

Mobinetz Heidelberg

Machbarkeitsstudie Hauptbahnhof

Anmerkungen aus der Sicht von

- RadfahrerInnen,
- FußgängerInnen
- Menschen mit Behinderungen

Herausgegeben von der

Bürgerinitiative Ökologische Mobilität Heidelberg

Version 1.0. / Juni 2013

www.heidelberg-bewusst-bewegen.de

Inhalt

Seite

3 Vorbemerkungen

4 A. Zusammenfassungen

Radverkehr

Fußverkehr

ÖPNV

Autoverkehr

Radnetz

7 B. Übergeordnete Planungsthemen, die mit der Planung Hauptbahnhof verbunden sind

10 C. Detaillierte Anmerkungen zu den Planungsteilabschnitten rund um den Hauptbahnhof

TA 1: Gneisenaustraße/ Kurfürstenanlage von Czernybrücke bis Kreuzungsbereich Karl-Metz-Straße einschließlich Zufahrt zu den künftigen Verkehrsflächen für Taxen und zur neuen Tiefgarage

TA 2: Nordseite Hauptbahnhof von Emil-Maier-Straße bis zum Kreuzungsbereich Mittermaierstraße

TA 3 : Kreuzungsbereich Kurfürsten-Anlage und Mittermaierstraße und Übergang auf die Nordseite der Kurfürsten-Anlage

TA 4: Westseite Hauptbahnhof von Kreuzungsbereich Mittermaierstraße bis Einmündungsbereich Montpellierbrücke

TA 5: Südseite Hauptbahnhof

Herausgeber:

Bürgerinitiative Ökologische Mobilität Heidelberg

Sprecherinnen: Asta Wünsche und Karin Weber
Kontakt über:

In der Bürgerinitiative arbeiten mit:

Claudia Köber, Karin Weber, Silvia Grauer, Asta Wünsche, Wolfgang Weber, Wolfgang Gallfuß, Anneliese Hassler

Weitere Informationen: www.heidelberg-bewusst-bewegen.de
Stand: 18.6.2013

Vorbemerkungen

Es geht um mehr, als nur um die Verlegung von ÖPNV Haltestellen.

Im April 2013 gründete sich die Bürgerinitiative Ökologische Mobilität (BI ÖkoMob). In ihr arbeiten BürgerInnen mit, die sich für eine gleichgewichtige Stärkung und Verbesserung des so genannten Umweltverbundes (Fußverkehr - Radverkehr – ÖPNV) in Heidelberg einsetzen.

Die BI ÖkoMob beschäftigt sich aktuell mit den Verkehrsplanungen, die unter dem Titel „Mobinetz Heidelberg“ zusammengefasst werden.

Im Kern geht es bei diesen Planungen um die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Heidelberg. Die Versprechungen des Titels „ Mobinetz“, worunter wir auch die Einbeziehung des Individualverkehrs verstehen, werden aber faktisch nicht eingelöst auch unter dem Aspekt eines Umweltverbundes.

Die Bedürfnisse des Rad-und Fußverkehrs werden leider – nach unserer Kenntnis – nicht genauso hoch gewichtet wie der Bedarf des ÖPNV und des motorisierten Individualverkehrs. Rad- und Fußverkehr sind leider immer noch Restgrößen der Verkehrsplanung. Das zeigt sich an vielen Punkten der Umplanung Hauptbahnhof Nord, wie wir beispielhaft in dieser Broschüre im Detail aufzeigen. Aber auch bei den anderen Projekten des Mobinetzes (z.B. Pfaffengrund, Altstadtstraßenbahn usw.) lässt sich dieses Defizit feststellen.

Der Hauptbahnhof ist ein Ort, den auch viele FußgängerInnen und RadfahrerInnen komfortabel, sicher und schnell erreichen wollen. Zudem liegt der Hauptbahnhof an den "Umweltverbund-Querungsachsen" des West-Ost und Nord-Südverkehrs (und umgekehrt).

Die Neuplanung des Haltestellenbereichs an der Nordseite des Bahnhofs greift also direkt in den Rad- und Fußverkehr und in den motorisierten Individualverkehr (MIV) ein. Verkehrspolitische, klimapolitische und stadtgestalterische Dimensionen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Fakten, die jetzt geschaffen werden, werden für die nächsten 30 bis 40 Jahre das Verkehrsgeschehen und das Stadtbild rund um den Hauptbahnhof beeinflussen.

Eine Planung der Haltestellenbereiche an der Nordseite des Bahnhofs muss also sehr sorgfältig und integriert all diese Bezüge berücksichtigen. Es geht also um mehr, als nur um die Verlegung von ein paar ÖPNV-Haltestellen.

Unsere Anmerkungen und Fragen beziehen sich auf die Machbarkeitsstudie, die der Verkehrsverbund Rhein-Neckar dankenswerterweise sehr frühzeitig im Internet veröffentlichte. (<http://www.mobinetz-hd.de/>) . Stand: Juni 2013.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Verantwortlichen für die Planung des Mobilitätsnetzes Heideberg, also RNV, Stadt Heidelberg und die HSB, interessierten BürgerInnen in diesem sehr frühen Planungsstadium Informationen in Form einer Machbarkeitsstudie zur Verfügung gestellt haben. Dies ist ein wichtiger erster Schritt zu einem transparenten und offenen Dialog mit der Bürgergesellschaft in Heidelberg.

Die Bürgerinitiative Ökologische Mobilität nutzt gerne dieses Dialogangebot.

In der Bürgerinitiative Ökologische Mobilität (BI ÖkoMob) arbeiten mit:

Claudia Köber, Karin Weber, Silvia Grauer, Asta Wünsche, Wolfgang Weber, Wolfgang Gallfuß, Anneliese Hassler

A. Zusammenfassung der Anmerkungen zur Verkehrssituation am Hauptbahnhof

Die folgenden Anmerkungen beziehen sich auf folgende öffentliche Planungsunterlagen:

1. Machbarkeitsstudie der RNV zum Haltestellenbereich Hauptbahnhof Nord, veröffentlicht im Internet (<http://www.mobinetz-hd.de/>), Stand: Juni 2013.
2. Machbarkeitsstudien Radbrücken Bahnstadt, veröffentlicht im Internet unter :http://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/to0040.asp?__ksinr=4673

Die neu gegründete Bürgerinitiative ökologische Mobilität nimmt diese Machbarkeitsstudien zum Anlass, um sie aus der Sicht von RadfahrerInnen, FußgängerInnen und von Menschen mit Behinderungen zu kommentieren.

Die Anmerkungen haben häufig Fragecharakter. Dies ist zwei Voraussetzungen geschuldet:

1. Der Bürgerinitiative Ökologische Mobilität ist es bewusst, dass eine Machbarkeitsstudie keine endgültigen Lösungen anbietet, sondern nach Lösungswegen sucht. D.h. der Planungsprozess ist am Anfang und sollte ein offenes Ende haben. In diesem Stadium müssen aber Fragen gestellt werden, damit man die bestmöglichen Antworten findet.
2. Die BI ÖkoMob ist mehrheitlich ein Kreis interessierter Laien, der sich schrittweise in die Materie einarbeitet. Die vorliegenden Anmerkungen haben weder abschließenden noch umfassenden Anspruch. Vieles haben wir vielleicht falsch verstanden, manches auch nicht erkannt. Auch aus diesem Grunde ist es notwendig, alsbald in einen offenen Dialog mit den Planungsinstanzen einzutreten

1. Grundsätzliche Forderungen

1. Erhalt aller Bäume

Durch die geplanten Mobinetz-Maßnahmen dürfen grundsätzlich keine Bäume gefällt werden. Konkret am Hauptbahnhof Nord: Für die Verlegung der Haltestelle auf der Nordseite direkt an den Bahnhof einschließlich ihrer Neugestaltung sowie für die Neuordnung der Verkehrsführung zwischen der neuen Haltestelle Nordseite und Römerkreis müssen mehrere Bäume (bis zu 10?) entfernt werden. Das muss durch eine modifizierte Planung vermieden werden.

2. Gleichstellung des nicht motorisierten innerstädtischen Verkehrs

Der nicht motorisierte innerstädtische Verkehr sollte gegenüber dem motorisierten Verkehr mindestens gleichwertig geplant werden. Besser noch: er sollte bevorzugt werden.

2. Zusammenfassung Radverkehr

Bei der ersten Durchsicht der vorliegenden Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Hauptbahnhofbereichs Nord sowie der Planungen zur Südseite des Bahnhofs sind wir auf folgende Probleme aus der Sicht des Radverkehrs gestoßen:

1. Anbindung des Hauptbahnhofs an das innerörtliche Radnetz

- 1.1. Die innerörtliche Anbindung des Radwegenetzes – auch des noch gar nicht vorhandenen - an die Nordseite und die Südseite des Hauptbahnhofs ist nicht berücksichtigt. Es gibt aber gute Anbindungsmöglichkeiten, bspw. durch den Ausbau der „Feuerwehrstraße“ entlang der Südseite der Bahnlinie von Westen nach Süd-Osten.
- 1.2. Es ist nicht erkennbar, wie der Ost-West- und West-Ost Radverkehr künftig komfortabel am Hauptbahnhof entlang in die jeweilige Richtung weiter geführt werden soll. Die angedeutete Verlegung des West-Ost Verkehrs an die südliche Nordseite der Kurfürsten-Anlage (besser noch in die bestehende Grünanlage) gibt eine interessante Lösung vor, deren Anbindung an den Römerkreis in Richtung Innenstadt noch nicht gelöst ist.
- 1.3. Radparkplätze sind nicht ausgewiesen. Daraus ergibt sich, dass sie auch nicht an das Radwegenetz angebunden sind. Radparkplätze sind aber für die gute Vernetzung zwischen Radverkehr und Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) zwingend notwendig. Radparkplätze sollten an allen 4 Endpunkten des Hauptbahnhofes in ausreichender Zahl und überdacht eingerichtet werden.
- 1.4. Die Schnittstelle Radverkehr – SPNV (z.B. Mitnahme des Rads in der S-Bahn) erfordert eine komfortable Anbindung des Radnetzes bis zu den Bahnsteigen. Das wäre unter Nutzung der bereits vorhandenen ehemaligen Post- und Gepäcktunnel unter den Bahnsteigen sowohl von der Nord- als auch von der Südseite her möglich. Eine Instandsetzung und Ausrüstung dieser Tunnel zur Nutzung für den Radverkehr ist entsprechend einzuplanen, auch monetär.

2. Aufteilung des vorhandenen Straßenraums zwischen Motorisiertem Individualverkehr, Öffentlichem Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr

- 2.1. Die vorliegende Machbarkeitsstudie zur Bahnhofsnordseite versucht den ÖPNV zu optimieren und die Zwänge des MIV optimal zu berücksichtigen. Dabei werden die Bedürfnisse des Radverkehrs sträflich vernachlässigt.
- 2.2. Der Straßenraum ist aber endlich, sodass die Belange des Radverkehrs auf den Straßenrestflächen berücksichtigt werden, die nach der Optimierung des ÖPNV und des MIV übrig bleiben. Das reicht aber für einen guten, sicheren und schnellen Radverkehr nicht aus.
- 2.3. Die aus den Plänen ersichtlichen Radwege, incl. der notwendigen Aufstell- und Warteflächen an den Kreuzungspunkten sind zu knapp bemessen. Die West-Ost Achse wird zwischen Auto- und Busspur über die Buswendeschleife hinweg geführt. Bei starkem MIV, wie in diesem Bereich vorhanden, ist ein Radstreifen von maximal 2 Meter Breite nicht zumutbar.
- 2.4. Im Kreuzungsbereich Mittermaierstraße / Kurfürsten-Anlage gibt es auch in Zukunft keine ausreichend bemessenen Warte- und Aufstellflächen für den Radverkehr, insbesondere in der Nord-Süd Richtung.

- 2.5. An der Nordseite des Bahnhofs wird der eh schon knappe Straßenraum unnötigerweise zusätzlich verknappert, indem künftig auch die Buslinien auf einer eigenen Busspur mit Wendeschleife geführt werden sollen. Wenn man stattdessen die Bushaltestellen an der Ostseite des Bahnhofs im bisherigen Umfang belassen würde, hätte man ausreichend Raum für eine breite Radwegeachse mit guten Abbiegemöglichkeiten zum Hauptbahnhof (bspw. zu den Radparkplätzen, die bis jetzt planerisch noch nicht vorgesehen sind).
- 2.6. Radstreifen / Radwege sollten **mindestens 2,00 , besser 2,50 Meter** breit sein, damit ein gefahrloses Überholen zwischen Fahrrädern möglich ist, auch von solchen, die mit einem Anhänger unterwegs sind.
- 2.7. Die Aufstellflächen an den Kreuzungspunkten sollten deshalb auch mindestens 3,50 Meter breit sein, damit auch ein Fahrrad mit Kinderanhänger gefahrlos warten kann.

3. Ampelschaltungen – Wartezeiten

- 3.1. Die Signalisierung an den Kreuzungspunkten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sollte gleichberechtigt sein. D.h. die Vorrangschaltung zu Gunsten des ÖPNV und des MIV darf nicht zu längeren Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr als für den MIV und den ÖPNV führen.
- 3.2. Die Signalisierung soll die ökologischste Form der innerstädtischen Fortbewegung fördern: also möglichst kurze Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr.

3. Zusammenfassung Fußverkehr

1. Direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof Nordseite und Zugang zur Ladenpassage auf gegenüber liegender Straßenseite wird verlegt mit Verlängerung des Weges.
2. ...
3. ...

Text in Bearbeitung

4. Zusammenfassung barrierefreie Mobilität

Text in Bearbeitung

5. Zusammenfassungen Öffentlicher Personennahverkehr

1. **Hauptbahnhof Nord: Separate Straßenbahn-Haltestelle für OEG westlich der Zufahrt zum Parkplatz** sowie der bestehenden Haltestelle Hauptbahnhof-Nordseite ohne direkte Fußweganbindung zum Bahnhof sowie übrigen Haltestellenbereich: => Zweck und Nutzen fragwürdig!
2. **Auflassung der Bushaltestellen auf der Ostseite des Hauptbahnhofs (vor Hauptausgang)** und vollständige Verlegung dieser Verkehre (Überwiegend Überland) auf die Nordseite: => Konzentration des ÖPNV auf Nordseite unter Inkaufnahme a) längerer Reisezeiten stadtauswärts, b) Verdichtung der Fahrgastströme auf Nordseite ohne zwingenden Bedarf, c) zusätzliche Belastung des Verkehrsknotens/ Kreuzungsbereiches durch diese Linienbusse.

3. **Buswendeschleife** für zusätzliche Busspur mit mehreren Halteplätzen für Ankünfte aus allen Richtungen (Ri) und Abfahrten Ri Römerkreis/ Montpellierbrücke zur Konzentration des gesamten ÖPNV auf Nordseite : => Erfordernis ist anhand tatsächlicher Umsteigebeziehungen (Verschlimmbesserung?!) zu überprüfen und zu belegen!
4. **Umwandlung der heutigen Kombi-Doppelhaltestellen für Straßenbahn und Busse auf der Nordseite** (*:= an zwei hintereinander haltenden Straßenbahnen und/oder Bussen kann gleichzeitig Fahrgastwechsel stattfinden*) in Einfachhaltestellen: Richtung Römerkreis gibt es nur noch eine Straßenbahn-Haltestelle und Richtung Betriebshof wird zur Kompensation ein weiteres (drittes) Gleis mit Haltestelle gebaut: => angestrebte Haltezeitverkürzung muss hinterfragt werden, weil a) teuer und b) zusätzliche Verkehrsfläche verbraucht wird.
5. **Errichtung von jeweils einer zusätzlichen Bushaltestelle je Richtung neben den vorhandenen Straßenbahn-Gleisen:** => a) Behinderung der Fahrgastströme zu befürchten und b) Verkehrsführung stadteinwärts unklar.

6. Zusammenfassung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

1. MIV stadteinwärts (von BAB und Parkplatz Nordseite) muss mit Ausnahme der OEG alle Linienverkehre zweimal kreuzen: das erste Mal westlich der neuen Haltestelle Nordseite und das zweite Mal östlich davon entweder auf der Kreuzung Mittermeierstraße / Kurfürstenanlage (Rechtsabbieger) oder östlich davon; die OEG muss wie heute einmal gekreuzt werden aber östlich der neuen Haltestelle. Das stellt eine Verschlechterung der Gesamtverkehrssituation gegenüber heute dar.
2. Neue Taxistandplätze auf Nordseite: => a) ergibt zusätzliche Verkehrsbelastung auf Nordseite und b) keine schnelle Anbindung an städtisches Straßennetz.
3. Parkplätze für Privat-PKW sind nicht mehr vorgesehen: => erforderlich für eine möglichst optimale Anbindung des MIV an den Bahnhof für Bringer und Abholer („Kiss-and-ride-Parkplatz“)
4. Zufahrt zu einer TG: => wo entsteht neue TG für welche Nutzer?

B. Übergeordnete Planungsthemen, die mit der Planung Hauptbahnhof zu tun haben

1. Anbindung des Hauptbahnhofs an das innerstädtische Rad- und Fußwegenetz in alle 4 Himmelsrichtungen

1.1 Beschreibung, Problemstellung

Um den Umweltverbund zu stärken, ist es zwingend notwendig, die Schnittstellen zwischen Rad-Fußverkehr und öffentlichem Nah- und Fernverkehr zu optimieren. Konkret: wie kommt man schnell, sicher, komfortabel mit dem Rad oder zu Fuß zum Hauptbahnhof, wie auf die Bahnsteige, wenn man sein Rad im Zug mitnehmen will oder wo stellt man sein Rad am Bahnhof sicher ab?

Die heutige Situation ist erkennbar unbefriedigend, z.B.:

- ⇒ Die Bahnsteige Gleise 2 bis 10 sind für Radfahrer nur mit Fahrstuhl erreichbar. Diese sind grundsätzlich für Räder geeignet, nicht aber für eine größere Anzahl in kurzer Zeit.
- ⇒ Die Radparkplätze sind unzureichend: so auf der Ostseite vor dem Hauptaussgang Richtung Stadt.

1.2 Gesamtbewertung der vorliegenden Radwegwegführung im Kontext der Mobinetzplanung

Die Planungen des Mobinetzes verbessern die Zugänge für den Radverkehr nicht, sie verschlimmbessern diese vielmehr. Beispiele dafür sind in den einzelnen Planungsabschnitten näher erläutert.

Was ist die Ursache für diesen Mangel? Den Grund dafür sehen wir in der Prioritätensetzung der gesamten Planung, die ausschließlich auf einen optimierten ÖPNV ausgerichtet ist. Die vorhandenen Flächen, die Verkehrsflüsse usw. werden auf einen schnellen, kostengünstigen und komfortablen ÖPNV optimiert.

Die Schnittstellen zwischen ÖPNV, Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Rad- und Fußverkehr werden zu wenig beachtet. Obwohl jeder ÖPNV Nutzer, der zum Bahnhof will, spätestens auf dem Weg zum ÖPNV und vom ÖPNV zum Bahnhof entweder auch Radfahrer oder Fußgänger ist.

Insbesondere die Radfahrer werden erheblich benachteiligt. Viele Radfahrer fahren zum Hauptbahnhof, stellen entweder dort ihre Räder ab oder nehmen sie im Zug mit. Es ergeben sich daraus folgende Planungsanforderungen, deren Umsetzung nicht erkennbar ist:

- Optimierte Zufahrten zum Hauptbahnhof aus allen Himmelsrichtungen
- Zugang zu den Bahnsteigen
- Fahrradparkplätze.

Keiner der genannten Problembereiche wird zufrieden stellend neu geordnet. Die Beispiele dafür werden in den einzelnen Anmerkungen zu den Planungsbereichen dargestellt.

2. Vorschläge zur direkten Anbindung des innerörtlichen Radwegenetzes an den Hauptbahnhof

Wenn im Folgenden von „Radwegen“ die Rede ist, heißt das nicht, dass man bereits vorhandene Radwege meint, die man an den Hauptbahnhof anbinden kann. Der Begriff „Radweg“ ist hier als ein Systembestandteil eines Radwegenetzes von Heidelberg zu verstehen. Dieses gibt es noch nicht, einzelne Elemente sind aber durchaus vorhanden.

2.1 Nordwestliche Hauptbahnhofanbindung des Radweges Gneisenaustraße aus Richtung Westen, d.h. aus der Hauptrichtung Ochsenkopf, Schulzentrum, SRH Gruppe, Wieblingen:

- Der vorhandene Radweg an der Südseite der Gneisenaustraße gabelt sich unter der Czernybrücke. Der eine Strang geht – wie bisher - entlang der Gneisenaustraße in Richtung Osten weiter. Der neue Abzweig führt über die OEG Schienen auf das Gelände des Hauptbahnhofs, direkt auf den Bahnsteig Gleis 1 unter Nutzung der Trassen der aufgelassenen Rangier- und Abstellgleise (ehemals neben Gleis 1). Über den vorhandenen westlichen Betriebs- und Gepäckunnel könnte man dann direkt die einzelnen Bahnsteige anfahren. Durch eine Tunnelverlängerung (Untertunnelung Gleis 10) in Richtung Süden wäre man dann auf der südlichen Anbindung des Hauptbahnhofs und könnte von dort aus auch in Richtung Pfaffengrund – Südstadt-Kirchheim weiterfahren. Diese Option würde die vorgesehene Radbrücke an fast gleicher Stelle ersetzen.

2.2 Südwestliche Hauptbahnhofanbindung des Radweges Eppelheimer Straße / Hauptrichtung Eppelheim, Pfaffengrund, Bahnstadt. Option der Weiterführung in Richtung Innenstadt, Weststadt, Südstadt:

- Es gibt bereits nördlich des neuen Bauhauses (ab ehemaligem Bahnbetriebswerk) in der Eppelheimer Straße entlang der Bahnlinie eine „Feuerwehrstraße“, die zur Zeit am östlichen Ende des Bauhauses endet.
- Bei Erschließung der daran anschließenden Gewerbeflächen sollte man diese Behelfsstraße bis zur Czernybrücke und dann am Hauptbahnhof entlang bis zur Montpellierbrücke fortführen.
- In alten Bahnstadtplanungen wurde schon einmal eine ähnliche Straßenführung für den Autoverkehr vorgesehen unter dem Begriff „Bahnrandstraße“. Sie wird nun nicht gebaut. Dafür bedarf es aber der kleinen Feuerweherschließungsstraße, so wie sie bereits am Bauhaus besteht. Sie ist gleichzeitig auch ein hervorragender Radweg. Sie würde den Pfaffengrund, Eppelheim, Teile von Wieblingen mit dem Hauptbahnhof und dem Heidelberger Süden komfortabel und schnell für RadfahrerInnen verbinden.
- Am südlichen Brückenkopf der Czernybrücke gibt es bereits eine bestehende Radwegerampe, die den Anschluss zur Brücke ermöglicht.
- Gleiches müsste man bei der Montpellierbrücke vorsehen, um die Ringstraße und die Speyererstraße anzubinden.
- Die Anbindung des Radwegs in Richtung Kirchheim könnte entlang der Bahnlinie in Richtung Hebelstraßenbrücke führen, die ebenfalls unterführt wird. Entlang der Ph.–Reis-Straße könnte dieser Radweg dann an die neue Radwegetrasse angebunden werden, die südlich der Bahnstadt gerade entsteht.
- Auf der Höhe des Hauptbahnhofs, am westlichen Ende, sollte der bestehende Betriebs- und Gepäckunnel unter den Bahngleisen an diese neue Radachse angebunden werden. Der direkte Zugang auf die Bahngleise einerseits und auch der Wechsel auf die Nordseite des Bahnhofs wäre so möglich. Dieses Tunnelstück würde die teure neue Radbrücke auf gleicher Höhe ersetzen können.

2.3 Nordöstliche Anbindung des Hauptbahnhofs/ Hauptrichtung Neuenheim, Neuenheimer Feld, Handschuhsheim, Bergheim:

- Bei dieser Achse gibt es noch großen Handlungsbedarf, eine Lösung ist auf den ersten Blick nicht erkennbar.
- Diese wichtige Verbindung wird derzeit beeinträchtigt durch den Knotenpunkt Mittermaier-Straße / Kurfürsten-Anlage bzw. Mittermaierstraße und den Knotenpunkt Bergheimer Straße/ Mittermaier Straße. Eine unmittelbare Verbesserung dieser Verbindungswege ist im Rahmen der Hauptbahnhofsplanung nicht berücksichtigt worden.
- Die über die neuen Radbrücken angedachten neuen Verbindungslinien ins Neuenheimer Feld wären tatsächlich eine Verbesserung der Nord-Südachsen. Die Brücken machen aber nur dann einen Sinn, wenn diese Achsen über die Autobahn und den Neckar planerisch und real sofort auch realisiert werden würden. Hierfür wird die Notwendigkeit einer zeitgleichen Prüfung der Machbarkeit und bei positivem Ergebnis Planung sowie Umsetzung zwingend gesehen.

2.4 Östliche Hauptbahnhofanbindung / Hauptrichtung Weststadt, Altstadt:

- Die Querungssituation über die Mittermaierstraße / Lessingstraße östlich des Hauptbahnhofs muss unbedingt fahrrad- und fußgängergerecht mitgeplant werden. Ebenso die Anbindung in Richtung Osten/ Altstadt.
- Wartebereiche, Ampelschaltungen, Wartezeiten, Radwegbreiten sind dabei die relevanten Systemgrößen, die für den Rad- und Fußverkehr optimiert werden müssen.

3. Radbrücken

- Bei den neu zu bauenden Radbrücken von der Bahnstadt in Richtung Norden sieht die BI Öko Mob noch großen Diskussionsbedarf. Denn sie machen nur dann Sinn, wenn sie sehr gut an ein gut entwickeltes Radwegenetz angebunden wären, das es aber heute noch gar nicht gibt.
- Die beiden zusätzlich geplanten Rad- und Fußgängerbrücken westlich des Hauptbahnhofs und westlich der Czernybrücke gehen davon aus, dass es eine irgendwie geartete Fortführung in Richtung Neuenheimer Feld geben wird, also zusätzliche Neckarbrücken für den Rad- und Fußverkehr. Ohne diese Brücken über den Neckar können aber die beiden neuen Radbrücken über die Bahngleise ihren gewünschten Zweck nicht erfüllen!.
- Fragwürdig erscheint uns vor allem die Radbrücke gleich neben der Bahnsteigüberführung am Hauptbahnhof. Der Radverkehr, der direkt auf die Bahnsteige will, könnte in den bestehenden Unterführungen (s.o.) dorthin geleitet werden. Der Fußgängerverkehr kann problemlos die Bahnsteigüberführungen nutzen. Eine Radbrücke würde im mit zu vielen Funktionen überlasteten Verkehrsbereich am Hauptbahnhof Nord enden und die jetzt schon erkennbare Enge der Straßenflächen weiter einschränken.
- Die beste Alternative wäre eine Brücke, die bisher so nicht geplant wird: nämlich östlich des neuen Bauhauses. Über die alte OEG Trasse könnte man – mit einer Neckarbrücke für den Rad- und Fußverkehr – sehr gut die Bahnstadt auf kurzem Weg (ca. 2 km) ins Neuenheimer Feld anbinden.

C. Detaillierte Anmerkungen zu den Planungsabschnitten

Wegen der Fülle und der Komplexität der Planungssituation am Hauptbahnhof unterteilen wir diesen Bereich in fünf Teilabschnitte und betrachten diese wiederum getrennt nach den Anforderungen an die Planung aus dem Blickwinkel der verschiedenen VerkehrsnutzerInnen: MIV (Auto), ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr. Da wir noch nicht alle Fragestellungen abschließend formulieren konnten, gibt es noch einige „Leerstellen“.

Planungsteilabschnitte (TA) rund um den Hauptbahnhof

TA 1: Gneisenaustraße/ Kurfürstenanlage von Czernybrücke bis Kreuzungsbereich Karl-Metz-Straße einschließlich Zufahrt zu den künftigen Verkehrsflächen für Taxen und zur neuen Tiefgarage

TA 2: Nordseite Hauptbahnhof von Emil-Maier-Straße bis zum Kreuzungsbereich Mittermaierstraße

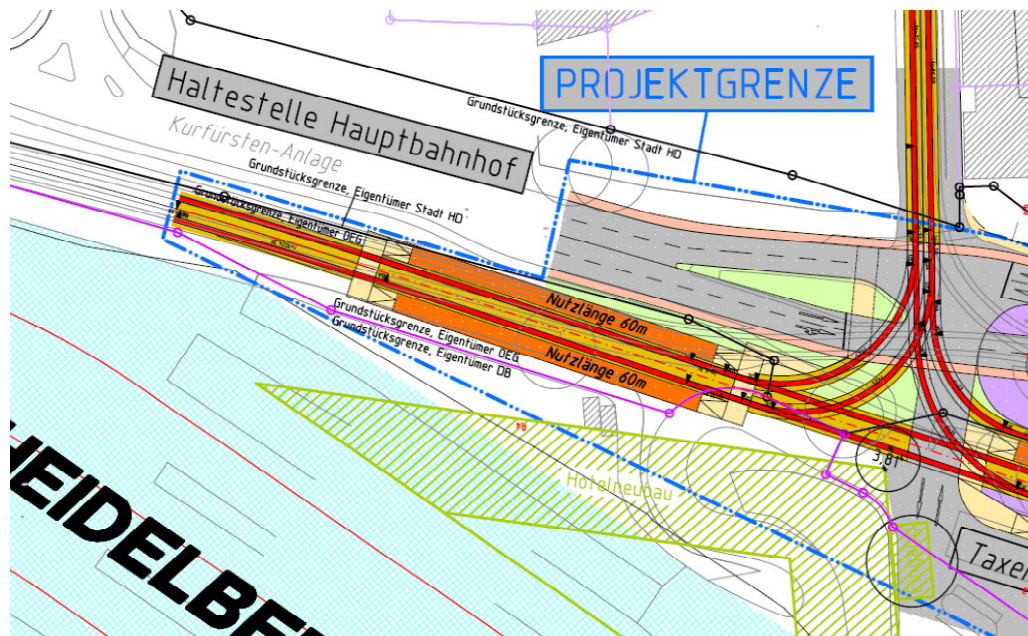
TA 3 : Kreuzungsbereich Kurfürsten-Anlage und Mittermaierstraße und Übergang auf die Nordseite der Kurfürsten-Anlage

TA 4: Westseite Hauptbahnhof von Kreuzungsbereich Mittermaierstraße bis Einmündungsbereich Montpellierbrücke

TA 5: Südseite Hauptbahnhof

TA 1: Hauptbahnhof Westseite, Gneisenaustraße von Czernybrücke bis Kreuzungsbereich Karl-Metz-Straße, einschließlich Zufahrt zu den künftigen Verkehrsflächen für Taxen und zur neuen Tiefgarage

Plan ausschnitt:



Beschreibung

- ⇒ Es wird eine neue Gleisverbindung (2gleisig) von Westen kommend in die Karl-Metz-Straße gelegt.
- ⇒ Die bestehende OEG Trasse wird leicht nach Süden verschwenkt, damit die Haltestelle direkt an den Hauptbahnhof gelegt werden kann.
- ⇒ Dadurch müssen voraussichtlich bis zu 4 Bäume gefällt werden .
- ⇒ Westlich von der Karl-Metz-Straße entsteht ein neuer Haltestellenbereich, ca. 60 Meter lang. Dieser Haltestellenbereich liegt relativ weit weg vom HBF. Ein direkter Fußweg ist nicht vorgesehen.
- ⇒ Eine Ampelanlage mit einer Fußgängerfurt regelt den Kreuzungsbereich Karl-Metz-Straße.
- ⇒ Der von Westen kommende Radweg wird nördlich der neuen Gleisanlage in den Kreuzungsbereich Karl-Metz-Straße geführt.
- ⇒ Der von Osten kommende Radweg endet westlich der Gneisenaustraße

Siehe auch nächsten Planungsabschnitt. Der Radverkehr muss zum Hauptbahnhof (Stellplätze oder Bahnsteige) und zwischen ÖPNV und Autoverkehr hindurch in Richtung Osten geleitet werden.

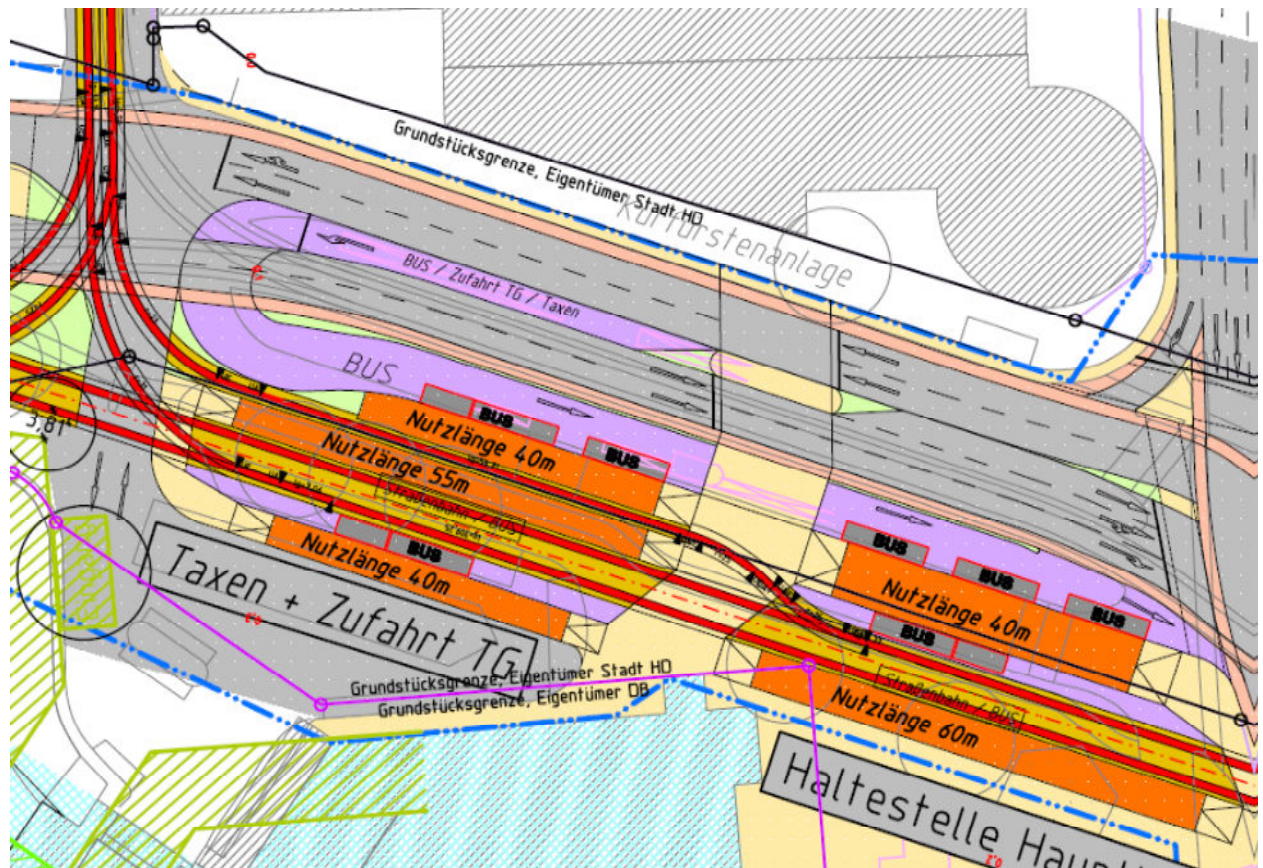
Problemstellungen, Fragen, Kommentare zu TA 1				
1.1 Öffentlicher Personennahverkehr, Kurzbeschreibung				
s. auch Beschreibung unter TA 1				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
ÖPNV	1.1.1 Neue Gleisverbindung für OEG in die Karl- Metz-Straße	für planmäßige Fahrten oder nur Betriebsstörungen?	=> ermöglicht größere Flexibilität der Straßenbahn bei Betriebsstörungen => neue Gleisverbindung von Westen in die Karl-Metz-Straße ermöglicht Abbiegen in Metzstraße.	
ÖPNV	1.1.2 Frequenz	Frequenz der Nutzung dieser Gleisverbindung ?	Kosten-/ Nutzenverhältnis?	
ÖPNV	1.1.3 Neue Haltestelle für OEG	Ist ausreichend Platz vorhanden? Warum wird an dieser Stelle eine Haltestelle errichtet? Ist eine planmäßige Nutzung vorgesehen?	Zweck nicht nachvollziehbar	Haltestelle sollte hier nicht gebaut werden, da keine Verbesserungen für Regelbetrieb erkennbar; für wenige Fälle von Betriebsstörungen ist Haltestelle am Betriebshof ausreichend und akzeptabel
ÖPNV	1.1.4 Fußweganbindung Haltestelle	Fußweganbindung zur Haltestelle Nord am Hbf und zum Hbf fehlt (bzw. ist auf Plan nicht erkennbar)!	für planmäßige Nutzung nicht geeignet, da zu langer Weg mit Straßenquerung; bei Betriebsstörungen kann Haltestelle am Betriebshof genutzt werden . Nutzungszweck fragwürdig	
ÖPNV	1.1.5 Verkehrsaufkommen ÖPNV	In welchem Takt werden die jeweiligen Trassen befahren?		
ÖPNV	1.1.6 Bäume	Wie viele Bäume müssen gefällt werden?	Die vorhandenen Bäume müssen erhalten bleiben! Verkehrsplanung soll sich am Bestand orientieren.	
1.2 Motorisierter Individualverkehr, Kurzbeschreibung				
⇒ Die Verkehrsführung/Fahrsuren für den MIV stadtauswärts bleiben unverändert.				
⇒ Die Verkehrsführung für den MIV stadteinwärts wird ab dem Einmündungsbereich der Karl-Metz-Straße bis				

<p>zur Verbindungsstraße Höhe Stadtwerke (?) geändert: Die beiden durchgehenden Fahrbahnen werden neu auf die Nordseite der OEG-Trasse und der neuen Haltestelle Bahnhof Nord verlegt. Unmittelbar vor der Kreuzung mit den Straßenbahngleisen in die/ aus der Karl-Metz-Straße wird eine Verkehrsinsel mit Fußgängerüberweg zwischen den Fahrbahnen stadtein- und stadtauswärts vorgesehen. Die Weiterführung dieses Fußgängerweges ist unklar.</p> <p>⇒ Stadteinwärts folgt im Einmündungsbereich der Karl-Metz-Straße die Kreuzung mit allen Strab- und Buslinien, ausgenommen der OEG. Die Anzahl der Fahrspuren (je eine für geradeaus, geradeaus mit Rechtsabbieger, Rechtsabbieger) bleibt unverändert.</p> <p>⇒ Die Zufahrt zum heutigen Parkplatz auf der Nordseite des Bahnhof bleibt erhalten und soll künftig für Taxi und eine neue TG genutzt werden.</p>				
Mobili-tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
MIV	1.2.1 Querungsbereiche mit ÖPNV	Wieviel PKW/ LKW fahren pro Tag und in den Spitzenstunden in diesem abschnitt? s. auch Frage zu 1.2.4	Dabei wird künftig der Autoverkehr zweimal die häufig befahrene Straßenbahntrasse queren müssen	
MIV	1.2.2 Zufahrt zu TG und Verkehrsfläche für Taxen am Bahnhof Nordseite	Wo soll TG errichtet werden? Wer soll Nutzer sein?	Durch Ausbau des Haltestellenbereiches mit intensiverer Nutzung und Neuordnung der Verkehrsflächen wird ein neuralgischer Verkehrsknoten entstehen => es darf keine zusätzliche Belastung durch eine TG- Zufahrt entstehen!	Eine Zunahme der Verkehrsbelastung durch zusätzliche Kreuzungen von MIV mit ÖPNV muss vermieden werden!
MIV	1.2.3 Taxistand Nordseite	Warum sollen hier Taxi stationiert werden, deren Zu- und Abfahrten durch Autobahnzu- und Abbringerverkehre und ÖPNV behindert werden?	Verkehrsfläche wird gegenüber heute (Ist) deutlich verringert! Die Nordseite wird durch den ÖPNV dominiert! Autoparkplätze sollten ganz entfallen und nur für Lieferfz'e Halteplätze mit zeitl. Begrenzung für MIV (Kiss-and-ride-Parkplatz) vorgesehen werden!	Taxis sind weiterhin auf Ostseite am Hauptausgang bestens platziert mit schneller Anbindung an das Straßennetz. Die Erweiterung der Taxi-Standfläche sollte auf der neuen Südseite des Bahnhof vorgesehen werden, wo ebenfalls über den Czerny-Ring eine gute Anbindung an das städtische Straßennetz in alle Richtungen gegeben sein wird sowie ein barrierefreier Zugang von/ zu den Bahnsteigen

				und damit dem SPNV und SPFV.
MIV	1.2.4 Verkehrsaufkommen	Liegen belastbare Zahlen zum Straßenverkehrsaufkommen vor? Wurden diese bei der großräumigen Neuordnung der verfügbaren Verkehrsflächen in dem vorgenannten Planungsabschnitt ausreichend berücksichtigt?	Eine Neuordnung des Bereiches darf nicht ohne Analyse und somit Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsströme erfolgen!	
MIV	1.2.5 Kreuzungsbereich, Rückstaugefahr, gegenseitige Behinderung der Verkehrsarten		MIV stadteinwärts (von Autobahn/ Czernybrücke) muss heute einmal die OEG-Linie kreuzen. Künftig muss er alle Strab- und Busverkehre zweimal kreuzen (an der Einmündung Karl-Metz-Str. und Mittermeierstr. bzw. am Römerkreis),. Dies führt zu einer deutlichen Zunahme der gegenseitigen Behinderung der Verkehrsströme! Diese Planungen werden kritisch gesehen!	Eine Zunahme der Verkehrsbelastung durch zusätzliche Kreuzungen von MIV mit ÖPNV muss vermieden werden!
1.3 Radverkehr, Kurzbeschreibung				
Auf relativ breitem Radweg in der Gneisenaustraße wird der Radverkehr von Westen her kommend in den Kreuzungsbereich hineingeführt. Der Radweg wird dort scheinbar schmaler?? und verschwenkt leicht nach Norden und quert 4 Schienenstränge, die in die Karl-Metz-Straße hinein führen. Er wird dann zwischen Busspur und Autospur fortgeführt. Eine direkte Zufahrt zur Nordseite des Bahnhof ist nicht vorgesehen.				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Rad	1.3.1 Radweg	Breite des Radweges?	Die Breite der Radwege ist nicht erkennbar .	Breite des Radweges: Mindestens 2 Meter. Der dafür notwendige Platz könnte man durch die Wegfall der Busspur gewinnen.
Rad	1.3.2 Radweganbindung zum Hauptbahnhof/ auf die Bahnsteige	Sollen die Fahrradstellflächen auf der Nordseite komplett entfallen?	Keine direkte Radweganbindung zum Nordzugang des Bf ! Keine Radabstellfläche mehr auf heutigem Parkplatz Nord =>	Direkte Anbindung des Radverkehrs an den Bahnhof, wie beim Punkt „ nordwestliche Hauptbahnhofanbindung “ beschrieben. Die Fahrradabstellflächen

			nicht akzeptabel!	auf der Nordseite müssen mindestens in derzeitigem Umfang erhalten bleiben, besser noch erweitert werden. Die vorhandene Zufahrt vom Parkplatz Nordseite zum Bahnsteig Gleis 1 sollte für die Einrichtung eines Radweges direkt zu den Bahnsteigen genutzt werden (unter Einbeziehung des alten , noch vorhandenen Gepäcktunnel.
Rad	1.3.3 Einbiegespur zum Parkplatz am HBF		Rechtsabbiegeverkehr zum Parkplatz am Hbf muss gekreuzt werden.	
Rad	1.3.4 Wartezeiten an den Querungs-bereichen mit Fußgängern durch Vorrangschaltung Strab		Bedingt durch die starke Straßenbahnfrequenz und die Vorrangschaltung für den Straßenbahnverkehr ist anzunehmen, dass vor dem Westlichen Kreuzungsbereich häufige Wartezeiten an den Ampeln werden entstehen. Vor allem die nach Süden abbiegenden Autos werden diese Wartezeiten verursachen. Wenn man eine fußgängerfreundliche Querung der Kurfürsten-Anlage auf der Höhe der Haltestelle, Nordseite, vorsehen würde, ergeben sich ebenfalls längere Wartezeiten für den Radverkehr an der Westseite der Karl-Metz-Straße.	
Rad	1.3.5 Querungen mit ÖPNV		Radverkehr muss alle Strab- und Bus-Verkehre von/nach Metzstraße kreuzen, dadurch deutlich höheres	

			Gefährdungspotential => nicht Akzeptabel	
Rad	1.3.6 Radweg Nordseite Gneisenaustraße		Der Radweg an der Nordseite der Gneisenaustraße endet im Nirwana. Eine Anbindung in Richtung Wieblingen ist nicht vorgesehen.	Wenn man ab Kurfürsten-Anlage einen sehr breiten, Zwei-Richtungs-Radweg installieren würde, wäre auch die Weiterführung in Richtung Wieblingen besser lösbar.
1.4 Fußverkehr, kurze Problemübersicht				
Wege für Fußgänger nicht eindeutig erkennbar, fehlen?.				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Fuß	1.4.1 Verbindung von Haltestelle West zum Hauptbahnhof	Fußweg von Gneisenaustr. Zum Hbf Nordseite fehlt?		
1.5 Mobilitätseingeschränkte Personen				
Text fehlt, noch nicht abschließend bewertet				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag

TA 2: Nordseite Hauptbahnhof von Karl-Metz-Straße bis zum Kreuzungsbereich Mittermaierstraße
Plan Ausschnitt:

Beschreibung

Straßenbahn- und Bushaltestellen werden an der Nordseite des Hauptbahnhofs konzentriert.
An den Hauptbahnhof angebundene Linien :

Strab- Verkehr künftig (Planung Mobinetz) :

- Linie 5, OEG aus Mannheim kommend und zurück nach Mannheim
- Linie 21, Neuenheimer Feld-Bismarckplatz oder Altstadt (Ergebnis Bürgerentscheid) und zurück.
- Linie 24, Handschuhsheim-Rohrbach Süd und zurück

Strab- Verkehr aktuell:

- Linie 5, OEG aus Mannheim kommend und zurück nach Mannheim
- Linie 21, Handschuhsheim-Bismarckplatz und zurück.
- Linie 24, Handschuhsheim-Rohrbach Süd und zurück

Buslinien künftig (Planung Mobinetz) , Heidelberg:

- Linie 33 , Emmertsgrund – Heidelberg hbf; Ziegelhausen – Peterskirche und jeweils zurück
- Linie 34, Pfaffengrund – Peterstal/ Heiligkreuzsteinach und zurück
- Linie 35, Neckargemünd-Wieblingen und zurück

Buslinien Bestand:

- Linie 33, Emmertsgrund Ziegelhausen und zurück
- Linie 34, Pfaffengrund – Peterstal und zurück
- Linie 32, Kopfklinik-Uniplatz und zurück

Die wesentlichen Veränderungen sind:

1. Die Buslinie 32 entfällt künftig, dafür gibt es die ins Neuenheimer Feld ausgebaute Linie 21
2. An der Bahnhof Südseite werden die Linien 26 (Kirchheim – Innenstadt und zurück) sowie die Linie 22 (Eppelheim-Innenstadt) angebunden (siehe TA 5)

Der Haltestellenbereich wird direkt an den Nordausgang des Hauptbahnhofs verlegt, sodass er ohne Querung des MIV erreichbar sein wird.

Die Haltestellen werden nach neuestem Standard ausgebaut:

- stadteinwärts (Richtung Römerkreis)
 - + zwischen Radweg und Straßenbahngleisen eine separate Busspur mit zwei Haltestellenbereichen von je 40 m Länge
 - + östlich des Fußgängerüberweges eine kombinierte Straßenbahn-/Bushaltestelle
 - + westlich des Fußgängerüberweges eine separate Bushaltestelle mit Busspur (Anbindung/Verkehrsführung ?)
- stadtauswärts (Richtung Betriebshof)
 - + westlich des Fußgängerüberweges eine kombinierte Straßenbahn-/Bushaltestelle
 - + zusätzlich ein drittes Straßenbahn-Gleis mit einer Straßenbahn-Haltestelle
 - + östlich des Fußgängerüberweges eine separate Bushaltestelle mit Busspur

Der Radverkehr wird in Richtung Osten zwischen Busspur und Autospur auf einem ca. 2 Meter (?) breiten Radweg geführt.

Der Ost-West Radverkehr wird auf der Nordseite auf einem ca. 2 Meter breiten Radweg geführt.

Der Autoverkehr wird auf der Nordseite der Kurfürsten-Anlage in 4 Spuren geführt. Zwischen den beiden Richtungen verläuft eine Abbiege-/ Busspur und eine Buswendespur.

Der MIV muss mindestens 2mal Fußgängerfurten kreuzen.

Der Autoabbiegeverkehr in Richtung Süden muss im Kreuzungsbereich Mittermeierstraße/ Kurfürstenanlage die stark befahrene Straßenbahntrasse kreuzen.

Der Fußgängerverkehr hat künftig eine Fußgängerfurt zur Verfügung, um die nördliche Kurfürsten-Anlage zu queren. Sie führt aber nicht mehr direkt in die Ladenpassage des BG Chemie Gebäudes. Am östlichen Ende des Haltestellenbereichs gibt es in der Verlängerung der Mittermaierstraße eine weitere Fußgängerquerung.

Die vorhanden (X) Bäume zwischen heutigem Radweg und Parkplatz entfallen.

Problemstellungen, Fragen, Kommentare**2.1. Öffentlicher Personennahverkehr, Kurzbeschreibung**

Die Haltestellen für den ÖPNV werden auf der Nordseite des Bahnhof konzentriert. Sie werden direkt an den Fußgängerbereich gelegt, womit das Queren der Straße entfällt. Die Bushaltestellen für den Überlandverkehr auf der Ostseite entfallen.

Mobilitätsart ÖPNV	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
ÖPNV	<p>2.1.1 Die Konzentration des ÖPNV auf die Nordseite überlastet diesen Bereich und führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zur gegenseitigen Behinderung der ÖPNV-Verkehrsströme.</p> <p>2.1.2 Für die geplante Wendeschleife wird eine erhebliche Verkehrsfläche beansprucht zu Lasten der anderen Verkehre, insbesondere des Radverkehr.</p>	<p>Welches Nutzungskonzept wird für den neuen Haltestellenbereich Bahnhof Nordseite unterstellt?</p> <p>Welche Busse sollen dort wenden? Sollen die Überlandbuslinien wenden?</p>	<p>Ohne Kenntnis des konkreten Nutzungskonzeptes, an welchen Haltestellen welche Linien bedient werden sollen, ist eine Bewertung der vorliegenden Planung nur bedingt möglich.</p> <p>Die Verlegung der Überlandbuslinien auf die Nordseite belastet diesen Haltestellenbereich unnötig und die Fahrzeiten verlängern sich.</p>	<p>Durch das Verlegen der Haltestelle Nord werden sich auch die Wege für Umsteiger Überlandverkehr/ innerstädtischer ÖPNV deutlich verkürzen und somit akzeptabel</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Beibehaltung der vorhandenen Bushaltestellen für den Überlandverkehr auf der Ostseite! ⇒ Extreme Belastung des Haltestellenbereiches sowie des Straßenraumes auf der Nordseite vermeidbar! ⇒ Die zusätzliche Busspur und Wendeschleife nicht erforderlich!
ÖPNV	2.1.3 Neuordnung des Bahnhofsplatzes Ost	Soll die Verkehrsfläche auf dem Bahnhofsvorplatz Ostseite ebenfalls (Hauptausgang) neu geordnet werden? Soll der Pavillon der Touristinformation verlegt werden oder bleibt er unangetastet?	Mit der Einbeziehung des Bahnhofsvorplatzes Ostseite in die Neugestaltung der Verkehrsflächen ließen sich kurze, hindernisfreie Wege für ÖPNV-NutzerInnen schaffen.	⇒
ÖPNV	2.1.4 Bushaltestellen für Fernlinien	Warum müssen die Bushaltestellen für den	Unnötige Konzentration und Funktionüberlastun	⇒ Die Überlandbushaltestellen (Übersicht !) auf der

		Überlandverkehr an der Nordseite, bzw. Ostseite liegen ?	g der nördlichen und östliche Bahnhofseite.	<p>Ostseite können hinsichtlich ihrer Lage ggf. noch optimiert werden, ohne auf die Nordseite verlegt werden zu müssen.</p> <p>⇒ Der Busfernverkehr (Linien- und Sonderverkehre) sollte komplett auf die Südseite des Bahnhof verlegt werden:</p> <p>⇒ Entlastung im Bereich Hauptausgang</p> <p>⇒ Schnelle Anbindung an BAB und Fernstraßen</p> <p>Entlastung der Straßenzufahrten auf Nord- und Ostseite</p>
ÖPNV	2.1.5 Straßenbahn-Haltestellen auf der Nordseite, Richtung Osten	Stadteinwärts wird es nur noch eine Haltestelle anstatt zwei geben, obwohl eine ausreichende Gleislänge vorhanden ist?	Das ist eine Verschlechterung,: Haltestellenkapazität wird um 50% reduziert! Obwohl aufgrund der Lage mit kürzeren Haltezeiten zu rechnen ist, ist aber von einer Verschlechterung der Gesamt-Zeitbilanz für die Fahrgäste auszugehen, da in HVZ-Zeiten mit längeren Wartezeiten bis zur Ankunft zu rechnen ist.	
ÖPNV	2.1.6 Straßenbahn-Haltestellen auf der Nordseite, Richtung Westen	Stadtauswärts wird es zwar wie bisher zwei Strab-Haltestellen geben, wenn ein drittes Gleis gebaut wird?	Die derzeitige Haltestellenkapazität bleibt erhalten und die Gesamt-Zeitbilanz für Fahrgäste kann sich bedingt verbessern, da parallele Halte möglich werden (=> bei Weiterfahrt keine Behinderung durch vorausfahrende Strab/ Bus). Lösung mit Invest und Verbrauch von knapper Verkehrsfläche.	
ÖPNV	2.1.7	Es wird jeweils die		

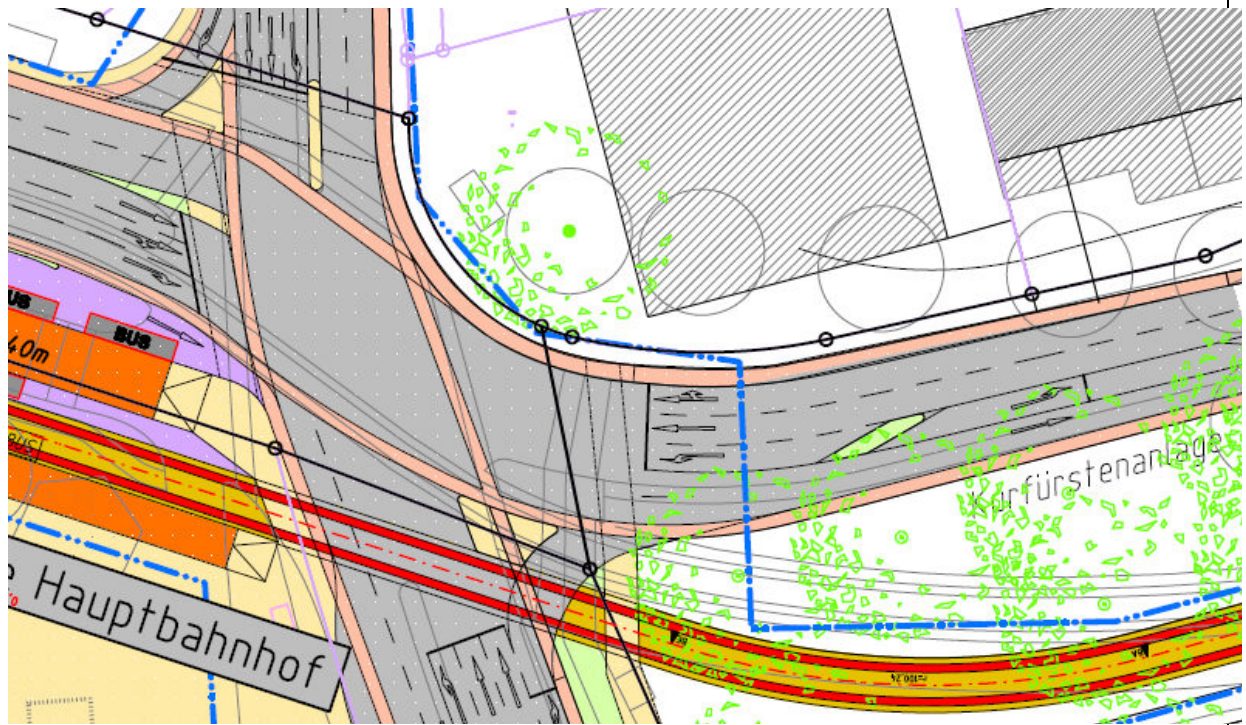
	Separate Bushaltestellen mit Busspuren	Fläche für eine Straßenbahn-Haltestelle „Verschenkt“? Wie ist die Verkehrsführung dieser Busse, auf den Strab-Gleisen oder zusammen mit MIV?		
2.2 Motorisierter Individualverkehr, Kurzbeschreibung Für den MIV entstehen zusätzliche Kreuzungspunkte mit dem ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Mit allen Straßenbahn-/Buslinien (ausgenommen OEG) im Einmündungsbereich der Karl-Metz-Straße ⇒ Für den Rechtsabbiegeverkehr mit alle Straßenbahn-/Buslinien, auch OEG, im Kreuzungsbereich Mittermeierstr./ Kurfürstenanlage ⇒ Die Buswendeschleife bringt eine weiterte Behinderung ⇒ Die geplante Radwegführung stadteinwärts birgt zusätzliches Gefahrenpotential 				
Mobili - tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
MIV	2.2.1 Zweimalige Kreuzung mit ÖPNV	Wie hoch ist die Straßenbelastung stadteinwärts (Tagsganglinie Autos/h an einem Werktag)?	Verschlimmbesserung der Gesamtsituation zu befürchten	
MIV	2.2.2 Alternative Lage der Haltestellen Nord	Wurden Alternativen zur Verlegung der Haltestellen Bahnhof Nord geprüft?		
2.3 Radverkehr, Kurzbeschreibung Der Radverkehr wird in Richtung Osten zwischen Busspur und Autospur auf einem ca. 2 Meter breiten Radweg geführt. Der Ost-West Radverkehr wird auf der Nordseite auf einem ca. 2 Meter breiten Radweg geführt. Ein komfortables Anfahren des Bahnhofs mit dem Fahrrad ist kaum möglich und auch nicht vorgesehen.				
Mobili - tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Rad	2.3.1 Radwegbreite	Ist der Radweg tatsächlich nur ca. 2 Meter breit ?	Der Radweg ist zu schmal.	Mehr Raum für Radverkehrsflächen durch Wegfall der Busspur. Die Busse könnten wie bisher auch an der nördlichen Westseite des Bahnhofes halten. Der gewonnene Straßenraum, ca. 7 Meter, könnte man für einen Zwei – Richtungsradweg nutzen
Rad	2.3.2 Radweg Südseite		Die Lage zwischen 4 Auto- und einer	

			Busspur und einem hochfrequentierten ÖPNV Haltestellenbereich ist mehr als problematisch.	
Rad	2.3.3 Radweg quert Busspur		Der Radweg Südseite Kurfürsten-Anlage quert eine Buswendeschleife	
Rad	2.3.4 Radweg Nordseite	Ist der Radweg tatsächlich nur ca. 2 Meter breit ?	Situation bleibt scheinbar bestehen, so wie sie heute ist: zu schmale Radwege, unregelmäßiger Übergang über die Karl-Metz-Straße, ungeklärte Anbindung des Radweges an die Gneisenaustraße.	
Rad	2.3.5 Ampelschaltung für Radfahrer	Wie sehen die Ampelwartezeiten für Radler aus, wenn ÖPNV und Autos Vorrang haben ?		
Rad	2.3.6 Querungskonflikte mit FußgängerInnen		Konflikte zwischen RadlerInnen und FußgängerInnen an der Fußgängerfurt zu den Haltestellen. Vor allem dann, wenn es keine eigene Zufahrt für RadlerInnen zum Hauptbahnhof gibt und die Radparkplätze an der Westseite des Hauptbahnhofs über die Fußgängerfurt erreicht werden wollen.	
Rad	2.3.7 Radparkplätze	Wo gibt es künftig Radparkplätze in ausreichender Zahl ?	nicht ausgewiesen und deshalb ist wohl eine Zufahrt dafür auch nicht vorgesehen	Direkte Anbindung des Radverkehrs an den Bahnhof, wie beim Punkt, nordwestliche Hauptbahnhofenanbindung beschrieben und ergänzt durch eine komfortable, breite Abbiegespur des zwei-Richtungsrads zum Hauptbahnhof am westlichen Ende auf den Bahnhofsvorplatz zu den Radparkplätzen.
Rad	2.3.8 Abbiegeverkehr am östlichen Ende	Wie soll das lt. Plan funktionieren ?		

	des Hauptbahnhofs in Richtung Süden			
2.4 Fußverkehr, kurze Problemübersicht				
Die Querung der Kurfürsten-Anlage für Fußgänger wird problematischer, da bedingt durch die Vorrangschaltung für die Straßenbahn und die Busse und die Gleichschaltung des Autoverkehrs der Fußgänger- und auch der querende Radverkehr, immer benachteiligt gelenkt wird. D.h. es entstehen lange Wartephase an den Ampeln.				
Mobili - tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Fuß	Es liegt noch keine abschließende Bewertung vor			
2.5 Mobilitätseingeschränkte Personen				
..... Es liegt noch keine abschließende Bewertung vor				
Mobili - tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
	Es liegt noch keine abschließende Bewertung vor			

TA 3 : Kreuzungsbereich Kurfürsten-Anlage und Mittermaierstraße und Übergang auf die Nordseite der Kurfürsten-Anlage

Plan ausschnitt:



Beschreibung

Die Verkehrsfläche wird neu geordnet:

- ⇒ Der MIV wird in beiden Richtungen auf der Nordseite der Kurfürstenanlage geführt. In Höhe Stadtwerke wird der MIV stadteinwärts über die vorhandene Straßenverbindung auf die Südseite geführt (?)
- ⇒ Der Radweg West-Ost stadteinwärts wird zwischen Fahrbahn und Grünstreifen angelegt.
- ⇒ Die Straßenbahntrasse wird im Kreuzungsbereich nach Süden verschwenkt und erreicht an der Haltestelle Stadtwerke die alte Trassenlage (?).
- ⇒ Die Parkplätze in der Kurfürstenanlage /Nordseite entfallen (?).
- ⇒ Der Grünstreifen wird verschmälert und mehrere (X) Bäume müssen wegfallen(?).

Problemstellungen, Fragen, Kommentare

3.1 Öffentlicher Personennahverkehr, Kurzbeschreibung

Bewertung in Arbeit

Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
ÖPNV	3.1.1	Wie sieht die	Ohne Kenntnis	

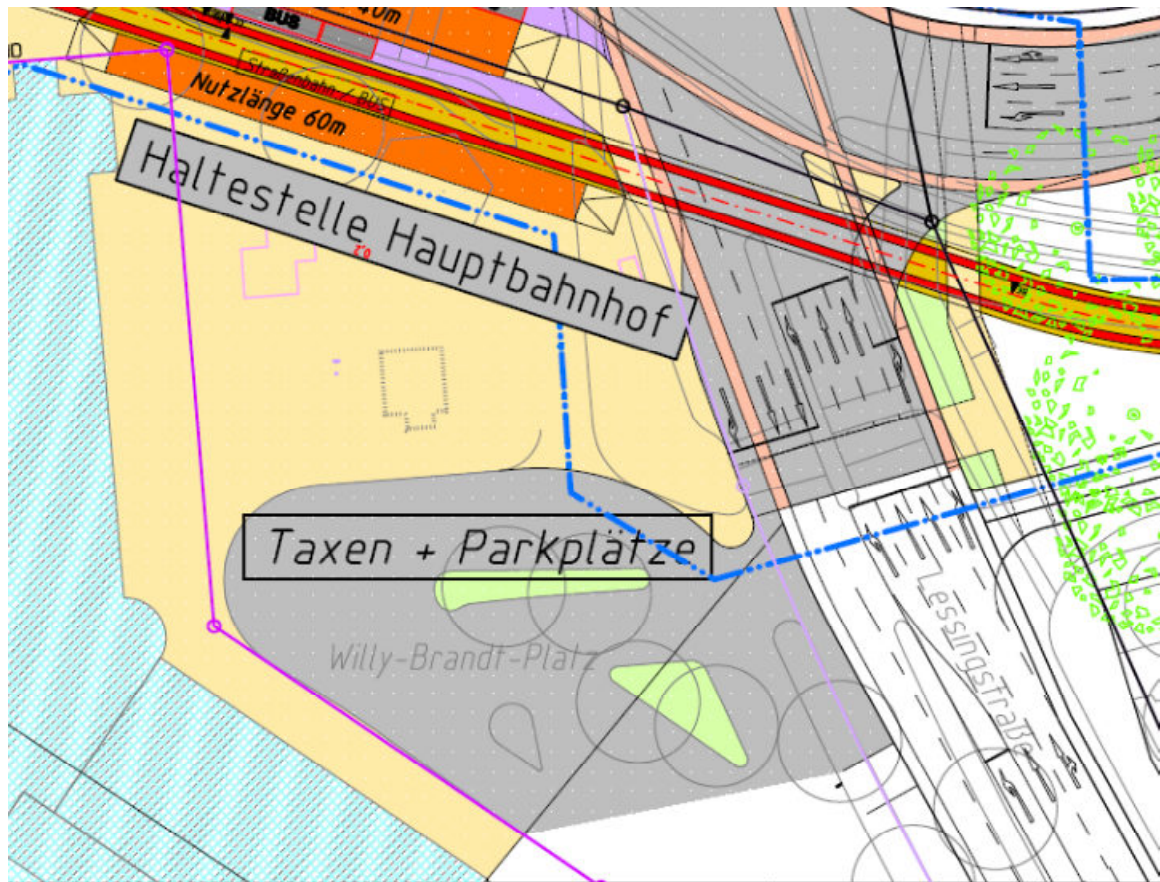
	Keine ?	Planung für den gesamten Abschnitt bis Römerkreis aus?	der Gesamtplanung ist keine abschließende Bewertung möglich.	
3.2 Motorisierter Individualverkehr, Kurzbeschreibung				
Der MIV wird in beiden Richtungen auf der Nordseite der Kurfürstenanlage geführt. In Höhe Stadtwerke wird der MIV stadteinwärts über die vorhandene Straßenverbindung auf die Südseite geführt (?)				
Die Parkplätze in der Kurfürstenanlage /Nordseite entfallen (?)				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
MIV	3.2.1 Bis Römerkreis müssen alle ÖPNV-Linien ein zweites Mal gekreuzt werden.	Wie sieht die Planung für den gesamten Abschnitt bis Römerkreis aus?	Ohne Kenntnis der Gesamtplanung ist keine abschließende Bewertung möglich.	
MIV		Wurden Alternativen zur Verlegung der Haltestellen Bahnhof Nord geprüft?		
3.3 Radverkehr, Kurzbeschreibung				
Der Radweg West-Ost stadteinwärts wird zwischen Fahrbahn und Grünstreifen angelegt.				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Rad	3.3.1 Nordwestseite in Richtung Süden	Breite Radwege und der notwendigen Aufstellflächen ?	Es scheint so, als ob es keine Änderungen im Vergleich zur heutigen Situation gibt. Diese ist durch zu enge Flächen gekennzeichnet; die verschiedenen Radverkehre behindern sich teilweise.	Tempo 30 Radverkehr auf die Straße legen mit breitem Radstreifen
Rad	3.3.2 Nordwestseite zu den Radparkplätzen am Bahnhof	Wie wird dieser Radverkehr geführt ?	Es scheint keine Planung dafür vorgesehen zu sein.	Großräumige Anbindung des Radnetzes an den Bahnhof, wie grundsätzlich ganz oben beschrieben.
Rad	3.3.3 Südostseite in Richtung Westen	Aufstellbereiche an den Ampeln ? Vor allem im	Es scheint keine Planung dafür vorgesehen zu	

		Kreuzungsbereich mit dem Süd-Nordradverkehr	sein.	
Rad	3.3.4 Nordostseite zu den Radparkplätzen am Bahnhof	Wie wird dieser Radverkehr geführt ?	Es scheint keine Planung dafür vorgesehen zu sein.	Großräumige Anbindung des Radnetzes an den Bahnhof, wie grundsätzlich ganz oben beschrieben.
Rad	3.3.5 West Südseite in Richtung Kurfürsten-Anlage		Es scheint so, als ob es keine Änderungen im Vergleich zur heutigen Situation gibt. Diese ist durch zu enge Flächen gekennzeichnet; die verschiedenen Radverkehre behindern sich teilweise.	
Rad	3.3.6 Ampelschaltungen, Wartezeiten	Wie sieht der Zusammenhang mit dem ÖPNV und dem MIV aus. Welche Qualitäten der Querungszeiten sind geplant, welche notwendig ?		
Rad	3.3.7 Verkehrsaufkommen Radverkehr in alle Richtungen	Gibt es belastbare Zahlen ? Mengenverhältnis zu den anderen Verkehrsarten ?		i.
Rad	3.3.8 Radverkehrsführung in Richtung Osten	Warum wird der Radverkehr entlang der Kurfürsten-Anlage Nord in beide Richtungen geführt ?	Warum wird dieser Radverkehr nicht durch die Grünanlage in beide Richtungen geführt bis zum Römerkreis ? Oder auch in den stillgelegten Straßenstrang an der Südseite gelegt ?	

3.4 Fußverkehr, kurze Problemübersicht				
Bewertung in Arbeit				
Mobili- tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Fuß	Bewertung in Arbeit			
3.5 Mobilitätseingeschränkte Personen				
.....				
Bewertung in Arbeit				
Mobili- tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag

TA 4: Westseite Hauptbahnhof von Kreuzungsbereich Mittermaierstraße bis Einmündungsbereich Montpellierbrücke

Plan ausschnitt:



Beschreibung

Es gibt eine 6-7 spurige, breite Autostraße, davon 4 in nördliche Richtung und 2-3 in südliche Richtung.

Der Autoverkehr quert die stark befahrene Straßen-Bustrasse in beide Richtungen.
Die bisherige Mittelinsel vor dem Bahnhof für den querenden Fußgängerverkehr entfällt.

Die Abbiegespur von Süden in die südliche Kurfürsten-Anlage entfällt.
Dafür wird der Autoverkehr auf der nördlichen Kurfürsten-Anlage in Richtung Westen abgeleitet.

Der Radverkehr wird an beiden Seiten der Mittermaierstraße entlang geführt.
Er quert den jeweils abbiegenden Verkehr in Richtung Westen, bzw. Osten.

Der Fußverkehr in Richtung Bahnhof, vor allem aus Westen, muss die sehr breite, stark befahrene Mittermaierstraße queren.

Problemstellungen, Fragen, Kommentare				
4.1 Öffentlicher Personennahverkehr, Kurzbeschreibung				
Entfällt				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
ÖPNV				
4.2 Motorisierter Individualverkehr, Kurzbeschreibung				
.....				
Beschreibung in Arbeit				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
MIV				
4.3 Radverkehr, Kurzbeschreibung				
Der Radverkehr wird an beiden Seiten der Mittermaierstraße entlang geführt. Er quert den jeweils abbiegenden Verkehr in Richtung Westen, bzw. Osten.				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Rad	4.3.1 Nord- Westverkehr in Richtung Weststadt	Wie kommt man von Norden her kommend in die südliche Kurfürsten-Anlage		
Rad	4.3.2 Zugang für Radfahrer aus der Weststadt zum Bahnhof, bzw. den Radparkplätzen	Wie kommt man mit dem Rad von der Weststadt zum Bahnhof ?		
Rad	4.3.4 Zugang aus Richtung Süden zum Bahnhof und zu den Radparkplätzen ?	Wie kommt man mit dem Rad von Süden zum Bahnhof ?		
Rad	4.3.5 Breite der Radwege	Wie breit werden die Radwege sein ?		
4.4 Fußverkehr, kurze Problemübersicht				
Beschreibung in Arbeit				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Fuß	4.4.1 Querung der Mittermaierstraße	Welche Querungsqualität kann den Fußgängern über die Mittermaierstraße		Unterführung ?

		bei gegebenen starken Autoverkehr angeboten werden ?		
4.5 Mobilitätseingeschränkte Personen				
.....				
Beschreibung in Arbeit				
Mobili- tätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag

TA 5: Südseite Hauptbahnhof**Planausschnitt:****Beschreibung**

An der Südseite des Bahnhofs entsteht eine zweite Eingangs- und Platzsituation zum Bahnhof.

Die Südseite wird durch 2 Straßenbahnlinien über den Czernyring angefahren. Die Straßenbahnhaltestellen liegen an der Südseite des Czernyrings. Nach dem Aussteigen aus der Straßenbahn muss der stark befahrene Czernyring gequert werden um das Ende des ca. 200 m entfernt liegenden Bahnhof zu erreichen.

Die Straßenbahnlinie 22 aus Richtung Eppelheim fährt durch die Bahnstadt zum Hauptbahnhof und dann über die Montpellierbrücke in Richtung Innenstadt weiter. Die Fahrzeiten in die Innenstadt verlängern sich dadurch, dafür ist der Hauptbahnhof direkter als bisher an diese Linie angeschlossen. Bisher hielt die Linie aus Eppelheim in der Bergheimer Straße, Ecke Mittermaierstraße. Bisherige fußläufige Entfernung zum Hauptbahnhof: ca. 420 Meter wird auf 200 Meter reduziert.

Die Straßenbahnlinie 26 fährt von Kirchheim über die Südseite Hauptbahnhof, Bergheimer Straße in die Innenstadt. Fahrzeitverlängerung im Verhältnis zum Status Quo.....Dafür wird der Hauptbahnhof direkter angebunden als zuvor. Fußweg zum Bahnhof von Montpellierbrücke: ca. 450 Meter. Nun vom Czernyring, Bahnhofplatz Süd zum Bahnhof: ca. 200 Meter.

Der neue Platz befindet sich wohl auf dem Niveau der Bahnsteigüberführung. Der ebenerdige Zugang zum Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer wäre also möglich.

Eine auf Bahnsteigniveau liegende Anlieferstraße mit Parkplätzen und Radparkplätzen bindet den Bahnhof für den Autoverkehr an. Um in den Bahnhof zu gelangen, muss man allerdings mit einem Aufzug, einer Rolltreppe oder einer Treppe auf das Niveau der Bahnsteigüberführung gelangen.

Westlich der Bahnsteigüberführung soll eine neue Rad- und Fußgängerbrücke entstehen, um die Bahnstadt mit Bergheim zu verbinden.

Problemstellungen, Fragen, Kommentare

5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, Kurzbeschreibung

Die Südseite wird durch 2 Straßenbahnlinien über den Czernyring angefahren. Die Straßenbahnhaltestellen liegen an der Südseite des Czernyrings. Nach dem Aussteigen aus der Straßenbahn muss der stark befahrene Czernyring gequert werden um das Ende des ca. 200 m entfernt liegenden Bahnhof zu erreichen.

Die Straßenbahnlinie 22 aus Richtung Eppelheim fährt durch die Bahnstadt zum Hauptbahnhof und dann über die Montpellierbrücke in Richtung Innenstadt weiter. Die Fahrzeiten in die Innenstadt verlängern sich dadurch, dafür ist der Hauptbahnhof direkter als bisher an diese Linie angeschlossen. Bisher hielt die Linie aus Eppelheim in der Bergheimer Straße, Ecke Mittermaierstraße. Bisherige fußläufige Entfernung zum Hauptbahnhof: ca. 400 Meter wird auf 200 Meter reduziert.

Die Straßenbahnlinie 26 fährt von Kirchheim über die Südseite Hauptbahnhof, Bergheimer Straße in die Innenstadt. Fahrzeitverlängerung im Verhältnis zum Status Quo ? Dafür wird der Hauptbahnhof direkter angebunden als zuvor. Fußweg zum Bahnhof von Montpellierbrücke: ca. 450 Meter. Nun vom Czernyring, Bahnhofplatz Süd zum Bahnhof: ca. 200 Meter.

Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
ÖPNV	5.1.1 Lage der Haltestelle	Wo liegt die Haltestelle, mittig oder Seitenlage ?	Wäre eine Seitenlage nicht günstiger, damit man den Bahnhof ohne Straßenquerung erreichen kann ?	
ÖPNV	5.1.2 Fahrzeitverlängerungen	Sind die Fahrzeitverlängerungen zumutbar?	Gemessen an der besseren Anbindung des Hauptbahnhofs ist die geringfügige Verschlechterung der Reisezeit m.E. zumutbar.	
ÖPNV	5.1.3 Verlängerung des Querbahnsteiges bis zur Haltestelle	Wird mit Einrichtung der Haltestelle auf der Südseite zeitgleich der Querbahnsteig verlängert?	Nur mit einer direkten Verbindung zwischen neuer Haltestelle und Hauptbahnhof über Verlängerung des Querbahnsteiges ist eine akzeptable Verknüpfung von ÖPNV und SPNV/ SPFV	

			realisierbar	
5.2 Motorisierter Individualverkehr, Kurzbeschreibung				
..... Beschreibung in Arbeit				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
MIV				
5.3 Radverkehr, Kurzbeschreibung				
Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Rad	5.3.1 Radwegeanbindung aus allen Richtungen an den Hauptbahnhof und die Geleise	Wie soll das Radnetz an die Südseite angebunden werden?	Aus den Plänen sind keine Lösungen erkennbar. Die Anbindung aus Westen und Süden/Südosten muss aber gut gelöst werden. Bisherige Anbindungswege, z.B. über den Kreuzungsbereich Montpellierbrücke, sind gefährlich.	Radweg in Richtung Westen und Südosten entlang der Bahnlinie. Radwegeanbindung in Richtung Bahnstadt ?
Rad	5.3.2 Anbindung Bahnstadt über Radweg ?	Wie wird der Czernyring gequert ? Ampelschaltungen ? Wartezeiten ? Breite der Aufstellflächen ?	Der Czernyring wird in Zukunft eine noch mehr befahrene Straße sein, als bisher. Sie ist Zufahrt und Abfahrt zum Rittel. Die Querung dieser Straße für den Rad- und Fußverkehr unter der Anforderung der Vorrangschaltung für den ÖPNV und den MIV wird für den Rad- und Fußverkehr problematisch sein.	
Rad	5.3.3 Radbrücke	Welchen Sinn macht diese Verbindung ?	Um von der Bahnstadt ins Neuenheimer Feld mit dem Rad zu fahren, kann man die Czernybrücke nutzen. Vor allem endet die neue Brücke an der Nordseite des Bahnhofs, ohne dass eine direkte Verbindung ins Neuenheimer Feld angeboten wird. Der	

			geringe Umweg für Radfahrer über die Czernybrücke, um bspw. nach Bergheim zu gelangen, ist zumutbar. Fußgänger können die Bahnsteigüberführung nutzen.	
Rad	5.3.4 Radparkplätze	Wo sind die Radparkplätze vorhanden ? Auf dem Platz oben oder auf der Zufahrt unterhalb der Bahnsteigüberführung ?		Lage der Radparkplätze sollte aus ästhetischen Gründen, wie auch aus praktischen Gründen unterhalb der Bahnsteigunterführung liegen, wie bisher auch. Dieser Radparkplatz sollte direkt ans örtliche Radnetz angeschlossen sein, wie unter 5.3.1. beschrieben.
5.4 Fußverkehr, kurze Problemübersicht Querung des stark befahrenen Czernyrings Entfernung von der Haltestelle zum Bahnhof: ca. 200 Meter. Lage der Haltestellen ?				
Mobili- tätart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag
Fuß	5.4.1 Querung des Czernyrings	Ampelschaltungen, Warzeitezeiten, Aufstellflächen ?		
Fuß	5.4.2 Entfernung zum Bahnhof	Wie ist die Wegeführung zum Bahnhof, erfolgt sie auf dem Niveau der Bahnsteigüberführung	Treppen etc. sollten vermieden werden, möglichst niveaugleich mit Bahnsteigüberführung	
Fuß	5.4.3 Lage der Haltestellen	Haltestellen sollten besser an der nördlichen Seite des Czernyrings liegen.	Dadurch wird für den Straßenbahnfußverkehr zum Bahnhof die Querung des Czernyrings vermieden. Wer in die Bahnstadt will, steigt wahrscheinlich an einer anderen Haltestelle aus.	Nordseite des Czernyrings als Haltestellenbereich.
5.5 Mobilitätseingeschränkte Personen Beschreibung in Arbeit				

Mobilitätsart	Problembereich	Frage	Kommentar	Lösungsvorschlag