

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0249/2014/BV

Datum:
10.10.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Mobilitätsnetz Heidelberg
Teilprojekt Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim, Weststadt	11.11.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.11.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	03.12.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	18.12.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Bezirksbeiräte Weststadt und Bergheim und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

- 1.) Die Haltestelle „Hauptbahnhof Nord“ wird im Zuge der Umsetzung des Gesamtprojekts „Mobilitätsnetz Heidelberg“ an das Gebäude des Hauptbahnhofs verlegt und ein zusätzlicher Ersatzbahnsteig für die Linie 5 errichtet.*
- 2.) Die Umsetzung erfolgt gemäß Variante Z* (viergleisiger Ausbau mit vierstreifigem Ausbau MIV).*
- 3.) Die Trassierung in der Kurfürsten-Anlage West wird wie unten beschrieben angepasst und die Haltestelle „Stadtwerke“ barrierefrei ausgebaut.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Die Baukosten für die dargestellten Varianten betragen gemäß Kostenschätzung zwischen 18,1 Mio € netto und 19,1 Mio € netto. Der städtische Kostenanteil daraus beträgt variantenunabhängig ca. 800.000 € brutto und wird voraussichtlich in den Jahren 2017/2018 kassenwirksam.	800.000 €
Für die Planung des Projekts entstehen städtische Kostenanteile für die HOAI-Leistungsphasen 1 – 4.	420.000 €
Für die HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 werden Kosten in Höhe von 120.000 € erwartet, die voraussichtlich im Jahr 2015 kassenwirksam werden.	120.000 €
Für die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 wird zwischen der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB), den Mannheimer Versorgungs- Verkehrsbetrieben (MVV) und der Stadt Heidelberg eine Kostenteilungsvereinbarung geschlossen, über die der Gemeinderat separat entscheiden wird. Es werden Planungskosten in Höhe von 150.000 € im Jahr 2015 und 150.000 € im Jahr 2016 erwartet.	300.000 €
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
Die Mittel zur Finanzierung der Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit in den Doppelhaushalt 2015/2016 eingestellt werden.	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Bus- und Straßenbahnhaltestelle am Heidelberger Hauptbahnhof Nord soll im Zuge des Gesamtprojekts „Mobilitätsnetz Heidelberg“ zur Verbesserung der Kundenfreundlichkeit, der Verkehrsabläufe, der Beschleunigung des ÖPNV, der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit von der Mittellage des Straßenraums der Kurfürsten-Anlage an das Gebäude des Hauptbahnhofs gerückt werden. Damit verbunden sind Anpassungen in der

Führung des Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehrs und die Verlegung der Touristinformation.

Begründung:

1. Hintergrund

Die Verlegung der Haltestelle Hauptbahnhof Nord steht schon seit dem Bau der Print Media Academy in den 90er Jahren auf der Agenda. Mit dem Bau des Gebäudes entstand ein „Knick“ in der Trassierung der Gleisachse. Die Technische Aufsichtsbehörde für Straßen- und Stadtbahnen (TAB) hat seinerzeit im Rahmen der Plangenehmigung gefordert diesen „Knick“ zu beseitigen. Bislang haben die Mittel zur Umsetzung gefehlt.

Im Zuge des „Mobilitätnetzes Heidelberg“ besteht nun die Möglichkeit, die Situation zu verbessern.

Der Gemeinderat hat das Projekt wieder auf die Tagesordnung gebracht und die Verwaltung am 28.07.2010 beauftragt, Möglichkeiten einer Haltestellenverlegung zu prüfen.

2. Bestandsanalyse

Neben der o.g. Forderung der TAB ist mit Blick auf die bestehende Situation und die Anforderungen an einen zeitgemäßen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein Umbau der Haltestelle dringend erforderlich. Die wesentlichen Aspekte werden im Folgenden geschildert:

Die Haltestelle Hauptbahnhof Nord ist nach dem Bismarckplatz die Haltestelle mit dem größten Fahrgastaufkommen sowie den meisten Fahrten. Rund 35.000 Fahrgäste steigen hier täglich ein und aus - fast alle vom Hauptbahnhof kommend bzw. zu diesem gehend. Insgesamt drei Straßenbahnlinien (Linie 5, 21 und 24) und acht Buslinien (drei Stadtbuslinien und fünf Regionalbuslinien) bedienen diesen Haltestellenbereich.

Die o.g. Haltestelle befindet sich heute in Mittellage der Fahrbahn. Der Straßenbahn- und Busverkehr wird in beide Richtungen jeweils an einem gemeinsamen ca. 100 Meter langen Bahnsteig abgewickelt. Eine Vorbeifahrmöglichkeit der ÖPNV-Fahrzeuge untereinander besteht nicht. Darüber hinaus ist der Haltestellenbereich nicht barrierefrei ausgebaut.

Damit ist eine Reihe von Nachteilen verbunden, die im Folgenden aufgeführt werden:

- Wegen des Erfordernisses, die Fahrbahn zum Erreichen der Haltestelle zu queren, gibt es viele Rotläufer. Damit einher geht ein erhöhtes Unfallrisiko.
- Durch die gemeinsame Abwicklung des Straßenbahn- und Busverkehrs an einem Bahnsteig und die fehlende Überholmöglichkeit für Busse entstehen betriebliche Einschränkungen und Nachteile bezüglich der Fahrgastabwicklung (Verzögerungen der Ein- und Ausfahrt von Bussen und Straßenbahnen etc.). Zudem kommt es häufig dazu, dass die Straßenbahnen die Fußgängerfurt blockieren. Gerade mit Blick auf die Barrierefreiheit ist dies ein sehr unbefriedigender Zustand.
- Die Lage der Fußgängerfurt wird derzeit alleine schon aufgrund der veränderten Fahrzeug- und Zuglängen regelmäßig zugestellt, so dass der Fußweg zwischen nördlichem stadtauswärtigem Bahnsteig und Bahnhofsgebäude zusätzlich erschwert wird und zeitweise komplett blockiert ist.
- Die bestehende Situation gewährleistet aufgrund einer fehlenden Blindenführung sowie einer nicht barrierefreien Einstiegshöhe weder für sehbehinderte noch mobilitätseingeschränkte Menschen einen barrierefreien Zugang zur Haltestelle und in die Straßenbahnen und Busse. Insbesondere mit Blick auf den Hauptbahnhof als Anlaufpunkt zahlreicher ortsfremder Personen ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle dringend erforderlich.

3. Kurzbeschreibung Vorhaben

Die Bus- und Straßenbahnhaltestelle am Heidelberger Hauptbahnhof Nord soll zugunsten der Verbesserung der Kundenfreundlichkeit, der Verkehrsabläufe, der Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit von der Mittellage des Straßenraums der Kurfürsten-Anlage an das Gebäude des Hauptbahnhofs gerückt werden. Die Straßenbahngleise im Kreuzungsbereich Karl-Metz-Straße sollen durch einen zusätzlichen Gleisbogen zu einem Gleisdreieck ergänzt werden. Damit gehen Anpassungen in der Führung des Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehrs einher.

Die Maßnahme ist Teil des Gesamtprojektes „Mobilitätsnetz Heidelberg“.

Voraussetzung der Förderung ist – neben der Umsetzung und Abrechnung der Projekte bis zum Jahr 2019 - eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Dies bedeutet, dass verkehrliche Aspekte bei der Planung des Teilprojektes Haltestellenverlegung Hauptbahnhof im Vordergrund stehen müssen.

4. Bürgerbeteiligungsverfahren

4.1. Veranstaltungen / Bürgerbeteiligung

Die Planung des o.g. Teilprojekts ist gemäß den Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung der Stadt Heidelberg durch ein zweistufiges Bürgerbeteiligungsverfahren begleitet worden. Alle Veranstaltungen wurden von dem beauftragten Moderationsbüro dokumentiert, die Dokumentation der zweiten Veranstaltung und nachträgliche Stellungnahmen sind als Anlage 1 beigefügt.

Stufe 1: In einer öffentlichen Bürgerversammlung am 10.09.2013 wurden die ersten Planungsideen durch die Verwaltung und die rnv vorgestellt. An vier Thementischen gab es zu den Perspektiven der verschiedenen Verkehrsträger Raum für Anmerkungen, Hinweise und Diskussionen. Tabelle 1 zeigt eine Übersicht über die zentralen Anmerkungen aus Sicht der Verwaltung.

Tabelle 1: Zentrale Anmerkungen seitens der Bürger aus Sicht der Verwaltung

ÖPNV	Fußverkehr	Radverkehr	MIV	Sonstiges
Entflechtung Bus und Bahn	Zusätzliche Querung in Karl-Metz-Straße bzw. zum neuen Entwicklungsgebiet	Vorgesehene Rad- und Fußbrücke überdenken	Reduzierung der Anzahl der MIV-Spuren	Erhalt der Bäume oder Verzicht zugunsten des Verkehrsraums
Barrierefreiheit		Ausreichend breite Radwege	Erreichbarkeit Auto eher an einem Punkt gebündelt	Mittelinseln vs. Querung in einem Zuge
Bevorrechtigung für ÖPNV	Klare Flächenaufteilung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich vor dem Hbf.-Gebäude (zu viele Funktionen auf einmal)	Radschnellwege	Fahrspurenbreite reduzieren	
	Entflechtung von Fuß- und Radverkehr im Bereich vor der Kurfürstenpassage			

Die zentralen Anregungen und Hinweise der Diskussion wurden anschließend durch ein externes Planungsbüro (PGV/ TTK) fachlich geprüft und flossen soweit als möglich in die Vorentwurfsplanung ein. So entstand eine neue Variante C.

Stufe 2: Nach Abschluss der Vorentwurfsplanung wurde diese in einer zweiten Bürgerveranstaltung am 12.12.2013 in Varianten (A-C) vorgestellt und erläutert. Dabei ist seitens der Verwaltung dargelegt und begründet worden, welche zentralen Anregungen aus der ersten Veranstaltung in die Planung eingeflossen sind und bei welchen dies nicht möglich war. Im Rahmen einer sogenannten „Speakers Corner“ hatten Repräsentanten unterschiedlicher Interessengruppen die Möglichkeit, im Plenum Stellungnahme zur Planung zu beziehen (Taxizentrale, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Bürgerinitiative (BI) Ökologische Mobilität, Fahrgastbeirat, Beirat von Menschen mit Behinderung (bmb)).

Im Rahmen dieser Veranstaltung rückte das Thema Reduzierung der Fahrstreifenanzahl nördlich der Haltestelle ins Zentrum der Diskussion. Dies wurde im Nachgang an die Bürgerveranstaltung vertieft fachlich geprüft (siehe Kapitel 5.2.2.).

Sämtliche Dokumentationen dazu sind auf der Internetseite www.mobinetz-hd.de zur Verfügung gestellt.

4.2. Multiplikatorenkreis

Der gesamte Bürgerbeteiligungsprozess wurde von einem Kreis ausgewählter Repräsentanten folgender Interessengruppen, so genannten Multiplikatoren, begleitet: AG-Rad, Taxizentrale, Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V. (ADAC), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), VCD, Fahrgastbeirat, BI Ökologische Mobilität, Kinderbeauftragte Bergheim und Weststadt/Südstadt. Dabei ging es ausschließlich um die Abstimmung des Beteiligungsverfahrens gemäß § 6 der Satzung über Verfahrensregeln für Bürgerbeteiligung bei Vorhaben im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats. Ziel war es auch, das Vorhaben über die Multiplikatoren verstärkt in die Öffentlichkeit zu transportieren, um so eine möglichst hohe Beteiligung am Prozess zu erreichen.

4.3. Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass viele Aspekte, die in den Bürgerbeteiligungsveranstaltungen geäußert wurden, in die Planungen übernommen werden konnten. Dies betrifft insbesondere die Forderung nach Barrierefreiheit, Entflechtung von Fuß- und Radverkehr insbesondere auf der Nordseite der Kurfürsten-Anlage vor der Kurfürstenpassage, die Entflechtung des ÖPNV bzw. die ÖPNV-Bevorrechtigung sowie die Konzentration des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf bestimmte Bereiche.

Anregungen, wie z.B. der Erhalt der Platanen bzw. die Möglichkeit, die Fahrstreifen im Bereich des Hauptbahnhofs zu reduzieren, wurden geprüft, und konnten in der weiteren Planung teilweise berücksichtigt werden. Für die bei der zweiten Veranstaltung intensiv geforderte Reduzierung der Fahrstreifenanzahl nördlich der Haltestelle konnte eine Lösung gefunden werden, der Erhalt der Platanen ist aber nach derzeitiger Einschätzung nicht möglich.

5. Genese der Planungsvarianten

Zur Verlegung der Haltestelle Hauptbahnhof Nord wurden verschiedene Varianten entwickelt und teilweise wieder verworfen, da das übergeordnete Ziel einer Verbesserung des ÖPNV nicht erreicht werden konnte. Für die Erstellung des Vorentwurfs wurde das Ingenieurbüro Emch und Berger aus Karlsruhe durch die rnv beauftragt.

5.1. Genese ÖV-Variante

5.1.1 Ausgangspunkt: Idee einer dreispurigen ÖV-Variante

Die ersten Überlegungen umfassten die Idee, drei Fahrspuren für den ÖPNV anzulegen. Anlage 2 zeigt ein mögliches Konzept einer dreispurigen ÖV-Haltestelle. Es wird auf einen Inselbahnsteig stadteinwärts verzichtet. Der Wartebereich ist Teil des Bahnhofsvorplatzes und der Zustieg kann direkt vom Platz aus erfolgen. Diese Variante bietet durch die Beschränkung auf drei ÖV-Spuren flächenmäßige und somit auch städtebauliche Vorteile (Vergrößerung der Platzfläche, voraussichtlicher Erhalt der stadtbildprägenden Platanen, voraussichtlich ein breiterer Bürgersteig im Norden vor der Kurfürstenpassage).

Aus verkehrlicher Sicht birgt sie jedoch eine Reihe von Nachteilen, die im Folgenden aufgeführt werden:

- Die Haltepositionen müssten stadteinwärts, wie heute, entlang einer langen Haltestellenkante aufgereiht werden. Dies würde gegenüber dem Beschlussvorschlag mit vier ÖV-Spuren zu größeren gegenseitigen Behinderungen von Bussen und Bahnen sowie zu einem höheren Bedarf an Freigabezeiten an den ampelgeregelten Querungen und Knoten führen. Ein negativer Nebeneffekt ist zudem – wie oben bereits erwähnt - das Blockieren der Fußgängerfurt durch Straßenbahnen.
- Ein paralleles Ausfahren von Bus und Bahn wäre stadteinwärts – zulasten der Leistungsfähigkeit des ÖPNV - nicht möglich.
- Es träten stadteinwärts negative Effekte für die Fahrgastabwicklung / den Fahrgastkomfort auf (Warten im Bus hinter der Straßenbahn, missverständliche Einstiegssituation aufgrund des langen Haltestellenbahnsteigs).

Aus Sicht der rnv ist eine solche Variante daher mit Blick auf die Fahrgastbedienung sowie die Betriebsabwicklung nachteilig und wurde planerisch nicht weiterverfolgt.

5.1.2 Idee einer vierspurigen ÖV-Variante (Varianten A, B und C)

Darauf aufbauend wurden weitere Varianten entwickelt, die eine vierspurige Führung des ÖPNV vorsehen, sich jedoch in der Anzahl der Gleise unterscheiden: Hinsichtlich der Führung des MIV-, Fuß- und Radverkehrs unterscheiden sich die Varianten nur unwesentlich.

Mit Blick auf das Ziel, eine Verbesserung für den ÖPNV herbeizuführen, wird seitens der rnv Variante C favorisiert, die eine viergleisige Führung der Straßenbahn vorsieht und somit erkennbare Vorteile in Betrieb und hinsichtlich der Fahrgastabwicklung bietet.

Variante A (siehe Anlage 3):

Variante A sieht zwei Gleise und zwei reine Busspuren vor. In Fahrtrichtung Westen wird ein Mittelbahnsteig für Bus- und Straßenbahn angeordnet. In Fahrtrichtung Stadtmitte ist ein Hausbahnsteig geplant, der den direkten Einstieg der Fahrgäste vom Platz aus ermöglicht.

Südwestlich von Gleis 2 ist ein gesonderter Bussteig für Fahrten in Richtung Stadtmitte vorgesehen. Die Busse werden auf zwei separaten Busspuren geführt.

Fußgänger erhalten weiterhin die Möglichkeit östlich und westlich die Bahnsteige zu queren.

Die Fahrspuren für den MIV werden nördlich der Haltestelle gebündelt. Die Fahrstreifenanzahl entspricht mit fünf Fahrstreifen dem Bestand.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn nördlich der Haltestelle.

Variante B (siehe Anlage 4):

Wie Variante A, nur mit drei Gleisen, zwei Gleisen stadtauswärts und einer Kombispur für Bus und Straßenbahn in Richtung Stadtmitte.

Vorzugsvariante C mit Weiterentwicklung zu Vorzugsvariante C* (siehe Anlage 5):

Im Vergleich zu den Varianten A und B ist bei dieser Variante ein viergleisiger Ausbau mit Kombispuren für Bus- und Straßenbahn vorgesehen. Es werden sowohl stadtauswärts als auch in Richtung Stadtmitte Mittelbahnsteige angeordnet. Der Bus wird wegen der Türen auf der rechten Fahrzeugseite auf den mittleren Gleisen mitgeführt und bedient jeweils einen Bahnsteig pro Richtung.

Ursprünglich war in dieser Variante ein Zweirichtungsradweg zwischen Haltestelle und Nordausgang des Hauptbahnhofs vorgesehen, um den vorhandenen Radfahrern in diesem Bereich eine Fläche zuzuordnen zu können. In der nach der Bürgerbeteiligung erfolgten weiteren Abstimmung unter anderem mit der TAB wird es inzwischen als sinnvoller bewertet, auf diesen Radweg zu verzichten. Zum einen erhält man damit auch in dieser Variante eine Haltestelle mit Hausbahnsteig, die einen schnellen Ein- und Ausstieg in Fahrtrichtung Innenstadt ermöglicht. Zum anderen hätte aufgrund der Forderung der TAB ein Geländer zwischen Radweg und Gleis im Bereich der Haltestelle vorgesehen werden müssen, was aus städtischer Sicht vermieden werden soll, auch deshalb, weil es sich zum Anschließen von Fahrrädern eignet und damit die nutzbare Breite des geplanten Radweges erheblich einschränken würde.

Aus diesen Überlegungen entstand die Variante C* mit der prinzipiell gleichen Haltestellenorganisation wie in Variante C – jedoch mit Hausbahnsteig. Bahnen, die auf Gleis 1 einfahren, können in Variante C* beidseitig die Türen öffnen und somit für Umsteiger von/zur DB bzw. den anderen rnv-Linien optimale Umsteigeverhältnisse bieten. Gleichzeitig wird der Fahrgastwechsel beschleunigt und die Haltezeit verkürzt. Die Fahrstreifenanzahl nördlich der Haltestellen entspricht mit fünf Fahrstreifen derjenigen der Varianten A und B. Wie in Variante A und B wird der Radfahrer hier nördlich der Haltestelle am Hauptbahnhof vorbeigeführt.

Weitere Planungsdetails aller Varianten:

Bei allen Varianten ist westlich der Haltestelle ein Gleisdreieck sowie eine Ersatzhaltestelle für notwendige Umleitungsfahrten von Zügen der Linie 5 (ehemals OEG) geplant, die zusammen mit dem neuen Gleisdreieck auch eine flexiblere Streckenführung für möglicherweise in Zukunft eingeplante Direktfahrten in das Neuenheimer Feld ermöglicht. Im Bereich der Ersatzhaltestelle wird eine weitere Querung zum neuen F+U - Gelände eingerichtet.

Ebenso wird der nördliche Fahrbahnrand bei allen Varianten in Richtung Norden verschoben, um einen Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau anbieten zu können und den Fuß- und Radverkehr zu entflechten.

Die in herausragendem Maße stadtbildprägend und für den Gesamtcharakter des Bahnhofes sowie Bahnhofplatz von großer Bedeutung, vier westlichen und zwei Platanen vor dem Ostportal, können

aufgrund des vergrößerten Haltestellenbereichs bei keiner der oben beschriebenen Varianten gehalten werden. Die Bäume werden an anderer Stelle ersetzt. Im Rahmen der vorgesehenen Gesamtkonzeption zum Umfeld des Hauptbahnhofes (siehe Kapitel 7) soll unter Federführung des Landschaftsamtes ein Baumkonzept für den Bahnhofsvorplatz Ost mitgedacht werden. Eine qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung sollte den Fokus auf schlüssiges Pflanzkonzept legen.

Das Gebäude der Touristeninformation muss bei allen Varianten in Richtung Süden verschoben werden, die Bereitstellung eines Kellergeschosses ist wie im Bestand unabdingbar. Gegebenenfalls kann der vorhandene Keller weiter benutzt werden. Während der Bauphase ist für die Aufrechterhaltung der Dienstleistungen der Heidelberg Marketing ein provisorischer, ausreichend dimensionierter Standort (Container, Räume in Gebäude) der Touristeninformation notwendig.

Hinsichtlich des Radverkehrs soll der Hauptbahnhof zukünftig vorrangig eine Funktion für den Ziel- und Quellverkehr haben und der passierende Radverkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen. Für die wegfallenden Radabstellplätze wird momentan ein Konzept erarbeitet, das eine zusätzliche, überdachte Radabstellanlage auf dem südlichen Willy-Brandt-Platz vorsieht. Diese Planung wird dem Gemeinderat im Zuge des Gesamtkonzeptes zum Umfeld Hauptbahnhof (siehe Kapitel 7) separat vorgestellt.

5.1.3 Variantenbewertung aus Sicht des ÖV

Die Varianten A, B und C weisen hinsichtlich der Abwicklung des ÖPNV Gemeinsamkeiten, aber auch signifikante Unterschiede auf. Nachfolgend werden diese Aspekte mit ihren spezifischen Vor- und Nachteile aus ÖV-Sicht bewertet (siehe Anlage 6):

- Variante C bietet aufgrund der insgesamt höchsten Bahnsteigkantenlänge die höchste Leistungsfähigkeit und Flexibilität bei der Haltestellenabwicklung. Bei den Varianten A und B bestehen insbesondere in Fahrtrichtung Osten Kapazitätseinschränkungen.
- Variante C bietet den besten Komfort: Alle Linien, die identische Fahrtziele anfahren, halten jeweils am selben Steig.
- Variante C bietet die wenigsten Konfliktpunkte zwischen einzelnen Linien und führt somit zu den geringsten Verlustzeiten aufgrund gegenseitiger Behinderung. Am schlechtesten schneidet hier Variante A ab.
- Die Varianten unterscheiden sich bezüglich der signaltechnischen Leistungsfähigkeit nur in der Ausfahrt aus der Haltestelle in Richtung Osten. Hier können in Variante C aufgrund der gleichmäßigeren Verteilung auf die beiden Spuren tendenziell mehr Fahrzeuge gleichzeitig abgewickelt werden. Der Vorteil der Varianten A/B, dass der Bus dort aus freier Strecke auf die LSA zufährt, fällt dagegen geringer aus.
- Die stark nachgefragten Umsteigewege von und zur DB unterscheiden sich stadtauswärts nicht. Stadteinwärts werden in Variante A und B aufgrund der Hausbahnsteige für alle Linien sehr kurze Wege gewährleistet, in Variante C nur für zwei Bahnlinien.
- Beim Umstieg tagsüber zwischen den rnv-Linien ergeben sich zwischen den drei Varianten im Detail sowohl Vor- als auch Nachteile.
- Die Möglichkeit der Anschlusssicherung (abends und sonntags außerhalb des 10-Minuten-Takts) ist in Variante C am ehesten umsetzbar, da Fahrzeuge eher aufeinander warten können. Im Vergleich der Variante A und B schneidet B leicht besser ab.

Zusammenfassung und Vergleich zum Bestand

Kriterium	Wichtung	Bestand	Var. A	Var. B	Var. C	Var. C*
ÖV/ÖV-Konfliktpunkte (Knotenpunkt)	15%	-	o	+	++	++
ÖV-Leistungsfähigkeit (Haltestellen-Abwicklung)	25%	-	+	++	+++	+++
ÖV-Leistungsfähigkeit (LSA)	20%	--	o	o	+	+
Umsteigewege (DB)	30%	-	++	++	+(+)	++
Umsteigewege (rnv) und Anschlusssicherung	10%	o	+	+	++	++
Gesamtbewertung	100%	-	+	+(+)	++	++

--: sehr schlecht; -: schlecht; o: neutral; +: gut; ++: sehr gut; +++: optimal

Fazit:

Aus ÖV-Sicht ist Variante C* (mit Hausbahnsteig) hinsichtlich aller Kriterien die beste Lösung. Variante B ist in den Punkten, in denen sie sich von Variante A unterscheidet, besser. Variante A ist die schlechteste der drei, jedoch in allen Punkten leicht bis deutlich besser als der Bestand.

5.2. Genese MIV-Varianten

5.2.1 Untersuchung zur grundsätzlichen Verkehrsführung zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis

Mit der Neuordnung der Verkehrsflächen auf der Nordseite des Empfangsgebäudes wurden zwei grundsätzliche Varianten der Kraftverkehrsführung zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis geprüft. Neben der Bestandsvariante A1 mit zwei durch die Grünanlage getrennten Richtungsfahrbahnen wurde die gemeinsame Führung beider Fahrtrichtungen auf der nördlichen Richtungsfahrbahn als Variante A2 geprüft. Die Variante A2 wurde verworfen, da der Mündungsbereich in den Römerkreis nur in schlechter Qualität abgewickelt werden kann. Ein weiterer Grund Variante 2 nicht zu verfolgen war der mit dieser Umbaumaßnahme verbundene starke Eingriff in den Baumbestand der Kurfürstenanlage.

Die weiteren Überlegungen basieren daher auf der Variante A1. Die Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchung sind in Anlage 7 dargestellt.

5.2.2 Untersuchung von vier Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr

Im Zuge der weiteren Planungen und aufgrund der Anregungen der Bürgerbeteiligung erlangte das Thema Reduzierung der Fahrstreifen nördlich der Haltestelle zunehmend an Bedeutung.

Daher wurden auf Basis der Vorzugsvariante C mehrere MIV-Varianten untersucht, die sich hinsichtlich der richtungsbezogenen Fahrstreifenanzahl unterschieden (siehe Anlage 8).

- MIV-Variante Z sieht drei Fahrstreifen in Richtung Zentrum und einen Fahrstreifen stadtauswärts vor. Daraus wurde die Variante Z* mit Hausbahnsteig entwickelt: Die Haltestellenanlage kann nach Norden geschoben werden, so wird zwischen der Kante des Empfangsgebäudes und der Bahnsteigkante ein Durchgang von etwa 8 m geschaffen.
- MIV-Variante C1 sieht zwei Fahrstreifen in Richtung Zentrum und zwei Fahrspuren in stadtauswärtige Richtung vor.
- MIV-Variante C2 sieht in Richtung Zentrum eine einstreifige Zuführung vor, die dann nach der Fußgängerquerung in zwei Fahrstreifen übergeht. Stadtauswärts ist eine zweistreifige Zuführung vorgesehen; nach der Fußgängerfurt erfolgt eine dreistreifige Aufweitung (Linksabbiegespur).

Nach Einschätzung des Landschafts- und Forstamtes sind die beiden östlichen Platanen bei keiner Variante zu halten.

5.2.3. Bewertung MIV-Varianten

Insbesondere in Hinblick auf Einsatzfahrten von Rettungsfahrzeugen sowie möglicher Umleitungsverkehre im Rahmen von Baumaßnahmen oder Havariefällen ist die sensible Situation des Straßenverkehrs im Bereich Hauptbahnhof zu betrachten. Eine Reduktion von Fahrstreifen in Bezug zur Bestandssituation wurde daher eingehend in mehreren Schritten geprüft.

Der Eingriff in den Nord-Süd Verkehrsstrom in der Mittermaierstraße ist in allen Varianten sehr stark: in der nachmittäglichen Spitzenstunde kann aufgrund der weitgehenden ÖPNV-Priorisierung nur mehr eine Qualitätsstufe D erreicht werden.

Eine Führung des Kraftverkehrs von Westen nach Süden und Osten auf drei Fahrstreifen wird wegen der notwendigen Querung aller ÖPNV-Ströme empfohlen. Hier besteht eine Wechselwirkung zum Strom Nord-Süd, die Grünzeit für diese beiden Ströme kann so flexibler verteilt werden.

Grundlage der Varianten C1 und Z ist die Führung des Verkehrsstromes Ost – West über nur einen Fahrstreifen. Diese Fahrtrichtung kann parallel mit dem ÖPNV-Strom freigegeben werden, daher steht ausreichend Grünzeit zur Verfügung.

Die verkehrstechnische Untersuchung (durch Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft) hat ergeben, dass sich bei allen untersuchten Varianten Rückstaulängen bilden, die die Gefahr einer Überstauung der anliegenden Knotenpunkte mit sich bringen. Daher wurde hier weitergehend die Möglichkeit einer Stauraumüberwachung untersucht, die bewirkt, dass insbesondere in Fahrtrichtung von Ost nach West nur so viele Fahrzeuge in den Bereich nördlich des Hauptbahnhofs einfahren können wie Stauraum vorhanden ist. Damit kann eine Überstauung der anliegenden Knotenpunkte weitgehend ausgeschlossen werden.

Auf Grundlage dieser Untersuchungsvarianten wird nun vorgeschlagen die Variante Z* weiter zu verfolgen (siehe Anlage 9). Durch das Einfügen des Hausbahnsteiges kann die Breite des südlichen Inselbahnsteigs von 5,00 m auf 4,60 m verringert werden.

6. Kurfürsten-Anlage West

Im Zusammenhang mit der Verlegung der Haltestelle Hauptbahnhof Nord werden auch Maßnahmen im weiteren Verlauf der Kurfürsten-Anlage West (Hauptbahnhof bis Römerkreis) umgesetzt. Dies sind im Wesentlichen der barrierefreie Umbau der Straßenbahnhaltestelle Stadtwerke und die Einrichtung dieser Haltestelle auch für stadteinwärts fahrende Stadtbusse (siehe Anlage 10).

Zudem finden leichte Veränderungen der Trassierung der Straßenbahngleise statt, die sich jedoch auf den südlichen Gleisbereich beschränken. Die nördliche Grenze der Straßenbahntrasse bleibt wie im Bestand erhalten, sodass in die nördlich der Trasse liegende Grünfläche nur durch die Buseinschleifung östlich der Lessingstraße eingegriffen wird.

Die Busse der Stadtlinien werden stadteinwärts bis einschließlich Haltestelle Stadtwerke auf dem Gleiskörper mitgeführt. Von dort an werden sie, aus Gründen der ÖPNV-Leistungsfähigkeit der zu kreuzenden Gleise im Römerkreis, in eine Busspur ausgefädelt und mit dem Autoverkehr durch den Römerkreis geführt.

Da es sich bei der Grünanlage der Kurfürsten-Anlage und der Parkanlage an der Haltestelle Stadtwerke um denkmalschutzrechtlich geschützte Flächen handelt, werden die Aspekte des Denkmalschutzes bei der weiteren Planung und Gestaltung der Haltestelle berücksichtigt.

7. Städtebauliche Aspekte

Aus städtebaulicher Sicht haben das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs und sein Umfeld eine für Stadt und Region große Bedeutung:

- Es ist Stadteingang erster Ordnung und Visitenkarte der Stadt.
- Es ist ein Ort höchster Erreichbarkeiten im Fern-, Regional- und Nahverkehr.
- Das Empfangsgebäude war 1955 mit seiner Transparenz, Leichtigkeit und Weiträumigkeit Auftakt einer wichtigen Phase bundesdeutscher Bahnhofsarchitektur.
- Der Bahnhof und sein Umfeld besitzen eine zentrale Schnittstellenfunktion in der westlichen Innenstadt und für viele Entwicklungsflächen zwischen Bahnstadt und Neuenheimer Feld.
- Die Touristeninformation ist erster Ankunftspunkt für viele Gäste.

In der Folge konkurrieren hier zahlreiche Nutzungs- und Gestaltungsansprüche um knappe Flächen. Aus städtebaulicher Sicht sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Haltestelle sollte vom Bahnhof aus gut zugänglich sein und zur ÖV-Benutzung einladen.
- Die Umfeldgestaltung sollte der Architektur des Empfangsgebäudes gerecht werden.
- Die heutigen Platz- und Aufenthaltsqualitäten sollten im Zuge einer Umbaumaßnahme nicht verschlechtert werden.
- Wo immer möglich, sollten Nutzungsüberlagerungen geplant, funktionale Kompromisse eingegangen und Sonderflächen bzw. reine Verkehrsflächen sparsam dimensioniert werden.
- Die Nahbezüge zum F+U-Komplex (in Bau), zum Landfriedgelände sowie zur Bahnstadt und zum Neuenheimer Feld sollten verbessert werden.
- Der Baumbestand soll grundsätzlich erhalten werden.

In welchem Maße die genannten städtebaulichen Forderungen berücksichtigt werden können, hängt maßgeblich von der Anzahl an ÖV-Spuren in der Haltestelle und der für den Rad- und Kraftverkehr erforderlichen Fläche ab. Heute stehen zwei ÖV-Spuren zur Verfügung, der Beschlussvorschlag sieht vier ÖV-Spuren vor.

Aus städtebaulicher Sicht bringt ein Ausbau mit vier ÖV-Spuren folgende Nachteile mit sich:

- Ein zweiter Wartebereich in Insellage wird notwendig, dadurch verbreitert sich die gesamte Verkehrsanlage bestehend aus Haltestelle und Fahrbahnen von heute ca. 38 Meter auf ca. 43 Meter. Der Vorplatz des Empfangsgebäudes wird dadurch entsprechend verschmälert. An seiner engsten Stelle verbleiben bei Variante Z* neun Meter gegenüber zwölf Meter im Bestand.
- Die beiden stadtbildprägenden östlichen Platanen und die vier westlichen Platanen entfallen.
- Die Trennwirkung der Kurfürsten-Anlage zwischen dem Bahnhofsgebäude und der Kurfürstenpassage wird gegenüber heute nicht verändert. Für die Fahrgäste des ÖPNV verbessert sich die Situation. Für die passierenden Fußgänger zu den nördlich gelegenen Quartieren verlängert sich die Querungsstrecke von heute knapp 35 auf ca. 42,5 Meter und wird in 5 Einzelabschnitte aufgeteilt.

- Die erkennbare Verknüpfung zwischen westlichem und östlichem Platzbereich geht verloren. In der Folge verschlechtert sich die Anbindung der geplanten Fuß- und Radwegbrücke in die Bahnstadt.

Aus städtebaulicher Sicht wäre eine Neuorganisation der Haltestelle in der Kurfürsten-Anlage mit drei ÖV-Spuren vorstellbar (5.1.1 sowie Anlage 2). Dagegen können bei vier ÖV-Spuren als Vorzugsvariante aus verkehrlicher Sicht einzelne wesentliche stadträumliche Belange nicht mehr in der notwendigen Weise berücksichtigt werden.

Die Variante Z mit vier MIV-Spuren ist aus städtebaulicher Sicht graduell besser als die Variante C mit fünf MIV-Spuren. Jedoch bleiben alle wichtigen städtebaulichen Nachteile erhalten, weshalb keine andere städtebauliche Gesamtbewertung erfolgen kann.

Gesamtkonzept Umfeld des Hauptbahnhofes

Die Haltestellenverlegung im Norden hat funktionale wie gestalterische Auswirkungen auf das gesamte Umfeld des Empfangsgebäudes. Hier sind – je nach Haltestellenkonzept – mehr oder weniger gravierende Anpassungen erforderlich, die in ein Gesamtkonzept eingebunden werden müssen. Ein solches Gesamtkonzept, das die zukünftigen Rahmenbedingungen berücksichtigt, liegt noch nicht vor. Die wichtigsten dieser Rahmenbedingungen sind neben der Haltestellenverlegung:

- Fuß- und Radbrücke in die Bahnstadt westlich des Empfangsgebäudes.
- Aufgabenteilung zwischen nördlichem und südlichem Bahnhofsumfeld.
- Bebauung F+U-Komplex.
- mögliche Hotelbebauung der Deutschen Bahn gegenüber F+U-Komplex.
- Überlegungen der DB zur funktionalen und baulichen Erweiterung des Bahnhofsgebäudes.
- Organisation des Fahrradparkens
- Berücksichtigung Touristeninformation in Konzept hinsichtlich Lage, Größe.

Ein solches Gesamtkonzept soll begleitend zur weiteren Planung durchgeführt werden.

8. Gesamtbetrachtung / Weitere Vorgehensweise

Die Funktionstüchtigkeit und die betriebliche Verbesserung der Haltestelle am Hauptbahnhof als zweitwichtigste Haltestelle im Heidelberger Stadtgebiet und Anlaufpunkt für den regionalen und überregionalen Verkehr haben eine herausragende Bedeutung. Daher stehen beim Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof verkehrliche Aspekte und die Sicherung der Funktionsfähigkeit im Vordergrund.

Es zeigt sich, dass die Ziele der Verbesserung der verkehrlichen Situation am Hauptbahnhof am besten durch eine vierstreifige ÖV-Variante und durch eine vierstreifige MIV-Variante erreicht werden.

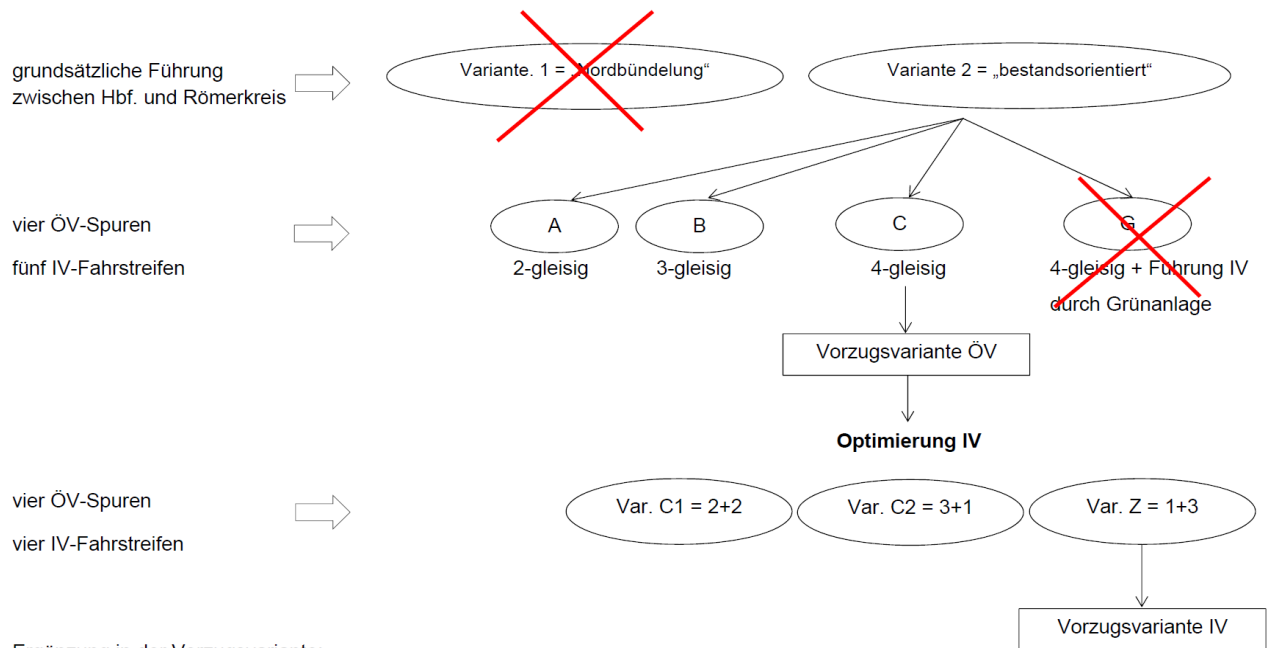
Aus städtebaulicher Sicht bringt eine Variante mit drei ÖV-Spuren Vorteile, sie ist jedoch unter verkehrlichen Aspekten nicht zielführend. In der Gesamtabwägung und insbesondere im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit geben die verkehrlichen Vorteile einer Variante mit vier ÖV-Spuren den Ausschlag.

Mit dieser Vorlage soll daher der Grundsatzbeschluss für die verkehrliche Organisation der Haltestelle Hauptbahnhof Nord und die Verkehrsführung generell gefasst werden. Darauf aufbauend

wird die Planung für das Planfeststellungsverfahren und den Fördermittelantrag fortgeführt. Die AG Rad, der Fahrgastbeirat und der bmb werden im Zuge der Planungsüberlegungen weiterhin eingebunden.

Parallel dazu wird die Kostenteilungsvereinbarung zwischen HSB und Stadt erarbeitet und separat vorgestellt (vgl. auch Kapitel 9.2)

Abbildung: Schematische Darstellung der untersuchten Varianten



Ergänzung in der Vorzugsvariante:

- Var. C* / Z* = viergleisige ÖV-Variante erhält Hausbahnsteig => C* Optimum ÖV / Z* Optimum IV
- Z1 = angepasste Variante mit Stauraumüberwachung

9. Kosten

9.1. Planungskosten

Für die Planung des o.g. Projektes entstehen Kosten, die zwischen HSB, MVV und der Stadt Heidelberg unter Verwendung des Kostenschlüssels 38 % HSB, 38 % Stadt Heidelberg, 21 % MVV (für die OEG) aufgeteilt werden.

Für die Leistungsphasen 1 und 2 beträgt der städtische Kostenanteil ca. 120.000 €. Für die Leistungsphasen 3 und 4 wird eine Kostenteilungsvereinbarung geschlossen, über die der Gemeinderat separat entscheiden wird. Der städtische Kostenanteil der Planungskosten der Leistungsphasen 3 und 4 wird auf ca. 300.000 € geschätzt. Die erforderlichen Haushaltsmittel für die Leistungsphasen 1 bis 4 sind unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit in den Doppelhaushalt 2015/2016 einzustellen.

9.2. Baukosten

Aufgrund des Straßenbenutzungsvertrags, der zuletzt am 08.12.2006 zwischen der Stadt Heidelberg und HSB erneuert wurde, entstehen bei der Stadt Kosten in Höhe von ca. 800.000 € brutto, unabhängig davon, welche der Varianten umgesetzt wird. Die Kosten werden voraussichtlich im Doppelhaushalt 2017/2018 anfallen.

Der Straßenbenutzungsvertrag regelt die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien sowie sämtliche Fragen der Kostentragung, die sich aus der Nutzung des öffentlichen Straßenraumes ergeben. Danach bezahlt die Stadt Heidelberg beispielsweise anteilig die Kosten, die für die Erneuerung von Lichtsignalanlagen oder Straßenflächen entstehen (=Neuwertausgleich). Hat die Stadt besondere Anforderungen an die funktionale und gestalterische Einbindung der ÖV-Anlage in ihr Umfeld, so trägt sie auch hierfür die anfallenden Mehrkosten.

Beim o.g. Projekt werden die Gesamtkosten entsprechend des Straßenbenutzungsvertrages, zwischen der HSB, der MVV Verkehr (OEG) sowie der Stadt Heidelberg als Straßenbaulastträgerin geteilt. Die Straßenbahnmaßnahme wird von der HSB finanziert. Über die Finanzierung der Ersatzhaltestelle Linie 5 sowie der Gleisanlagen der MVV/OEG werden in Kürze Abstimmungsgespräche stattfinden. Reine Bushaltestellen an der Bahnhofs-Ostseite sowie in der Kurfürsten-Anlage West sind von der Stadt zu tragen. Die Folgemaßnahmen im Straßenverkehr und an den Kreuzungssignalanlagen fallen unter eine noch abzuschließende Kostenteilungsvereinbarung, über deren Inhalte eine separate Vorlage folgen wird.

Die Baukosten der Variante Z* bzw. ebenso Variante C* sind mit geschätzten 19,1 Mio. € netto am höchsten. Die Kosten der Variante A und B liegen mit ca. 18,1 Mio. € netto bzw. 18,4 Mio. € netto etwas darunter.

Bei den genannten Kosten handelt es sich entsprechend der Phase des Vorentwurfs um eine Kostenschätzung. Unter anderem sind beispielsweise die Kosten der Verlegung der Tourist-Information sowie der Leitungsumlegungen derzeit nur überschlägig abgeschätzt. Die Verschiebung der Touristinformation ist durch die Maßnahme Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord bedingt und ist den Projektkosten zugeordnet.

Unter welchen Voraussetzungen eine Busmitführung gefördert wird, wird abschließend durch den Fördermittelgeber geprüft. Die nicht förderfähigen Kosten sind im Zusammenhang mit Anlagen für den Linienbusverkehr von der Stadt zu tragen.

In diesem Teilprojekt entstehen der Stadt auch Kosten für Grunderwerb, die anteilig bezuschusst werden. Diese Kosten werden über den Grundstücksfonds des Amtes 23 finanziert.

Für die in Kapitel 5.1.2 beschriebene zusätzliche überdachte Fahrradabstellanlage auf dem südlichen Willy-Brandt-Platz werden Kosten in Höhe von ca. 700.000 € brutto geschätzt, die dem Grunde nach förderfähig sind, aber von der Stadt allein zu finanzieren wären.

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:
QU3	+	Bürger/Innenbeteiligung und Dialogkultur fördern. Begründung: Zum o.g. Teilprojekt wurde mithilfe eines Bürgerbeteiligungsverfahrens durchgeführt. Bürgerinteressen konnten in die Planung mit einfließen.
SL10	+	Barrierefrei Bauen. Begründung: Die Haltestelle Hauptbahnhof Nord sowie die Haltestelle Stadtwerke werden barrierefrei ausgebaut.
MO1		Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern.

Begründung:

Durch das Vorhaben wird der ÖPNV verbessert und somit der Umstieg vom MIV zum ÖPNV gefördert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Dokumentation Bürgerbeteiligungsverfahren
02	Skizze Variante mit drei ÖV Spuren
03	Variante A
04	Variante B
05	Variante C*
06	Bewertung der Varianten aus Sicht des ÖPNV
07	Verkehrstechnische Untersuchung - Zusammenfassung
08	Skizze Varianten vier MIV-Spuren
09	Variante Z*
10	Planung Kurfürsten-Anlage West
11	Vortrag Hauptbahnhof Nord, 11.11.2014
12	Präsentation rnv, 11.11.2014