

### Stellungnahme zum Umbau Hbf Nord

Der barrierefreie Umbau der Haltestellen Hbf Nord wird seit langem gefordert und ist zeitnah umzusetzen. Denn es gibt für Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei Straßenbahnen keine und bei Bussen teils nur eingeschränkte Einstiegsmöglichkeiten.

Grundsätzlich ist jede der bislang diskutierten Umbau-Varianten hinsichtlich der Barrierefreiheit wesentlich besser als der momentane Zustand. Barrierefreiheit verringert Unfallrisiken und dient letztlich allen, z.B. auch Senioren, Kindern und Eltern, die mit Kinderwagen unterwegs sind.

Wichtig sollte bei der Neugestaltung sein, dass diese leistungsfähig, variabel und zukunftsorientiert ausgelegt wird. Hierbei ist eine barrierefreie Gleisquerung nach neuestem technischen Stand zu realisieren. Die Realisierung eines Kombigleises bietet gegenüber getrennten Haltestellen den Vorteil, dass beim Umsteigen nur kurze Wegstrecken erforderlich sind, die kurze Umsteigezeiten und pünktliche An- und Abfahrten ermöglichen. Falls eine Kombihaltestelle realisiert wird, ist auf deren barrierefreie Gestaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen ÖPNV-Fahrzeugtypen zu achten. Die Höhe sollte dabei durchgängig 30 cm betragen.

Solange der Bismarckplatz nur „bedingt barrierefrei“ ist (Provisorium aus 2011, mit kurzen erhöhten Podesten von 6 m Länge), muss sichergestellt werden, dass am Hbf Nord die Einstiegspunkte gut sichtbar gekennzeichnet sind und die (verschieden langen) Straßenbahnen korrekt halten. Darüber hinaus sind eine übersichtliche Beschilderung, Signalisierung und Blindenleitsysteme erforderlich für sehgeschädigte / blinde und hörgeschädigte / gehörlose Menschen.

Falls die verkehrsabhängige Prüfung der Abwicklung des Autoverkehrs ergeben sollte, dass künftig nur 4 Kfz-Fahrspuren erforderlich sind, wäre eine zusätzliche Mittelinsel als Querungshilfe am Übergang Kurfürstenanlage - Mittermaierstraße wünschenswert. Wenn ein Radweg auf Bahnseitsseite südlich der Gleise umgesetzt wird, ist insbesondere im Bereich der Haltestelle auf eine geeignete Signalisierung und Priorisierung des Fußgängerverkehrs zu achten.

Der bmb wird sich nicht auf „eine Variante“ festlegen und ist an einem konstruktiven, ergebnisorientierten Dialog interessiert. Die Vorschläge des VCD und der BI ökoMOB bieten hinsichtlich der Barrierefreiheit keine entscheidenden Vorteile und stehen unter dem Vorbehalt zurückgehender Kfz-Verkehrsmengen. Ökologie ist in jedem Fall wichtig, jedoch muss die Funktionalität gewährleistet sein; Bäume lassen sich ggf. auch versetzen oder ersetzen.

Der bmb ist an einer baldigen barrierefreien Lösung am Hauptbahnhof sehr interessiert. Hierfür ist die Bereitschaft aller nötig, aufeinander zuzugehen, fair und sachorientiert miteinander zu kommunizieren. Weil es sich um eine Umbaumaßnahme im Bestand handelt, sind hier immer auch Kompromisse einzugehen.

Abschließend ist festzuhalten, dass in Heidelberg bei der Schaffung barrierefreier Haltestellen erheblicher Nachholbedarf besteht. Eine Priorisierung wichtiger Verkehrsknotenpunkte ist unbedingt erforderlich.

Die nachfolgende, unvollständige, Listung rechtlicher Grundlagen soll verdeutlichen, daß eine **Nichtberücksichtigung** der Belange behinderter Menschen durchaus **kein Kavaliersdelikt** ist!

## **UN-Konvention über die Rechte behinderter Menschen (BRK)**

### **Grundgesetz** der Bundesrepublik Deutschland

#### *Artikel 3*

(3) ... Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.

### **Bundesgleichstellungsgesetz (BGG)**

#### *§ 4 Barrierefreiheit*

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

### **Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen**

(Landes-Behindertengleichstellungsgesetz – L-BGG)

#### *§ 3 Barrierefreiheit*

Barrierefrei sind Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Die Begriffsbestimmungen der Landesbauordnung für Baden-Württemberg bleiben unberührt.

### **Personenbeförderungsgesetz (PbefG)**

#### *§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr*

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

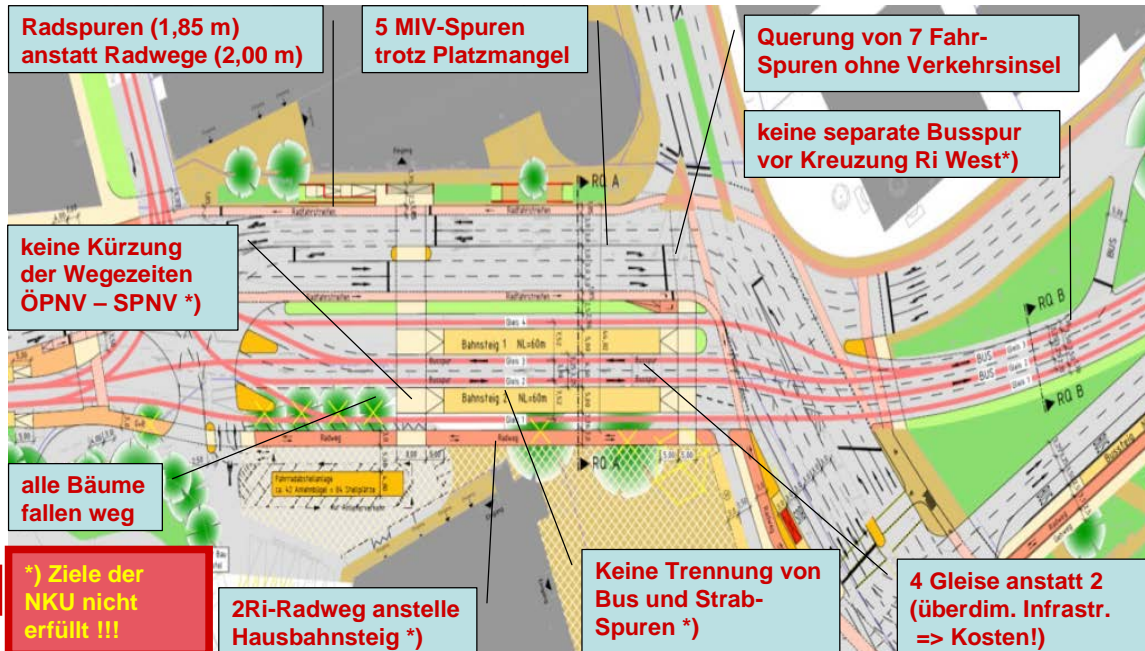
**Grundsatzbeschuß des Heidelberger Gemeinderates** zum barrierefreien Bauen vom 28.09.1995 wurde einstimmig beschlossen (Aktualisierungsvorschlag liegt vor!)

Heidelberg, am 20.03.2014

Henri Rippl  
1. stellv. Vorsitzender des bmb

Eckhard Wolfin  
AK Barrierefreies Heidelberg

**Wir bitten den Gemeinderat, die Vorzugsvariante C abzulehnen, weil sie erhebliche Mängel aufweist:**



**Bitte setzen Sie sich für die Planung einer Bürgervariante ein, die folgende Kriterien erfüllt:**

- **Optimieren des ÖPNV mit bedarfsgerechter Infrastruktur**
  - 2 Tram-Gleise anstatt 4 (*erfüllt mit Var A*)
  - 1 Hausbahnsteig für kurze Umsteigezeiten ÖPNV-SPNV (*erfüllt mit Var A*)
  - Entmischung des Tram- und Busverkehrs mit getrennten Tram- und Busspuren in beiden Ri
    - Im Haltestellenbereich (*erfüllt mit Var A*)
    - östlich der Kreuzung auf mind. 40 m Länge
  - kein Radweg zwischen Haltestellenbereich und Zugängen des Bahnhof (*erfüllt mit Var A*)
  - Realisierung der Planungsprämissen der NKU und Standardisierten Bewertung!!!
- **Fußgängerverkehr barrierefrei und behindertengerecht**
  - Verkehrsinseln in beiden Übergängen zw. Nord- und Südseite
  - Aufstellflächen zw. West-Ost-Radweg und nördlichem Tram-Gleis (*erfüllt mit Var A*)
  - max. 2 Gleise in den Übergängen für rollstuhlgerechte Gestaltung (*erfüllt mit Var A*)
  - Entmischung von Rad- und Fußgängerverkehr auf den Bahnhofsvorplätzen (*erfüllt mit Var A*)
- **Autoverkehr:**
  - max. 4 MIV anstatt 5 → Anpassung an prognostizierten Rückgang
  - Daten/ Ergebnisse der Verkehrstechn. Untersuchung fehlen noch, ohne diese keine Entscheidung möglich!!!
- **Radverkehr**
  - Radwege möglichst mit 2,50 m Breite, aber mind. 2,0 m anstatt Radspuren von 1,85m Breite
  - Optimale Radwegeanbindungen an den Hauptbahnhof ohne Radwegführung im Fußgängerbereich und Zugang zum Haltestellenbereich (*erfüllt mit Var A*)
  - ausreichend Fahrradabstellplätze (nicht nur 84) auf Nord- und Ostseite
- **Erhalt aller Bäume!!!**

## Stellungnahme des Fahrgastbeirates zum Projekt "Hauptbahnhof Nord"

Der Fahrgastbeirat bevorzugt mehrheitlich die "Variante C: 4-gleisiger Ausbau".

Begründung:

Der 4-gleisige Ausbau gewährleistet eine gesteigerte Flexibilität für die Abwicklung des Straßenbahnbetriebs. 2 Straßenbahnen können parallel abgefertigt werden und parallel über die Mittermeierstraße geführt werden, was eine deutlichen Entzerrung zur Folge hat. Gegenseitige Blockaden, wie sie heute dauernd auftreten, werden vermieden. Dies wird zu einer spürbaren Beschleunigung der Straßenbahnverkehrs führen.

An den breiten Mittelbahnsteigen können auch die Buslinien abgefertigt werden. Der Benutzer kann dadurch alle Linien, ob Bus oder Bahn, die in seine Richtung fahren problemlos erreichen. Auswärtige Benutzer des ÖPNV finden somit wesentlich einfacher ihr Verkehrsmittel, sei es in Richtung Bismarckplatz oder Neuenheimer Feld.

Obwohl im Haltestellenbereich ein bis drei Gleise überquert werden müssen, überwiegen die Vorteile, die durch die Lösung mit den Mittelbahnsteigen erreicht werden.

Der direkte Zugang zum Hauptbahnhof wird allerdings durch den geplanten breiten Radweg eingeschränkt. Es wird nach Ansicht des Beirats zu Konflikten kommen. Der Beirat empfiehlt daher diesen Radweg aus der Planung zu nehmen und den Radverkehr ausschließlich über die Radwege nördlich und südlich der Gneisenaustraße zu führen.

Die Variante C ist für den Fahrgastbeirat die benutzerfreundlichste Lösung der heutigen Probleme an der Haltestelle Hauptbahnhof. Der Zugang zum Hauptbahnhof wird insgesamt erleichtert und sicherer. Zusätzlich wird die Übersichtlichkeit für den ÖPNV-Benutzer wesentlich verbessert, und nicht zuletzt wird durch die parallele Abfertigung die Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit der Haltestelle Hauptbahnhof erheblich erweitert.

Peter Kristof  
26.03.2014



# mobinetz HD – Hbf Nord – VCD Stellungnahme

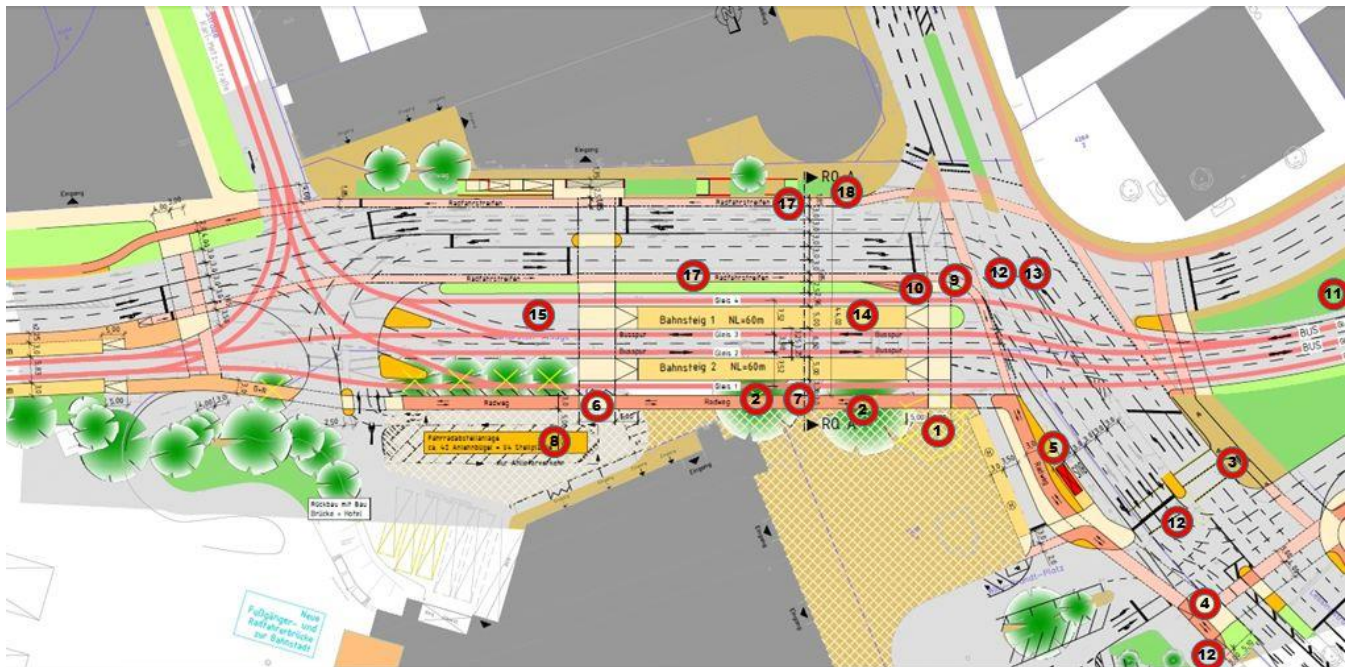
Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Rhein-Neckar e.V. (04.04.2014)



**Der VCD Rhein-Neckar e.V. spricht sich gegen die von Stadt HD und rnv vorgelegten Varianten zur Umgestaltung der Baumaßnahme Hbf Nord im Rahmen des mobinetz HD aus!**

Während der Kern der Baumaßnahme, die Erweiterung auf vier Gleise, begrüßt wird, so wird einerseits die Situation für Fußgänger und Radfahrer teilweise verschlechtert, andererseits schafft die unnötige Verschwenkung des Kfz-Verkehrs nach Osten zusätzliche Probleme in diesem stark belasteten Knoten. Bei einer geraden Verkehrsführung wären hier nicht fünf, sondern nur drei Fahrspuren nötig.

**Eine wirkliche Alternative, die, so wie der Vorschlag des VCD, die großen Platanen erhält und dennoch ausreichende Kfz-Kapazitäten für den normalen Tagesverkehr aufweist, wurde im Rahmen dieser Planung nie öffentlich dargestellt oder berechnet!** Das Angebot des VCD für einen Planungsworkshop zur detaillierten, technischen Bewertung aller Varianten, wurde seitens der Stadt nicht wahrgenommen.



**Der VCD äußert folgende Kritik an der vorgelegten Planung der Vorzugsvariante C**

1. Planung realisiert sehr groß dimensionierten Verkehrsknoten ohne Rücksicht auf gestalterische Anforderung an Stadteingang
2. Umgestaltung des östlichen Hbf-Vorplatzes ist erforderlich, doch kein Konzept genannt
3. Verkehrsführung nicht selbsterklärend

**Folgende Konflikte der Variante C, die in der Karte oben markiert sind, sind jetzt schon absehbar:**

## **Umgestaltung des östlichen Hbf-Vorplatzes**

1. Pavillon Tourist-Information ist abzureißen
2. Große Platanen müssen gefällt werden
3. Fußgängerquerung entfällt
4. Fußgängerquerung endet im Niemandsland
5. Bushaltestelle wird verschoben (für 4. Spur)

## **Verkehrliche Probleme Radverkehr**

6. 2-Richtungs-Radfahrstreifen direkt vor Fußgängerquerung schafft neue Konflikte
7. 2-Richtungs-Radspur verhindert Hausbahnsteig
8. Abstellanlage zu nah an Querung
9. Umwegige Führung macht Radspur unattraktiv

10. Aufstellfläche für indirektes Abbiegen zu klein

## **ÖV und Kfz-Verkehr**

11. Busquerung unterbricht Weg in Grünanlage
12. Gebrochenes Abbiegen (rechts-links) kostet sehr viel Freigabezeit in Hauptstrom N<>S
13. Linksabbieger blockieren Gleise noch mehr
14. Haltestellenbreite mit 5 m knapp bemessen
15. Reserveflächen sollten Grünflächen werden

## **ÖV und Kfz-Verkehr**

16. Keine Lösung für beengte Fernbushaltestellen geplant
17. Radfahrstreifen zu schmal für Überholung
18. Kein oben liegender Fußweg mehr

**Fazit des VCD Rhein-Neckar e.V.:**

**Die städtischen Varianten opfern diesen Stadteingang dem Autoverkehr der Spitzenstunde!  
Die leistungsfähige und stadtverträgliche Variante des VCD liegt als Detailentwurf vor!**