

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 07. Januar 2015

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.

Sitzung der Bezirksbeiräte Bergheim, Weststadt vom 11.11.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte Bergheim und Weststadt vom 11.11.2014

1.1 **Mobilitätsnetz Heidelberg** **Teilprojekt Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord** Beschlussvorlage 0249/2014/BV

Herr Thewalt, Leiter des Amts für Verkehrsmanagement führt in die Thematik ein.

Frau Keuchel, ebenfalls vom Amt für Verkehrsmanagement, berichtet anhand einer Power-Point-Präsentation (Anlage 11 zur Drucksache 0249/2014/BV) über das Konzept der Bürgerbeteiligung, die heutige Situation, die Verkehrsuntersuchung Kurfürsten-Anlage, die Netzverbindung Radverkehr zum Hauptbahnhof und die Auswirkungen der Haltestellenverlegungen auf andere Verkehrsarten / Räume. Abschließend erläutert sie anhand eines Schaubildes die schematische Darstellung der untersuchten Varianten.

Im Anschluss geht Herr Stickel vom Ingenieurbüro Emch + Berger Karlsruhe ebenfalls anhand einer Power-Point-Präsentation (Anlage 12 zur Drucksache 0249/2014/BV) kurz auf die Chronologie des Projektes ein und erläutert dann ausführlich die untersuchten Varianten A, B, C, C* und Z* mit ihren jeweiligen verkehrlichen Auswirkungen und den Vor- und Nachteilen. Die Variante Z* wird dabei als Vorzugsvariante empfohlen. Abschließend stellt Herr Stickel die Planungen für die Kurfürsten-Anlage-West und die Haltestelle Stadtwerke vor.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Bergheim: Bezirksbeirat Bauer, Bezirksbeirat Braun, Bezirksbeirätin Illgner

Bezirksbeirat Weststadt: Bezirksbeirätin Pankonin, Bezirksbeirat Stallkamp, Bezirksbeirätin Glitscher, Bezirksbeirat Dr. Achen, Bezirksbeirat Margies, Bezirksbeirat Schweighöfer, Bezirksbeirätin Gernand

Stadträte: Stadtrat Steinbrenner, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Spinnler

Folgende Hauptargumente und Fragen werden in der Diskussion vorgetragen:

- Der vierspurige Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und die Heranführung an den Bahnhof seien sinnvoll und auch bereits seit längerem vom Bezirksbeirat Bergheim gefordert.
- Bei der West-Ost-Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werde jedoch aufgrund der starken Verschwenkung in die Kurfürsten-Anlage-West befürchtet, dass es – gerade bei starkem Nord-Süd-Verkehr – immer wieder zu Staus kommen werde.
- Zudem werde es in Zukunft nach Inbetriebnahme des F+U-Campus, der sich gerade im Bau befinde, ein erhöhtes Aufkommen an MIV, möglicherweise auch des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, geben. Dies sollte man bei den Planungen berücksichtigen.
- Bei mehreren einfahrenden Bahnen oder Bussen werde das Problem gesehen, dass gerade für ältere oder gehbehinderte Menschen lange Wege notwendig seien, wenn die Bahnen/Busse hintereinander an den Bahnsteigen stehen.
- Die Trennung der Fußgänger auf der Nordseite von den Radfahrern durch Führung auf Fahrstreifen werde positiv gesehen. Allerdings könnte die Führung der Fußgänger auf dem tieferen Niveau über die Rampe zur Kurfürstenpassage zu Problemen mit der Außenbewirtschaftung in dem Bereich führen.

- Bei der gemeinsamen Führung von Bussen und Bahnen in der Kurfürsten-Anlage auf einer Trasse werde befürchtet, dass die Trasse der Belastung nicht stand halte und es ständig zu Reparaturarbeiten komme („Flickenbaustellen“).
- Warum sei der zum Hauptbahnhof zulaufende Fahrradverkehr nicht durchgängig auf Fahrbahnniveau geplant?
- Es wird kritisiert, dass die Langfassung des Gutachtens zur verkehrstechnischen Untersuchung erst heute im Internet bereitgestellt worden sei. Man habe sich daher nicht ausreichend damit vor der Sitzung befassen können. Künftig sollten solche Unterlagen rechtzeitig vor der Sitzung zur Verfügung gestellt werden.
- Ein Gesamtkonzept vor allem bezüglich des Fahrradverkehrs sei aus Sicht des Bezirksbeirates nicht erkennbar.
- Der Wegfall von Fahrradabstellplätzen werde als äußerst kritisch gesehen. Die Lage sei mit dem aktuellen Bestand schon problematisch, mit weniger Stellplätzen sei das Chaos vorprogrammiert.
- Ein möglicherweise in Zukunft geplantes Fahrradparkhaus im nord-westlichen Bereich sei beispielsweise für die Menschen aus der Weststadt nur schlecht erreichbar, da derzeit keine Verkehrsführung von Osten nach Westen direkt an den Hauptbahnhof vorgesehen sei.
- Es stelle sich die Frage, ob die Bäume im Bereich der Haltestelle nicht doch erhalten werden können. Vielleicht sollte man sich in diesem Zusammenhang die Vorschläge des Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Bürgerinitiative Ökologische Mobilität in Heidelberg (BI Öko.Mob.) nochmals näher ansehen. Auch seien in diesen Vorschlägen zum Beispiel die Fahrbahnbreiten für den Radverkehr besser gestaltet. Man sollte die Entscheidung heute verschieben, um alles nochmals genau zu prüfen.
- Welchen Abstand müsse man zu den Bäumen einhalten damit ein Erhalt gesichert wäre? Was würde dies für die Verlegung der Haltestelle bedeuten? Könnte man möglicherweise alles weiter nach Norden verschieben und damit den Erhalt der Bäume sichern?
- Wenn die Bäume sowieso nicht zu erhalten seien, könne man dann nicht alles nach Süden verschieben und dafür breitere Fahrradwege einplanen?
- Bei der östlichen Querung für Fußgänger sollte über eine Mittelinsel nachgedacht werden.
- Eine Entscheidung heute sei schwierig, da aus Sicht der Bezirksbeiräte noch viele Fragen offen und viele Dinge ungeklärt seien. Außerdem seien heute einige Details neu hinzugekommen. Auch darum sei es schwierig, heute so spontan zu entscheiden.

Herr Dr. Heine-Nims vom Ingenieurbüro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft geht auf die als problematisch befürchtete Ost-West-Verkehrsführung ein und bestätigt, dass es Verflechtungsvorgänge gebe. Zur Vororientierung müsse daher eine wegweisende Beschilderung als Unterstützung angebracht werden, um die Verflechtungen so gering wie möglich zu halten damit die Behinderungen, die damit verbunden sein könnten, nahezu ausblieben. Diese Überlegungen seien jedoch in die Prüfungen eingeflossen.

Herr Hoffmann von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) erläutert, dass es nur noch in Ausnahmefällen hintereinander stehende Busse und Bahnen geben werde. Dies beschränke sich auf einen Bereich von 60 Metern (zum Vergleich: heute im Bestand etwa 100 Meter). Durch die Anlage der 4 ÖV-Trassen werden künftig zeitgleich einfahrende Busse oder Bahnen in der Regel auf nebeneinander liegenden Trassen halten können. Zudem sei zukünftig ein großer Vorteil, dass der Querungsbereich der Fahrgäste / Fußgänger nicht mehr von Fahrzeugen zugestellt werde.

Herr Thewalt bestätigt, dass die Langfassung des Gutachtens zur verkehrstechnischen Untersuchung hätte früher zugänglich sein sollen. Er bittet, dies zu entschuldigen.

Zum Thema Bahnhofsvorplatzgestaltung betonen Herr Thewalt und Frau Keuchel, es werde ein Gesamtkonzept geben, dieses sei jedoch nicht Bestandteil der Planungen für die Haltestellenverlegung und somit nicht Bestandteil der heutigen Vorlage (in Vorlage beschrieben auf Seite 3.10). In diesem Gesamtkonzept für den Willy-Brandt-Platz sei die Neuregelung für Fahrradabstellanlagen enthalten. Mit der jetzt zu beschließenden Maßnahme werden die Abstellanlagen für Fahrräder auf dem Ostplatz nicht weggenommen, sondern vorerst reduziert. Auf dem Nordplatz wird eine überdachte Radabstellanlage als Ersatz mit umgesetzt. Nicht Bestandteil der RNV-Maßnahme ist der teilweise Wegfall der überdachten Plätze am Nordplatz. Diese Reduzierung ist bedingt durch die geplante Fuß-Rad-Brücke am Hauptbahnhof.

Zu den Fahrradabstellplätzen berichtet Herr Thewalt weiter, dass auf der Südseite des Bahnhofs geplant sei, überdachte Fahrradabstellplätze möglichst in der geplanten Tiefgarage anzubieten. Zusätzlich soll es später auch ein Fahrradparkhaus an der nord-westlichen Ecke des Hauptbahnhofes geben (Bauliche Entwicklung durch die Deutsche Bahn auf ihrem Grundstück). Zudem sei die Zahl der Fahrradstellplätze in den letzten Jahren deutlich erhöht worden.

Weiter erläutert Herr Thewalt, eine durchgehende Führung des Radverkehrs über Radfahrstreifen auf Höhe der Fahrspuren werde in der Regel dort eingeplant und durchgeführt, wo neu gebaut werde. Radfahrstreifen können jedoch immer nur in einer Richtung befahren werden. Dort wo ein Zwei-Richtungs-Radweg angeboten werden soll, müsse daher die Führung über einen baulich von der Straße abgesetzten Radweg erfolgen.

Die Vorschläge des VCD und der BI Öko.Mob. seien in die Prüfungen einbezogen und teilweise auch Elemente daraus übernommen worden.

Zu den Bäumen führen Herr Thewalt und Frau Keuchel aus, die Intention bei den Planungen sei gewesen, so weit wie möglich von den Bäumen weg zu gehen, um diese möglichst zu erhalten. Ob dies möglich sei, werde vom Bauablauf abhängen, könne jedoch nicht garantiert werden. Laut Aussage des Landschafts- und Forstamtes könnte der Erhalt der Bäume nur sicher zugesagt werden, wenn die Haltestelle bleibe wo sie derzeit sei.

Herr Stickel gibt zu bedenken, die Linienführung in Variante Z* sei bereits so weit im Norden angesetzt, dass eine große Verschwenkung der Gleise notwendig sei. Eine weitere Verschiebung führe zu einer Verschlechterung des Fahrgastkomforts aber auch zu Problemen bei den komplizierten Weichenverbindungen, die für die notwendige Flexibilität sorgen, um einen sinnvollen Betrieb des ÖV anbieten zu können.

Zur Idee, die Haltestelle weiter nach Süden zu verlegen, um breitere Fahrradspuren zu erhalten, führt Herr Stickel aus, dass die Radfahrstreifen derzeit bereits 1,85 Meter betragen. Dies sei nicht das Mindest- sondern das Regelmaß, welches die Richtlinien vorsehen. Es werde daher kein Bedarf für eine Vergrößerung gesehen.

Zum Thema Mittelinsel in der östlichen Fußgängerquerung berichtet Herr Thewalt, hierzu gebe es momentan eine laufende Prüfung. Derzeit werde im Bestand der Nord-Süd-Verkehr von der Mittermaierstraße in zwei Gerade-Aus-Spuren und einer Rechts-Abbieger-Spur geführt. Wenn man nun von Norden 3 Gerade-Aus-Spuren anbiete und die Rechts-Abbiege-Spur hierfür aufgabe (die wenig vorhandenen Rechtsabbieger könnten über die rechte Gerade-Aus-Spur abbiegen), könnte man die vorhandene Dreiecksinsel einsparen und prüfen, ob man in west-östlicher Richtung mit zwei (statt derzeit drei) Spuren auskomme. Wenn man also den vorhandenen Fahrzeugen der Nord-Süd-Richtung mehr Fläche zur Verfügung stellen würde, könnte weniger Grünzeit für diese Richtung an der Lichtsignalanlage notwendig sein.

Dadurch könnte man die Grünzeit der West-Ost-Richtung erhöhen und gegebenenfalls mit 2 Fahrstreifen auskommen. Hierdurch wäre dann wiederum der Platz für eine Mittelinsel vorhanden. Außerdem sei man damit sehr nah an den Vorschlägen des VCD und der BI Öko.Mob.

Frau Keuchel ergänzt, die Einrichtung der Mittelinsel würde nichts am Platzbedarf im Bereich des MIV verändern, es würde lediglich die dritte Fahrspur durch den Bau der Mittelinsel ersetzt. Diese Anpassung verändert nicht die Spuranzahl des MIV, die Grundzüge der Variante Z* bleiben erhalten.

Herr Thewalt weist den Vorwurf, es wären noch viele Dinge ungeklärt und einige Details neu hinzugekommen, entschieden zurück. Der einzig offene und damit auch neue Punkt sei der oben beschriebene zum Thema Mittelinsel.

Nach Abschluss der Diskussion stellt Bezirksbeirätin Glitscher den

Geschäftsordnungsantrag auf

getrennte Abstimmung der Punkte des Beschlussvorschlages

Abstimmungsergebnis:

Bezirksbeirat Weststadt: beschlossen mit 10:02:00 Stimmen

Bezirksbeirat Bergheim: beschlossen mit 09:00:01 Stimmen

Im Anschluss lässt der Vorsitzende Herr Schmidt über den **Punkt 1** des

Beschlussvorschlages der Verwaltung abstimmen:

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.

Abstimmungsergebnis:

Bezirksbeirat Weststadt: einstimmig beschlossen

Bezirksbeirat Bergheim: beschlossen mit 09:00:01 Stimmen

Über den Punkt 2 des Beschlussvorschlages gibt es eine kurze Diskussion, wie dieser abgeändert werden müsste. Um sich diesbezüglich absprechen zu können, beantragt Bezirksbeirätin Illgner eine kurze Sitzungsunterbrechung. Die Mitglieder beider Bezirksbeiräte sind damit einverstanden.

Es folgt daher eine **Sitzungsunterbrechung von 20:02 Uhr bis 20:19 Uhr.**

Nach Wiederaufnahme der Sitzung wird aus der Mitte der Bezirksbeiräte folgender **Antrag** formuliert und vom Vorsitzenden zur Abstimmung gestellt:

Der Punkt 2 der Beschlussempfehlung wird wie folgt geändert:

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

1. dass der MIV in West/Ost-Richtung möglichst ungehindert fließen kann und keine zusätzliche Belastung in Nord/Süd-Richtung entsteht.
2. ob die Fahrradwege eine Mindestbreite von 2,50 Metern aufweisen können.
3. ob bei notwendigen Ampelwarteflächen eine Aufstelltiefe von mindestens 3,50 Metern angeboten werden kann.
4. dass für die wegfallenden Fahrrad-Stellplätze im Bereich Hauptbahnhof-Ost ein entsprechender Ausgleich geschaffen werden soll, der eine gute, direkte An- und Abfahrt der geplanten Radabstellanlagen aus den am Hauptbahnhof vorbeiführenden Radwegachsen ermöglicht.
5. dass im Planungsgebiet eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sowie Busein-/ausstieg erfolgt.
6. ob in der Fußgängerüberquerung über die Kurfürsten-Anlage Ost die Einrichtung einer Mittelinsel möglich ist.
7. ob der Baumbestand im Umfeld des Hauptbahnhofs vollständig erhalten werden kann. Wenn die Bäume nicht erhalten werden können, müssen die Ersatzpflanzungen aus städtebaulicher Sicht auf dem Plangelände unter Mitwirkung des städtischen Fachamtes erfolgen.
8. ob beim Neubau der Touristen-Information zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums möglich ist, mindestens aber eine Verkaufsstelle.
9. Es wird gebeten, die vorgenannten Punkte bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 19.11.2014 zu prüfen und die Ergebnisse der Prüfung dort vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

Bezirksbeirat Weststadt: beschlossen mit 10:01:01 Stimmen

Bezirksbeirat Bergheim: einstimmig beschlossen

Punkt 3 der **Beschlussvorlage** wird auf Vorschlag von Bezirksbeirätin Glitscher aufgrund des vorher beschlossenen Antrages wie folgt **angepasst** zur Abstimmung gestellt:

3.) Die Trassierung in der Kurfürsten-Anlage West wird **den Ergebnissen der Prüfungen entsprechend** angepasst und die Haltestelle „Stadtwerke“ barrierefrei ausgebaut.

Abstimmungsergebnis:

Bezirksbeirat Weststadt: einstimmig beschlossen

Bezirksbeirat Bergheim: beschlossen mit 08:00:01 Stimmen

Beschlussempfehlung der Bezirksbeiräte Bergheim und Weststadt (Änderungen und Arbeitsauftrag **fett** dargestellt):

Die Bezirksbeiräte Weststadt und Bergheim 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 der Haltestellenanlage erfolgt durch vierspurigen Ausbau. Dabei ist in Bezug auf die Verkehrsträger Auto, Rad, Fuß die Planung zu überprüfen. Insbesondere ist zu berücksichtigen,**
 1. **dass der MIV in West/Ost-Richtung möglichst ungehindert fließen kann und keine zusätzliche Belastung in Nord/Süd-Richtung entsteht.**
 2. **ob die Fahrradwege eine Mindestbreite von 2,50 Metern aufweisen können.**
 3. **ob bei notwendigen Ampelwarteflächen eine Aufstelltiefe von mindestens 3,50 Metern angeboten werden kann.**
 4. **dass für die wegfallenden Fahrrad-Stellplätze im Bereich Hauptbahnhof-Ost ein entsprechender Ausgleich geschaffen werden soll, der eine gute, direkte An- und Abfahrt der geplanten Radabstellanlagen aus den am Hauptbahnhof vorbeiführenden Radwegachsen ermöglicht.**
 5. **dass im Planungsgebiet eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sowie Busein-/ausstieg erfolgt.**
 6. **ob in der Fußgängerüberquerung über die Kurfürsten-Anlage Ost die Einrichtung einer Mittelinsel möglich ist.**
 7. **ob der Baumbestand im Umfeld des Hauptbahnhofs vollständig erhalten werden kann. Wenn die Bäume nicht erhalten werden können, müssen die Ersatzpflanzungen aus städtebaulicher Sicht auf dem Plangelände unter Mitwirkung des städtischen Fachamtes erfolgen.**

8. *ob beim Neubau der Touristen-Information zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums möglich ist, mindestens aber eine Verkaufsstelle.*
 9. *Es wird gebeten, die vorgenannten Punkte bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 19.11.2014 zu prüfen und die Ergebnisse der Prüfung dort vorzulegen.*
- 3.) *Die Trassierung in der Kurfürsten-Anlage West wird **den Ergebnissen der Prüfungen entsprechend** angepasst und die Haltestelle „Stadtwerke“ barrierefrei ausgebaut.*

gezeichnet

Hans Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung und Arbeitsauftrag

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.11.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.11.2014

1.1 **Mobilitätsnetz Heidelberg** **Teilprojekt Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord** Beschlussvorlage 0249/2014/BV

Erster Bürgermeister Stadel führt kurz in das Thema ein und erteilt Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement das Wort.

Frau Keuchel gibt eine kurze Ausführung über die Verkehrs- und Planungssituation am Hauptbahnhof Nord (Anlage 11).

Anschließend erteilt Erster Bürgermeister Stadel Herrn Stickel vom Ingenieur- und Planungsbüro Emch + Berger das Wort.

Dieser stellt anhand eines kurzen Vortrags (Anlage 13) die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung vor.

Im Anschluss daran bekommt Herr Dr. Heine-Nims von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH das Wort von Herrn Ersten Bürgermeister Stadel erteilt und schildert die Ergebnisse einer mikroskopischen Verkehrssimulation anhand eines Vortrags (Anlage 14).

Erster Bürgermeister Stadel schlägt vor, die eingegangenen inhaltlichen Anträge blockweise zu besprechen und getrennt voneinander abzustimmen.

Das Gremium spricht sich einheitlich dafür aus.

Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellt die Frage über den Umfang des Zuschussantrages.

Herr Thewalt, Leiter des Verkehrsamtes, führt aus, dass der Zuschussantrag durch die RNV gestellt worden sei und dieser den gesamten dargestellten Bereich umfasst. Ziel sollte es sein, in der heutigen Sitzung einen Beschluss zu erreichen und den Übergang zum Planfeststellungsverfahren zu schaffen.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuss, Stadtrat Föhr, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Schestag, Stadträtin Markmann, Herr Gallimore (BMB)

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Durch die Veränderung der bestehenden Trassenführung wird keine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsarten erreicht.
- Ziel der Durchgeführten Simulationsstudie ist eine gesamtheitliche und für alle Verkehrsarten leistungsfähige, verträgliche und nachhaltige Lösung zu erreichen und nicht die Verbesserung einzelner Bereiche

- Sind in die Berechnungen auch die Vorteile der einzelnen Fahrgäste eingegangen?
- Die Betrachtung der gesamten Streckenzüge führt zur Verbesserung der bestehenden Situation
- Eine volle Bevorrechtigung des ÖPNV ist bei den bestehenden Gegebenheiten nicht umsetzbar wurde jedoch soweit wie möglich betrachtet
- Stehen die Kosten für die Maßnahme nicht außerhalb jeglichen Verhältnisses wenn dadurch keine Verbesserung der Verkehrssituation erreicht werden kann
- Die Belange von Menschen mit Behinderungen sind bei der Planung zu berücksichtigen. Insbesondere Sehbehinderungen bedürfen genauen Verkehrsplanungen; Bahnen fahren von immer gleichen Gleisen usw.
- Die Anwendung und der Einbau eines akustischen Hinweises für Sehbehinderte ist beim Umbau vorgesehen
- die Realisierung der Barrierefreiheit kann auch durch kostengünstigere Möglichkeiten hergestellt werden und bedarf keines kompletten Umbaus
- Durch die Neugestaltung des Bahnhofes wird eine Verringerung der Reisezeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Reisegeschwindigkeit erreicht.

Im Anschluss an die Diskussion bittet Erster Bürgermeister Stadel um die Einbringung der Anträge in der Reihenfolge, wie sie eingegangen sind.

Herr Stadtrat Föhr stellt den **Antrag** der CDU Fraktion vor (Anlage 15).

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Welchen Planungsstand gibt es bezüglich möglicher Planungen eines Busbahnhofs am Heidelberger Hauptbahnhof?2. Welche Flächen sind Teil der Planung3. Wann wäre mit der Realisierung zu rechnen?4. Welche Freiflächen im Umfeld des Hauptbahnhofs wurden aus welchen Gründen bisher nicht in die Planungen eines Busbahnhofs mit einbezogen? |
|---|

Erster Bürgermeister Stadel führt aus, dass Fernbusse künftig auf der Südseite des Bahnhofgebäudes abgewickelt werden und dies im Rahmen des Wettbewerbs der Bahnstadtentwicklung mit berücksichtigt bzw. ausgeschrieben wird. Weiter gibt er an, eine bauliche Realisierung sei vor dem Jahr 2016 nicht erreichbar.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuss, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Das Thema Fernbusse wird sehr begrüßt, eventuell unter Andenkung einer Stationsgebühr
- Plätze für die Fernbusse sehen auch bisher zur Verfügung. Durch die mangelnde Beachtung seitens des Individualverkehrs ist deren Nutzung schwierig

Anschließend stellt Herr Stadtrat Rothfuß den **Antrag** der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vor (Anlage 17).

1. Um die Wahrscheinlichkeit des Erhalts der zwei stadtbildprägenden Platanen zu erhöhen, werden folgende Änderungen an der bisherigen Planung Z* vorgenommen:
 - a.) auf die zweite Kfz-Fahrspur (von Norden gesehen) wird verzichtet
 - b.) die gesamte Haltestellenanlage wird leicht gedreht (im Uhrzeigersinn), damit werden die Gleisradien entschärft und eine neue Mittelinsel zur Querung der Fahrspuren im Osten geschaffen
2. Für die vier kleinen Platanen im nordwestlichen Bereich werden Ersatzpflanzungen im Bereich des Hauptbahnhofes vorgenommen.
3. Die Signalprogramme an den beiden Knotenpunkten Kurfürsten-Anlage/Mittermaierstraße – Lessingstraße und Kurfürstenanlage/Karl-Metz-Straße müssen über eine Signalbeeinflussung eine gute ÖPNV-Bevorrechtigung sicherstellen. Für die Straßenbahnen und Busse im Korridor Hauptbahnhof- Römerkreis müssen im Mittel mindestens die in der „Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft genannten Reisezeitgewinne, d.h. für die Straßenbahnlinien 5, 21 und 24 im Mittel 60 Sekunden je Fahrtrichtung erzielt werden. Hierzu sind, wie vom Gutachter vorgeschlagen, zwei Bedienfenster je Signal-Umlauf anzubieten.
4. Für die wegfallenden Fahrradstellplätze wird auf der Ostseite des Hauptbahnhofes Ersatz geschaffen.

Frau Stadträtin Spinnler schlägt vor, aufgrund der Ähnlichkeit der Anträge, den Antrag der SPD gemeinsam mit dem der Grünen zu beraten.

Erster Bürgermeister Stadel gestattet dies.

Daraufhin stellt Stadträtin Spinnler den **Antrag** der SPD-Fraktion vor (Anlage 19):

- 1) Bei der Fußgängerquerung der Kurfürstenanlage nach Nord am Ostende der Haltestelle Hbf soll zwischen den Richtungsfahrbahnen eine Mittelinsel eingefügt werden.

Der notwendige Platz dafür kann z.B. durch eine leichte Drehung der Haltestelle geschaffen werden.
- 2) Es sollen alle geeigneten Schutzmaßnahmen eingeplant und ergriffen werden, z.B. Wurzelschutzvorhang und spezielle Überdeckungsmaterialien, um die beiden östlichen Platanen zu erhalten. Hilfsweise müssen die Ersatzpflanzungen auf dem Plan-gelände erfolgen.
- 3) Beim Neubau der Touristeninformation ist zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums zu berücksichtigen, mindestens aber ist eine Verkaufsstelle vorzu-sehen.

Frau Keuchel geht im Anschluss daran anhand einer kurzen Präsentation (Anlage 20) auf die in den Anträgen genannten Punkte ein. Sie gibt an, dass nicht alle Vorschläge umge-setzt werden können. Als Fazit stellt sie fest, dass die vorgestellte Variante Z*red alle Vorteile vereint. Zusätzlich sollen auf der Südseite neue Fahrradabstellplätze geschaffen werden sowie überdachte Fahrradabstellplätze auf dem Willy-Brand-Platz.

Im Anschluss daran wird der Antrag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz aufgerufen (Anlage 18):

1. Führung des Ost-West und West/Ost Radverkehrs durch die Grünfläche in der östli-chen Kurfürsten-Anlage mit mittiger Querung der Mittermaierstraße parallel zu den ÖPNV-Spuren. Verzweigung des Radverkehrs in Richtung Weststadt auf der Höhe der Belfortstraße.
2. Führung des West-Ost-Autoverkehrs auf der Nordseite der Kurfürstenanlage, in An-lehnung an den VCD-Vorschlag und die Variante G der Verwaltung, bis zur Höhe des Kauflandes, um ihn dort über die bestehende Straßenverbindung auf die Südseite zu führen. Damit könnte eine flüssigere Verkehrsabwicklung am Verkehrsknoten Bahn-hof erreicht werden (Variante G) ohne die kritische Einfädelung beim Römerkreis.
3. Verlegung der unterirdischen Telekomanlage in der östlichen Kurfürstenanlage, die bisher als nicht änderbarer Zwangspunkt allen vorliegenden Planentwürfen zugrunde gelegt wurde, um eine optimale Spurführung/ Trassierung für den ÖPNV sowie MIV und Radverkehr zu erreichen.
4. Falls sich andernfalls unlösbare Platzprobleme ergeben, die Bäume vor dem Haupt-bahnhof zu erhalten und das Radwegeangebot zu verbessern: Eine erneute Planung mit nur 3 Gleisen für den ÖPNV in Anlehnung an die Variante B bzw. A.

Herr Thewalt führt hierzu aus, dass die vorgeschlagene Variante ein Problem für die Verkehrssicherheit der Radfahrer darstellt, da diese bei eventuellen Ampelausfällen ungesichert zwischen den Verkehrsströmen fahren müssen. Zu Punkt 2 gibt er an, dass dies der vorgestellten Variante B entspräche, die bereits ausgeschlossen worden sei. Ebenso verhält es sich für den aufgeführten Punkt 4. Zu Punkt 3 gibt er an, dass kein nicht veränderbarer Zwangspunkt bekannt sei.

Nachdem nun alle Vorträge vorgestellt wurden geht Erster Bürgermeister Stadel zur Abstimmung über. Die Anträge werden in der eingebrachten Reihenfolge unter Berücksichtigung der in der Diskussion vorgeschlagenen Änderungen abgestimmt.

Aus den **Anträgen** von Bündnis 90/ Die Grünen sowie der SPD werden die Punkte 1 und 2 zur Abstimmung gestellt:

1. Die Variante Z*red wird als Grundlage angenommen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 08:06:01 Stimmen

2. Es sollen alle geeigneten Schutzmaßnahmen eingeplant und ergriffen werden, z.B. Wurzelschutzvorhang und spezielle Überdeckungsmaterialien, um die beiden östlichen Platanen zu erhalten. Hilfsweise müssen die Ersatzpflanzungen auf dem Plan-gelände erfolgen.

Die Platanen sind soweit möglich zu erhalten, ansonsten sollen für die vier kleinen Platanen im nordwestlichen Bereich Ersatzpflanzungen im Bereich des Hauptbahn-hofes vorgenommen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 13:00:02 Stimmen

Danach lässt Erster Bürgermeister Stadel über die Punkte 3 und 4 aus dem **Antrag** von Bündnis 90/ Die Grünen abstimmen:

3. Die Signalprogramme an den beiden Knotenpunkten Kurfürsten-Anlage/Mittermaierstraße – Lessingstraße und Kurfürstenanlage/Kalr-Metz-Straße müssen über eine Signalbeeinflussung eine gute ÖPNV-Bevorrechtigung sicherstellen. Für die Straßenbahnen und Busse im Korridor Hauptbahnhof- Römerkreis müssen im Mittel mindestens die in der „Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft genannten Reisezeitgewinne, d.h. für die Straßenbahnlinien 5, 21 und 24 im Mittel 60 Sekunden je Fahrtrichtung erzielt werden. Hierzu sind, wie vom Gutachter vorgeschlagen, zwei Bedienfenster je Signal-Umlauf anzubieten.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11:00:04 Stimmen

4. Für die wegfallenden Fahrradstellplätze wird auf der Ostseite des Hauptbahnhofes Ersatz geschaffen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:00:06 Stimmen

Im Anschluss daran lässt Erster Bürgermeister Stadel noch über den Punkte 3 dem **Antrag** der SPD abstimmen:

3. Beim Neubau der Touristeninformation ist zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums zu prüfen, mindestens aber ist eine Verkaufsstelle vorzusehen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 05:00:10 Stimmen

Im Anschluss daran soll der Antrag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz zur Abstimmung gestellt werden.

Auf Nachfrage des Ersten Bürgermeisters Stadel gibt Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz an, dass er seinen Antrag zurückzieht.

Nun stellt Erster Bürgermeister Stadel den geänderten Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses
(Änderungen Fett dargestellt)

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Die Variante Z*red wird als Grundlage der Planung angenommen.

- 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*red (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.*
- 4.) *Es sollen alle geeigneten Schutzmaßnahmen eingeplant und ergriffen werden, z.B. Wurzelschutzvorhang und spezielle Überdeckungsmaterialien, um die beiden östlichen Platanen zu erhalten. Hilfsweise müssen die Ersatzpflanzungen auf dem Plangelände erfolgen.*
- 5.) *Die Platanen sind soweit möglich zu erhalten, ansonsten sollen für die vier kleinen Platanen im nordwestlichen Bereich Ersatzpflanzungen im Bereich des Hauptbahn-hofes vorgenommen.*
- 6.) *Die Signalprogramme an den beiden Knotenpunkten Kurfürsten-Anlage/Mittermaierstraße – Lessingstraße und Kurfürstenanlage/Kalr-Metz-Straße müssen über eine Signalbeeinflussung eine gute ÖPNV-Bevorrechtigung sicherstellen. Für die Straßenbahnen und Busse im Korridor Hauptbahnhof- Römerkreis müssen im Mittel mindestens die in der „Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft genannten Reisezeitgewinne, d.h. für die Straßenbahnlinien 5, 21 und 24 im Mittel 60 Sekunden je Fahrtrichtung erzielt werden. Hierzu sind, wie vom Gutachter vorgeschlagen, zwei Bedienfenster je Signal-Umlauf anzubieten.*
- 7.) *Für die wegfallenden Fahrradstellplätze wird auf der Ostseite des Hauptbahnhofes Ersatz geschaffen.*
- 8.) *Beim Neubau der Touristeninformation ist zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums zu prüfen, mindestens aber ist eine Verkaufsstelle vorzusehen.*

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 08:05:02 Stimmen

gezeichnet
Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 03.12.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 03.12.2014

16 **Mobilitätsnetz Heidelberg** **Teilprojekt Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord** Beschlussvorlage 0249/2014/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner führt kurz in das Thema ein und weist auf das als Tischvorlage verteilte Beratungsergebnis der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.11.2014 und die dort geänderte Beschlussempfehlung hin.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Zieger, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Prof. Dr. Schuster

Folgende Hauptargumente werden in der Diskussion vorgetragen:

- Mit dem Beschlussvorschlag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss habe man große Probleme, da die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) drastisch verringert werde.
- Auch die Leistungsfähigkeit für den Fahrradverkehr würde bei dieser Variante verringert. Da die Stadt künftig nach Westen noch deutlich wachsen werde, könne dies nicht akzeptiert werden.
- Leider habe man auch keine bessere Lösung parat. Wenn man noch Zeit habe, sollten vielleicht weitere Möglichkeiten erarbeitet und vorgestellt werden. Falls keine Zeit mehr vorhanden sei, sollte man es lieber beim derzeitigen Zustand belassen.
- Die im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschlossene Planung sei für den MIV völlig ausreichend. Ein Gutachter habe ausführlich dargelegt, dass der Verkehrsfluss funktionieren werde. Alle anderen im Ausschuss vorgetragenen Lösungen seien noch komplizierter und mit anderen Nachteilen verbunden gewesen.
- Ärgerlich sei, dass man viel Geld in die Hand nehme und für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nur marginale Verbesserungen erreiche. Hier sollte doch nochmals geprüft werden, ob nicht mehr erreicht werden könnte.
- Die ÖPNV-Verbesserungen an der Haltestelle Hauptbahnhof seien nur gering, in der Gesamtbetrachtung des Liniennetzes bringe der Umbau jedoch deutliche Vorteile. Der Straßenbahnverkehr werde schneller abgewickelt, dadurch können gegebenenfalls Umläufe bei den Straßenbahnen und damit auch Kosten eingespart werden.
- Es sollte heute nicht mehr grundsätzlich über die Varianten diskutiert werden. Im Haupt- und Finanzausschuss gehe es um die finanzielle Entscheidung, alles andere habe man im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss bereits ausführlich diskutiert.
- Im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss habe es parallel zu dieser Vorlage noch eine Vorlage Vorplanung Czernyring gegeben (Beschlussvorlage 0289/2014/BV), bei der auf der Südseite des Bahnhofs ebenfalls über eine Reduzierung beim MIV diskutiert worden sei. Vielleicht könnte man ein Junktim bilden und zumindest die Spuren auf der Südseite nicht reduzieren.

Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, in der Gemeinderatssitzung am 18.12.2014 müsse dringend eine Entscheidung zu diesem Projekt getroffen werden. Bei erneuten Planungen oder Absprachen verschiebe sich die ganze Zeitschiene um mehrere Monate. Gerade hinsichtlich der Förderanträge zum Mobilitätsnetz laufe dann die Zeit davon.

Herr Thewalt, Leiter des Amts für Verkehrsmanagement, erläutert zum Thema Leistungsfähigkeit beim MIV, dass sich die Situation für den Nord-Süd-Verkehr deutlich verbessere. Der Ost-West-Verkehr könnte sich leicht verbessern, auf jeden Fall trete keine Verschlechterung ein. Auch für den ÖPNV sei die Lösung sehr gut. Problem sei an dieser Stelle, dass relativ viel Verkehr (mit steigender Tendenz) auf relativ kleiner Fläche abgewickelt werden müsse. Das Amt für Verkehrsmanagement habe sich aber viel Zeit für die Erarbeitung genommen und auch die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung aufgenommen. Man habe versucht für alle Verkehrsarten gute Lösungen zu finden. Nun werde jedoch dringend ein Beschluss von Seiten des Gemeinderates benötigt, vor allem auch um der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) zu ermöglichen, den Fördermittelantrag für dieses Projekt zu stellen. Dieser Fördermittelantrag sei entgegen seiner Aussage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss noch nicht gestellt worden.

Stadtrat Rothfuß weist auf einen Fehler in der Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses hin: Unter Punkt 2. müsse es heißen „... mit dreistreifigem Ausbau MIV“).

Nach Abschluss der Diskussion stellt Oberbürgermeister Dr. Würzner den Beschlussvorschlag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses mit der von Stadtrat Rothfuß genannten Korrektur zur Abstimmung:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Die Variante Z*red wird als Grundlage der Planung angenommen.

- 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*red (viergleisiger Ausbau mit **dreistreifigem** Ausbau MIV).
- 3.) Die Trassierung in der Kurfürsten-Anlage West wird wie unten beschrieben angepasst und die Haltestelle „Stadtwerke“ barrierefrei ausgebaut.
- 4.) **Es sollen alle geeigneten Schutzmaßnahmen eingeplant und ergriffen werden, z.B. Wurzelschutzvorhang und spezielle Überdeckungsmaterialien, um die beiden östlichen Platanen zu erhalten. Hilfsweise müssen die Ersatzpflanzungen auf dem Plangelände erfolgen.**
- 5.) **Die Platanen sind soweit möglich zu erhalten, ansonsten sollen für die vier kleinen Platanen im nordwestlichen Bereich Ersatzpflanzungen im Bereich des Hauptbahnhofes vorgenommen.**

- 6.) Die Signalprogramme an den beiden Knotenpunkten Kurfürsten-Anlage/Mittermaierstraße – Lessingstraße und Kurfürstenanlage/Kalr-Metz-Straße müssen über eine Signalbeeinflussung eine gute ÖPNV-Bevorrechtigung sicherstellen. Für die Straßenbahnen und Busse im Korridor Hauptbahnhof-Römerkreis müssen im Mittel mindestens die in der „Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft genannten Reisezeitgewinne, d.h. für die Straßenbahnlinien 5, 21 und 24 im Mittel 60 Sekunden je Fahrtrichtung erzielt werden. Hierzu sind, wie vom Gutachter vorgeschlagen, zwei Bedienfenster je Signal-Umlauf anzubieten.
- 7.) Für die wegfallenden Fahrradstellplätze wird auf der Ostseite des Hauptbahnhofes Ersatz geschaffen.
- 8.) Beim Neubau der Touristeninformation ist zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums zu prüfen, mindestens aber ist eine Verkaufsstelle vorzusehen.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 08:09:00 Stimmen

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung abgelehnt
Ja 8 Nein 9 Enthaltung 0

Sitzung des Gemeinderates vom 18.12.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 18.12.2014

10 **Mobilitätsnetz Heidelberg** **Teilprojekt Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord** Beschlussvorlage 0249/2014/BV

Als Tischvorlagen werden verteilt:

Inhaltlicher **Antrag** der Bunte Linke vom 15.12.2014 (Anlage 21 zur Drucksache 0249/2014/BV):

Der Gemeinderat möge beschließen:

Die Variante Z*red wird als Grundlage der Planung genommen.

- 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*red (viergleisiger Ausbau mit dreistreifigem Ausbau MIV).
- 3.) Die Trassierung in der Kurfürsten-Anlage West wird wie unten beschrieben angepasst und die Haltestelle „Stadtwerke“ barrierefrei ausgebaut.
- 4.) Es sollen alle geeigneten Schutzmaßnahmen eingeplant und ergriffen werden, z.B. Wurzelschutzvorhang und spezielle Überdeckungsmaterialien, um die beiden östlichen Platanen zu erhalten. Hilfsweise müssen die Ersatzpflanzungen auf dem Plangelände erfolgen.
- 5.) Die Platanen sind soweit möglich zu erhalten, ansonsten sollen für die vier kleinen Platanen im nordwestlichen Bereich Ersatzpflanzungen im Bereich des Hauptbahnhofes vorgenommen.
- 6.) Die Signalprogramme an den beiden Knotenpunkten Kurfürsten-Anlage/Mittermaierstraße – Lessingstraße und Kurfürstenanlage/Karl-Metz-Straße müssen über eine Signalbeeinflussung eine gute ÖPNV-Bevorrechtigung sicherstellen. Für die Straßenbahnen und Busse im Korridor Hauptbahnhof- Römerkreis müssen im Mittel mindestens die in der „Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft genannten Reisezeitgewinne, d.h. für die Straßenbahnlinien 5, 21 und 24 im Mittel 60 Sekunden je Fahrtrichtung erzielt werden. Hierzu sind, wie vom Gutachter vorgeschlagen, zwei Bedienfenster je Signal-Umlauf anzubieten.
- 6.a) Die Qualität der Leistung des Verkehrsknotens für den ÖPNV, gemessen an den mittlere Verlustzeiten ÖPNV in der Abendspitzenstunde, muss in beiden Richtungen „C“ oder besser erreichen. Die wird u.a. durch Änderungen in der Verkehrsführung des MIV (Abbiegebeziehungen) und eine Optimierung der steuertechnischen Abläufe erreicht.**
- 7.) Für die wegfallenden Fahrradstellplätze wird auf der Ostseite des Hauptbahnhofes Ersatz geschaffen.

Antrag der CDU-Fraktion (Anlage 22 zur Drucksache: 0249/2014/BV):

2) Die Umsetzung erfolgt gemäß Variante Z*red+ (viergleisiger Ausbau ÖPNV mit probe-weise vierstreifigem Ausbau MIV mit Option zur Einrichtung einer Mittelinsel).

Stadtrat Dr. Gradel und Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz begründen ihre Anträge. Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz zieht seinen Antrag, bis auf den Punkt 6a), zurück, um das Abstimmungsverfahren zu erleichtern.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Eckert, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Zieger, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Pfeifer, Stadtrat Schestag, Stadtrat Lachenauer

Im Verlauf der Diskussion wird unter anderem angesprochen:

- Nur mit der Variante Z*red seien alle Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt. Die Mittelinsel biete Sicherheit für mobilitätseingeschränkte Menschen.
- Positiv sei bei der Variante Z*red, dass der Autoverkehr mit der Qualitätsstufe C abgewickelt werde. Die Straßenbahn leider nur mit der Stufe D.
- Der CDU-Antrag stelle darüber hinaus eine einseitige Bevorzugung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) dar, zu Lasten der Fußgänger. Die Mittelinsel sei sehr wichtig und notwendig.
- Die bei Z*red geplanten Fahrspuren, auch die in westlicher Richtung, seien nicht ausreichend. Ferner sei zu befürchten, dass die Radverkehrlenkung nicht wie geplant erfolgen werde.
- Die 4 Gleisanlagen seien nicht notwendig, da keine zusätzlichen Linien fahren. Die Verkehrsinsel werde als überflüssig erachtet. Mit sehr viel Geld werde sehr wenig und für den MIV eine Verschlechterung erreicht. Das Geld sollte zurückgestellt und eine große Lösung für den Bahnhof geplant werden.
- Der Wegfall des nördlichen Parkplatzes, der den Zugang zu den Schaltern ermögliche, werde für falsch erachtet. Der Erhalt des Parkplatzes sollte überprüft werden.
- Obwohl die Umsteigebeziehungen im Laufe der Planungen erheblich verbessert wurden und jetzt nur noch 3 Spuren für den MIV zur Verfügung stehen, sei man mit den Planungen nicht zufrieden.
- Positiv an der Variante Z*red seien die Barrierefreiheit, Verlagerung der Haltestellen an das Bahnhofsgebäude und die Beschleunigung des ÖPNV von 60 Sekunden.
- Auch wenn die Auswirkungen für den ÖPNV am Bahnhof nur gering seien, wirken sie sich im Gesamtnetz positiv aus.
- Der Beirat von Menschen mit Behinderung unterstützt die Variante Z*red. Gerade die Mittelinsel sei hier von entscheidender Bedeutung.
- Die städtebauliche Betrachtung fehle bei den vorgestellten Varianten.

Oberbürgermeister Dr. Würzner macht deutlich, dass mit diesem Vorhaben deutliche Verbesserungen bei den Umsteigebeziehungen und der Sicherheit der ÖPNV-Teilnehmer erzielt werden können. Deshalb sei das Finanzvolumen auch vertretbar und sinnvoll.

Er stellt den **Antrag** der **CDU-Fraktion** zur Abstimmung:

2) Die Umsetzung erfolgt gemäß Variante Z*red+ (viergleisiger Ausbau ÖPNV mit probe-weise vierstreifigem Ausbau MIV mit Option zur Einrichtung einer Mittelinsel).

Abstimmungsergebnis: mit 20 : 26 : 2 Stimmen abgelehnt

Daran anschließend stellt er die Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.11.2014, die im Haupt- und Finanzausschuss am 03.12.2014 abgelehnt wurde, zur Abstimmung:

Die Variante Z*red wird als Grundlage der Planung angenommen.

- 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*red (viergleisiger Ausbau mit **dreistreifigem** Ausbau MIV).
- 3.) Die Trassierung in der Kurfürsten-Anlage West wird wie unten beschrieben angepasst und die Haltestelle „Stadtwerke“ barrierefrei ausgebaut.
- 4.) **Es sollen alle geeigneten Schutzmaßnahmen eingeplant und ergriffen werden, zum Beispiel Wurzelschutzvorhang und spezielle Überdeckungsmaterialien, um die beiden östlichen Platanen zu erhalten. Hilfsweise müssen die Ersatzpflanzungen auf dem Plangelände erfolgen.**
- 5.) Die Platanen sind soweit möglich zu erhalten, ansonsten sollen für die vier kleinen Platanen im nordwestlichen Bereich Ersatzpflanzungen im Bereich des Hauptbahnhofs vorgenommen werden.
- 6.) Die Signalprogramme an den beiden Knotenpunkten Kurfürsten-Anlage/Mittermaierstraße – Lessingstraße und Kurfürstenanlage/Karl-Metz-Straße müssen über eine Signalbeeinflussung eine gute ÖPNV-Bevorrechtigung sicherstellen. Für die Straßenbahnen und Busse im Korridor Hauptbahnhof-Römerkreis müssen im Mittel mindestens die in der „Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft genannten Reisezeitgewinne, das heißt für die Straßenbahnlinien 5, 21 und 24 im Mittel 60 Sekunden je Fahrtrichtung erzielt werden. Hierzu sind, wie vom Gutachter vorgeschlagen, zwei Bedienfenster je Signal-Umlauf anzubieten.
- 7.) Für die wegfallenden Fahrradstellplätze wird auf der Ostseite des Hauptbahnhofes Ersatz geschaffen.
- 8.) Beim Neubau der Touristeninformation ist zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums zu prüfen, mindestens aber ist eine Verkaufsstelle vorzusehen.

Abstimmungsergebnis: mit 24 : 20 : 4 Stimmen beschlossen

Abschließend wird **Punkt 6a** des **Antrages** der **Bunten Linke** zur Abstimmung gestellt.

6.a) Die Qualität der Leistung des Verkehrsknotens für den ÖPNV, gemessen an den mittlere Verlustzeiten ÖPNV in der Abendspitzenstunde, muss in beiden Richtungen „C“ oder besser erreichen. Die wird u.a. durch Änderungen in der Verkehrsführung des MIV (Abbiegebeziehungen) und eine Optimierung der steuertechnischen Abläufe erreicht.

Abstimmungsergebnis: mit 18 : 25 Stimmen abgelehnt

Beschluss des Gemeinderates:

Die Variante Z*red wird als Grundlage der Planung angenommen.

- 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*red (viergleisiger Ausbau mit dreistreifigem Ausbau MIV).***
- 3.) Die Trassierung in der Kurfürsten-Anlage West wird wie unten beschrieben angepasst und die Haltestelle „Stadtwerke“ barrierefrei ausgebaut.***
- 4.) Es sollen alle geeigneten Schutzmaßnahmen eingeplant und ergriffen werden, z.B. Wurzelschutzvorhang und spezielle Überdeckungsmaterialien, um die beiden östlichen Platanen zu erhalten. Hilfsweise müssen die Ersatzpflanzungen auf dem Plangelände erfolgen.***
- 5.) Die Platanen sind soweit möglich zu erhalten, ansonsten sollen für die vier kleinen Platanen im nordwestlichen Bereich Ersatzpflanzungen im Bereich des Hauptbahnhofes vorgenommen.***
- 6.) Die Signalprogramme an den beiden Knotenpunkten Kurfürsten-Anlage/Mittermaierstraße – Lessingstraße und Kurfürstenanlage/Kalr-Metz-Straße müssen über eine Signalbeeinflussung eine gute ÖPNV-Bevorrechtigung sicherstellen. Für die Straßenbahnen und Busse im Korridor Hauptbahnhof-Römerkreis müssen im Mittel mindestens die in der „Simulationsstudie Hauptbahnhof Nord“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft genannten Reisezeitgewinne, d.h. für die Straßenbahnlinien 5, 21 und 24 im Mittel 60 Sekunden je Fahrtrichtung erzielt werden. Hierzu sind, wie vom Gutachter vorgeschlagen, zwei Bedienfenster je Signal-Umlauf anzubieten.***

- 7.) *Für die wegfallenden Fahrradstellplätze wird auf der Ostseite des Hauptbahnhofes Ersatz geschaffen.*
- 8.) *Beim Neubau der Touristeninformation ist zusätzlich die Angliederung des RNV-Kundenzentrums zu prüfen, mindestens aber ist eine Verkaufsstelle vorzusehen.*

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen
Ja 24 Nein 20 Enthaltung 4

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 Straßenbahnhaltstelle 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 überdecken	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 Radfahrer 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

ten 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 Busseinschleifung 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.

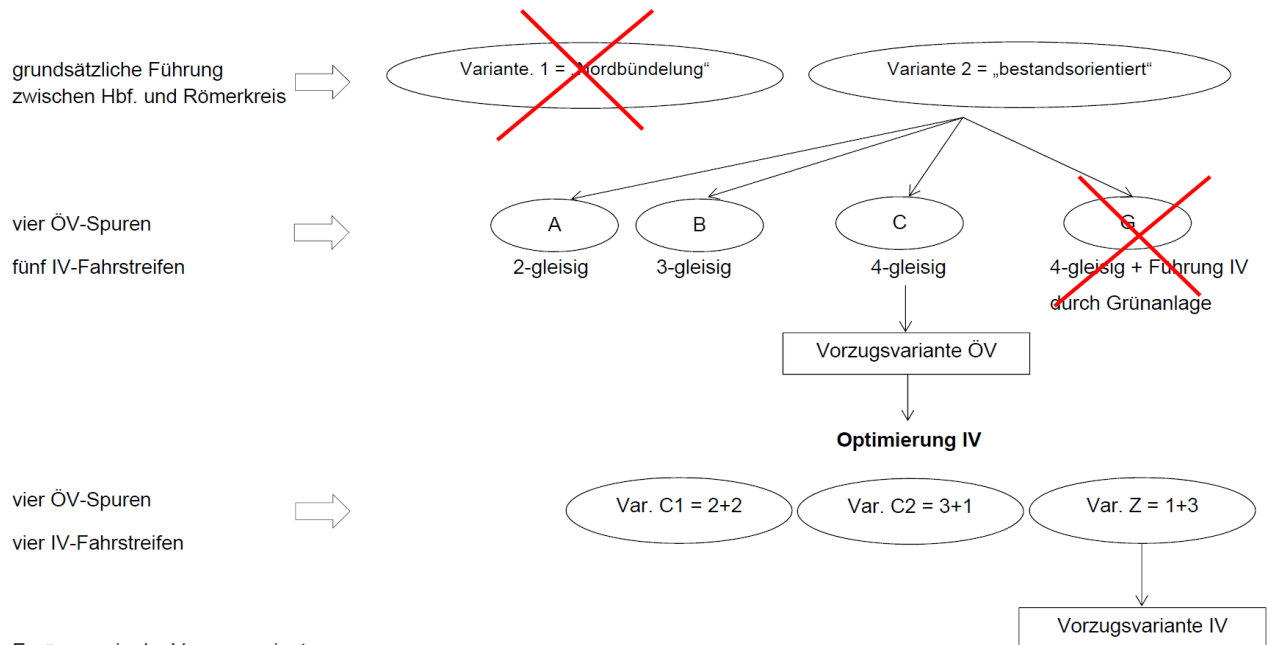
Aus städtebaulicher Sicht bringt eine Variante mit drei ÖV-Spuren Vorteile, sie ist jedoch unter verkehrlichen Aspekten nicht zielführend. In der Gesamtabwägung und insbesondere im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit geben die verkehrlichen Vorteile einer Variante mit vier ÖV-Spuren den Ausschlag.

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
13	Präsentation rnv Hauptbahnhof-Nord Stand: Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 19.11.2014
14	Präsentation Brenner Hauptbahnhof-Nord Stand: Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 19.11.2014 (Vertraulich – Genehmigung zur Internetveröffentlichung liegt nicht vor!)
15	Inhaltlicher Antrag der CDU-Fraktion Stand: 18.11.2014
16	Erste_Ergänzung zur Drucksache Stand: 18.11.2014
17	Inhaltlicher Antrag der Grünen-Fraktion Stand 18.11.2014
18	Inhaltlicher Antrag der Bunten Linke Stand: 19.11.2014
19	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion Stand: 19.11.2014
20	Zweite Ergänzung zur Drucksache Stand: 12.12.2014
21	Inhaltlicher Antrag der Bunte Linke vom 15.12.2014 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates am 18.12.2014)
22	Inhaltlicher Antrag der CDU-Fraktion vom 17.12.2014 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates am 18.12.2014)