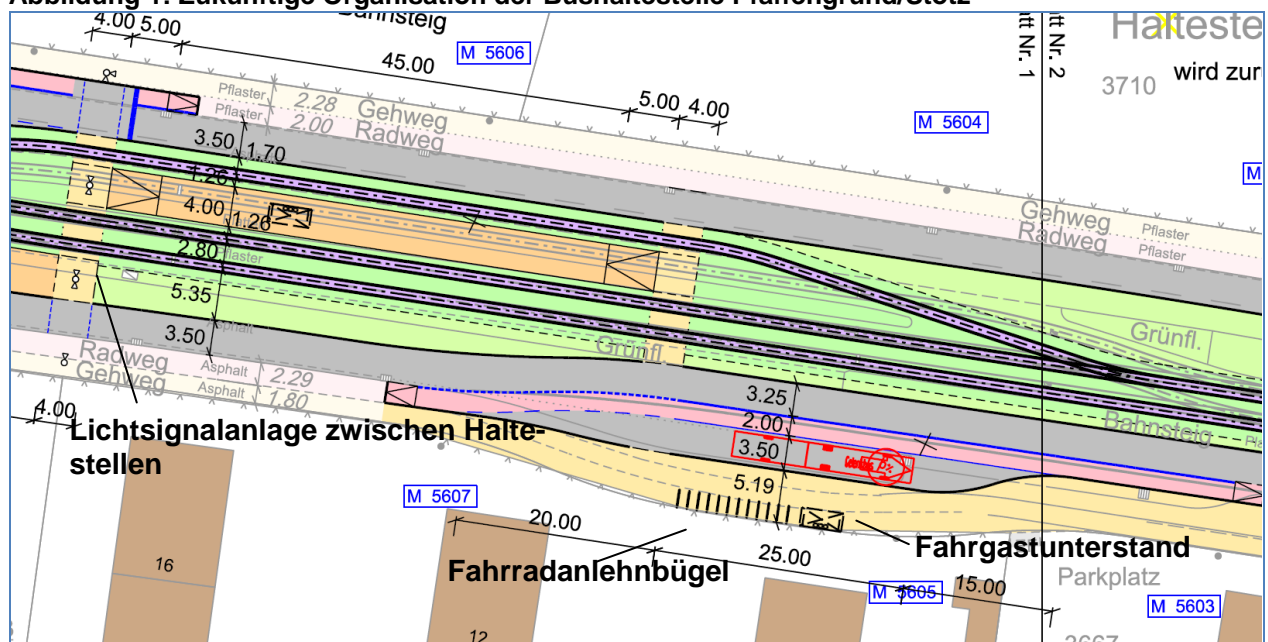
3.1. Planung Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Kranichweg/Kurpfalzring (Stand September)

An dieser Stelle wurden, wie im Gutachten empfohlen, die Aufstellflächen für Fußgänger auf der Mittelinsel auf ein barrierefreies Maß (zwischen 2,8 m und 4,3 m) verbreitert. Zudem wurden auf Anregung der AG Rad aufgeweitete Radaufstellflächen ausgewiesen. Dies ermöglicht es Radfahrern, bei Rot an den wartenden Kraftfahrzeugen vorbeizufahren und sich deutlich sichtbar vor diesen aufzustellen. Das Gutachten stellt diesbezüglich fest, dass dadurch Leistungsfähigkeitsvorteile für den Kfz-Verkehr entstehen, da der Radverkehr bei Grün zügig im Pulk abfließen kann.

Die Querung zwischen den beiden Bahnsteigen der Haltestelle Pfaffengrund/Stotz wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, damit Fußgängern eine gesicherte Querung zur Haltestelle in beide Richtungen ermöglicht wird. Die Haltestelle in Richtung Zentrum ist zudem aus Richtung Westen kommend über den Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Kranichweg/Kurpfalzring gesichert erreichbar. Ergänzend dazu besteht für aus östlicher Richtung kommende Fußgänger eine unsignalisierte Zuwegung zur Haltestelle (siehe Punkt 3.7)

Ferner ist eine Umorganisation der Bushaltestelle Stotz (Fahrtrichtung Zentrum) zugunsten der Breite der Aufstellflächen für Fahrgäste sowie von Fahrradabstellbügeln und eines Fahrgastunterstands vorgesehen (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Zukünftige Organisation der Bushaltestelle Pfaffengrund/Stotz



Quelle: Ingenieurbüro IBKA September 2013.

3.2. Planung Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Am Markt/Zufahrt Kaufland (Stand September)

Aufgrund der Empfehlungen des Verkehrsgutachtens ist an der Haltestelle Marktstraße statt der bisher vorgesehenen dynamischen Haltestellen ein Mittelbahnsteig vorgesehen. Diese Variante hat den Vorteil, dass die signaltechnische Steuerung des Knotenpunktes losgelöst von einer an der Haltestelle stehenden Straßenbahn erfolgen kann und Fußgänger die Eppelheimer Straße besser queren können.

3.3. Planung Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Zufahrt Stadtwerke (Stand September)

An dieser Stelle erfolgt aufgrund der Ergebnisse des Gutachtens keine Planänderung.

3.4. Planung Knotenpunkt Eppelheimer Straße/Henkel-Teroson-Straße/Diebsweg (Stand September)

Aufgrund der Empfehlungen des Gutachtens ist am o.g. Knotenpunkt, neben den Planungen zur Haltestellenorganisation mit Stand Mai 2013, zu dessen Entlastung eine Ergänzung der südlichen Knotenpunktzufahrt (Diebsweg) um einen Fahrstreifen vorgesehen. Hiermit können die Abbiegevorgänge erleichtert werden.

3.5. Rettungsweg

Der Rettungsweg für Einsatzfahrzeuge wird über das Rasengleis sichergestellt; in den Rasen sind befahrbare Kunststoffgitter eingelegt. Im RNV-Netz wurde dies bereits umgesetzt (Mannheim).

3.6. Nordanbindung Dehner

Die Prüfung hinsichtlich einer potentiellen Anbindung des Dehner-Marktes nach Norden hat ergeben, dass der Bau einer Querstraße/Querverbindung im Norden des Dehner Marktes nicht vorgesehen werden kann, da diese Querverbindung nicht im Bebauungsplan des Stadtwerkegeländes vorgesehen ist. Eine mögliche Anbindung im Norden ist aufgrund der räumlichen Entfernung ohnehin nicht Bestandteil der hier vorgesehenen Straßenbaumaßnahme von HSB und RNV.

3.7. Fußgängerquerungen über die Eppelheimer Straße

Im Bereich der Knotenpunkte werden signalisierte Überwege für Fußgänger angelegt. Die Haltestellen erhalten grundsätzlich einen signalisierten Überweg über die Eppelheimer Straße hinweg; diese liegen an den Knotenpunkten. Eine Ausnahme davon bildet die Haltestelle Pfaffengrund/Stotz, wo zwecks besserer Erreichbarkeit der südlich liegenden Bushaltestelle ein weiterer signalisierter Überweg zwischen den Bahnsteigen angelegt wird (siehe oben). Die Haltestellen erhalten weitere unsignalisierte Zuwegungen.

4. Bürgerinformationen im April und September 2013

Das Gutachten und die an die Ergebnisse des Gutachtens angepasste Planung wurde den Bürgern bei einer Informationsveranstaltung am 18.09.2013 im Gesellschaftshaus Pfaffengrund vorgestellt. Bereits am 24.04.2013 fand eine Bürgerinformation statt, bei der den Bürgern der damalige Planungsstand vorgetragen wurde.

5. Zusammenfassung

Hinsichtlich der vom Amt für Verkehrsmanagement zu prüfenden Punkte (siehe oben) lässt sich zusammenfassend folgendes feststellen:

- Das durch das Ingenieurbüro Schlothauer und Wauer beauftragte Verkehrsgutachten bestätigt die Leistungsfähigkeit der Planung zur Neugestaltung der Straßenbahntrasse. Dies betrifft auch den vorgesehenen Wegfall von Fahrspuren am Knotenpunkt Kranichweg/Kurpfalzring zugunsten des Radverkehrs. Auch hier ist nach dem Umbau eine gute Verkehrsqualität gegeben. An Stellen, an denen die Leistungsfähigkeit durch das Gutachten nicht bestätigt werden konnte, erfolgte eine Umplanung zugunsten einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung. Zudem wurden die Empfehlungen des Verkehrsgutachters in die Planung mitaufgenommen.

- Die Radverkehrsführung wurde der AG-Rad vorgestellt und von dieser befürwortet.

6. Weiteres Vorgehen

Entsprechend der oben erläuterten geänderten Planung wird die HSB beim Fördermittelgeber umgehend einen projektbezogenen Finanzierungsantrag zum GVFG-Rahmenantrag

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 10	Barrierefrei bauen Begründung: Die Haltestellen werden barrierefrei gebaut. Ziel/e:
	MO 4	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung barrierefreier Haltestellen, Optimierung der Radverkehrsführung, Verbesserung der Situation für Fußgänger Ziel/e:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Planungsübersicht Planungen Stand Mai 2013
A 02	Planungsübersicht Planungen Stand September 2013, Seite 1 und 2
A 03	Projekt Verkehrsuntersuchung
A 04	Informationsveranstaltung 18.09.2013
A 05	Inhaltlicher der Antrag der FWV vom 27.11.2013 (Eingebracht im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 27.11.2013)
A 06	Erste Ergänzung zur Drucksache 0384/2013/BV vom 16.12.2013
A 07	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion vom 17.12.2013 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 19.12.2013)
A 08	Inhaltlicher Antrag der Fraktionsgemeinschaft Grüne/gen.hd vom 18.12.2013 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 19.12.2013)
A 09	Resolution Landesregierung, Stand: 19.12.2013
A 10	Resolution Bundesregierung, Stand: 19.12.2013