

# Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Heilbronn

## Erläuterungsbericht

Für eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>3</b>
1.1	Allgemeines zum Nahverkehrskonzept	3
1.2	Verfahrensfragen	3
<b>2</b>	<b>Bestehende Situation</b>	<b>4</b>
2.1	Lage und Gleiskörper	4
2.2	Bahnsteige	4
2.3	Bussteige	4
2.4	Verknüpfung Bus mit Stadtbahn	4
2.5	Zugang zur Haltestelle	4
2.6	Fahrradabstellanlage	5
<b>3</b>	<b>Planungsziele / Planrechtfertigung</b>	<b>5</b>
3.1	Vorgeschichte der Planung	5
3.2	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	6
<b>4</b>	<b>Beschreibung der Maßnahme</b>	<b>7</b>
4.1	Gleis	7
4.1.1	Ausbaustandard	7
4.1.2	Linienführung Stadtbahn	7
4.1.3	Linienführung im Höhenplan (Stadtbahn)	8
4.1.4	Querschnittsgestaltung	8
4.2	Bahnsteige	8
4.3	Straße	8
4.3.1	Ausbaustandard	8
4.3.2	Linienführung Straße	9
4.3.3	Linienführung im Höhenplan (Straße)	9
4.3.4	Querschnittsgestaltung	9
4.4	Zugänge zu den Haltestellen	9
4.5	Betriebstechnische Ausrüstung	10
4.5.1	Fahrleitungsanlage	10
4.5.2	Lichtsignalanlagen	10
4.5.3	Technische Ausrüstung der Haltestelle	10
4.6	Weitergehende Planungen	10
4.6.1	Fahrbahnen für den Individualverkehr	10
4.6.2	Fahrradabstellanlage	11
4.6.3	Fahrgastunterstände Bus	11
4.7	Entwässerung	11
4.8	Leitungen	11
4.9	Feuerwehrumfahrung	11
<b>5</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme</b>	<b>12</b>
6.1	Bauzeit und Bauablauf (informativ)	12
6.2	Abfälle	12
6.3	Kampfmittel	13

## 1 Allgemeines

### 1.1 Allgemeines zum Nahverkehrskonzept

Der aktuelle Nahverkehrsplan 2013 für den Stadtkreis und den Landkreis Heilbronn hält fest, dass die Stadt Heilbronn das ÖPNV-Angebot entsprechend dem Bedarf und unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten kontinuierlich weiterentwickeln soll. Hierzu zählt auch die Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Die Aktivitäten bei der Anpassung der Haltestelleninfrastruktur konzentrieren sich dabei vorrangig auf den Umbau von zentralen und stark genutzten Haltestellen sowie die barrierefreie Gestaltung von Neu- und Ersatzbauten.

Im Mobilitätskonzept als Klimaschutzteilkonzept für die Stadt Heilbronn von 2019 spielt der Ausbau und die Angebotsausweitung des ÖPNV ebenfalls eine wichtige Rolle zur Umsetzung der gesetzten Ziele.

Ziel der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg ist die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bis 2030 zu einem flächendeckend attraktiven System. Die Landesregierung hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2010 zu verdoppeln.

Über eine Modernisierung am Bahnhofsvorplatz hat die Stadt Heilbronn bereits Anfang 2020 Gespräche mit der Deutschen Bahn AG geführt, die ihrerseits den Bahnhofsbereich im Rahmen des DB-Projektes „Zukunftsbahnhof“ modernisieren will. Das Projekt „Zukunftsbahnhof“ der Deutschen Bahn AG steht für einen Test innovativer Angebote an 16 ausgewählten Bahnhöfen in Deutschland. Auch der Heilbronner Hauptbahnhof wurde ausgewählt. Durch verschiedene Maßnahmen soll die Station des Hauptbahnhofs besser in das Bahnhofsumfeld eingebunden werden.

### 1.2 Verfahrensfragen

Die Stadtwerke Heilbronn GmbH (SWHN) planen die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Heilbronn. Für diese Maßnahme wird die Planfeststellung nach §28 Personenbeförderungsgesetz beantragt. Antragsteller sind die Stadtwerke Heilbronn GmbH (SWHN).

Die Stadtwerke Heilbronn GmbH (SWHN) betreiben und unterhalten das Stadtbahnnetz innerhalb Heilbronns. Direkt in der Innenstadt von Heilbronn führt die zweigleisige Strecke vom Hauptbahnhof über die Bahnhofstraße, die Kaiserstraße / Untere Neckarstraße, Allee bis zum Pfühlpark.

**Gegenstand des Vorhabens ist die Umgestaltung des Haltestellenbereiches für die Stadtbahn auf dem Bahnhofsvorplatz der Stadt Heilbronn**, die im Rahmen der von den Stadtwerken Heilbronn (SWHN) geplanten Sanierung der gesamten Gleisanlage realisiert werden soll. Neben der Umgestaltung des Haltestellenbereiches wird zusätzlich die Sanierung der Gleisanlage auf dem ca. 160 m langen Abschnitt im Bereich des Bahnhofsvorplatzes in der Innenstadt von Heilbronn geplant. **Durch die Umgestaltung des Haltestellenbereiches sind Anpassungen auf dem gesamten Bahnhofsvorplatz notwendig.**

## 2 Bestehende Situation

### 2.1 Lage und Gleiskörper

Über den Bahnhofsvorplatz führen zwei parallele Stadtbahngleise in Ost-West-Richtung. Auf dem Bahnhofsvorplatz befindet sich der Mittelbahnsteig der Haltestelle „Heilbronn Hbf/Willy-Brandt-Platz“, der über diese Gleise erschlossen wird. Westlich des Bahnsteigs befinden sich ein Fußgängerüberweg, der von der Gleisanlage gekreuzt wird und eine Gleiswechselstelle. Westlich der Gleiswechselstelle liegt die Wendeanlage der AVG und der Anschluss an die Gleise der DB.

Östlich des Bahnsteigs befindet sich ebenfalls ein Fußgängerüberweg, der von der Gleisanlage gekreuzt wird. Östlich des Fußgängerüberweges beginnt die Bahnhofstraße.

### 2.2 Bahnsteige

Die Stadtbahnhaltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz besteht aus einem Mittelbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten. Die Höhe des Bahnsteigs beträgt ca. 55 cm über Schienenoberkante. Der Bahnsteig ist ca. 4 m breit und 64 m lang. An den Enden des Bahnsteigs befindet sich jeweils eine Rampe mit einer Länge von 10 m bzw. 7 m. Der Mittelbahnsteig ist auf einer Länge von ca. 40 m überdacht.

### 2.3 Bussteige

Im Anschluss an das südliche der beiden durchgehenden Bahngleise folgt eine Busfahrbahn für die Busse in Richtung Osten (stadteinwärts). Die Ausleitung der Busse von der Weststraße und Bahnhofstraße zur Bushaltestelle stadteinwärts erfolgt signalisiert an der Einmündung Weststraße / Bahnhofstraße. Eine Einleitung auf die Bahnhofstraße ist ebenfalls signalisiert östlich der Bushaltestelle und der östlichen Fußgängerfurt vorhanden. Die Busse stadtauswärts (in Richtung Westen) halten in einer Busbucht die an die Bahnhofstraße angeschlossen ist.

Zwischen der Busfahrbahn und der Busbucht ist der Busbahnsteig, der dadurch sowohl die Busse stadteinwärts als auch stadtauswärts bedient, angeordnet. Eine Überdachung ist wie bei dem Mittelbahnsteig auf ca. 40 m Länge durch das Glasdach des Bahnhofsvorplatzes vorhanden. Im Bussteigbereich stehen sowohl die südlichen drei Stützen der Glasüberdachung sowie deren Anfahrschutz in Form von quadratischen Pfosten.

### 2.4 Verknüpfung Bus mit Stadtbahn

Die Bahnsteige für die Stadtbahn und die Bussteige sind über signalisierte Fußgängerüberwege, die über die Stadtbahngleise und die Fahrbahn führen, miteinander verknüpft.

### 2.5 Zugang zur Haltestelle

Nördlich des Mittelbahnsteigs befindet sich das Bahnhofsgebäude der DB. Sowohl der Mittelbahnsteig der Stadtbahn als auch die Bussteige sind über signalisierte Fußgängerüberwege, die über die Gleise und die Busspur führen, vom Haupteingang des Bahnhofsgebäudes zu erreichen. Die Fußgängerüberwege sind westlich und östlich des Stadtbahn-Bahnsteigs und der Bussteige angeordnet.

## 2.6 Fahrradabstellanlage

Das im Februar 2022 eröffnete vollautomatische Fahrradparkhaus "Radhaus" liegt in Höhe des östlichen Endes des Mittelbahnsteigs der Haltestelle Willy-Brand-Platz und bietet Platz für 122 Fahrräder, einschließlich 14 Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder.

## 3 Planungsziele / Planrechtfertigung

### 3.1 Vorgeschichte der Planung

Die ab dem Jahr 2000 gebaute Gleisanlage ist in Teilen durch die hohe Nutzungsfrequenz und das Alter sanierungsbedürftig. Insbesondere gilt die Sanierungsbedürftigkeit für den Streckenabschnitt vom Hauptbahnhof/Haltestelle Bahnhof/Willy-Brandt-Platz bis zur Kaiserstraße/Untere Neckarstraße.

Der Oberbau im Gleisbereich wurde als feste Fahrbahn ausgebildet und zwecks Überfahrbarkeit für die Fälle Befahrbarkeit für Ersatzverkehr und Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Rettungsdiensten auf der gesamten Länge mit Asphalt bis OK Schiene eingedeckt. In den Haltestellenbereichen wurde für die Eindeckung Pflaster verbaut.

Aktuell zeigen sich im o.g. Bereich der Oberfläche Risse und Aufwölbungen in Pflaster und Asphalt, verschlissene Oberbaumaterialien (Schiene), sowie Schäden des Unterguss- und Seitenvergussbereichs der Schienen. Zur Vermeidung von Betriebsgefahren und Betriebsunterbrechungen wurden in den letzten Jahren bereits kleinere Abschnitte saniert.

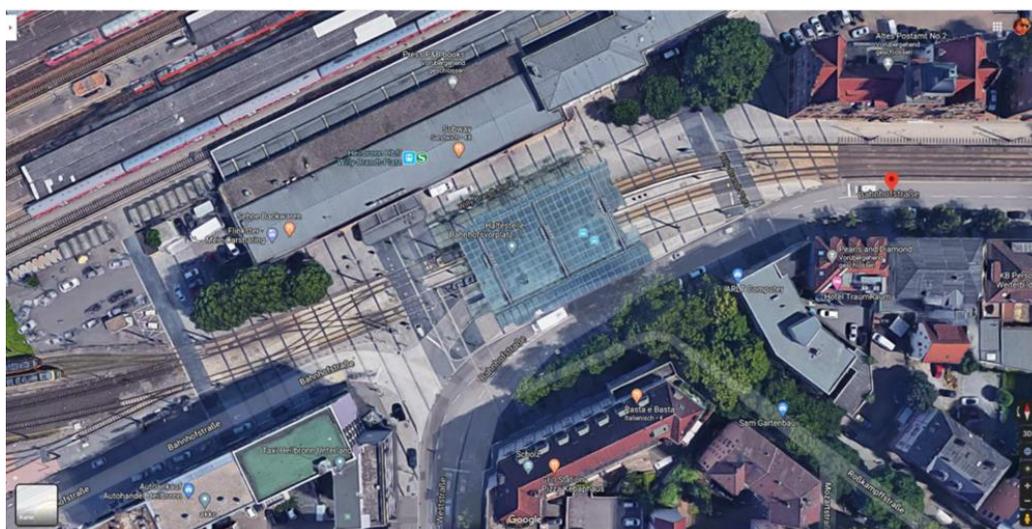


Abbildung 1: Darstellung des IST - Zustands des Bahnhofsvorplatzes

Der Gleis-, Eindeckungs- und Bahnsteigbereich weist einen starken Verschleiß und Beschädigungen auf, sodass die Sanierung und Erneuerung dringend empfohlen werden. Ebenfalls ist es erklärtes Ziel, die Haltestellensituation im Bereich des Hauptbahnhofs an zukünftige Anforderungen anzupassen und die nutzbare Fläche auf dem bestehenden Bahnsteig bzw. durch die Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs zu vergrößern. Durch die SWHN sind aus diesen Gründen Sanierung und Umgestaltung der gesamten Gleisanlagen und des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen.

### 3.2 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

In Anbetracht der zu erwartenden Zunahme der Fahrgastzahlen (politische Zielvorgabe des Landes lautet Verdopplung der ÖPNV-Nutzer bis 2030) müssen mehrere Maßnahmen ergriffen werden, um einen zeitgemäßen und sicheren Betrieb zu gewährleisten. Die Haltestelle Hauptbahnhof/Willy-Brandt-Platz hat eine zentrale Funktion, insbesondere als Umsteigehaltestelle im öffentlichen Personennahverkehr zwischen Zug-, Regional- und Stadtbus-, sowie dem Stadtbahnverkehr. An dieser Stelle findet auch eine gute Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr statt. Über das bereits fertiggestellte **Fahrradparkhaus** wird sichergestellt, dass Fahrräder sicher und geordnet abgestellt werden können. Der Umstieg vom Fahrrad in den ÖPNV und umgekehrt wird dadurch erleichtert.

Durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird die bestehende Infrastruktur entlastet sowie die Kapazität der gesamten Haltestelle erhöht.

Durch die Maßnahme wird unter anderem erreicht, dass Fahrzeuge, die aus der Wendeanlage in das Stadtbahnnetz einfahren, nicht mehr auf verspätete Fahrzeuge warten müssen. Dadurch werden die Abfahrzeiten besser eingehalten und Verspätungen nicht an andere Linien weitergegeben. Insofern dient die Maßnahme der Beschleunigung des ÖPNV und der Verbesserung der Umsteigebeziehungen vor dem Bahnhof. Dabei kommt es aber weder im Schienen- noch im Busverkehr zu Takterhöhungen.

Für die Stabilisierung des Betriebsablaufs und die Realisierung einer höheren Fahrgastkapazität soll neben den beiden bereits bestehenden Gleisen ein zusätzliches, drittes Gleis mit der entsprechenden Anbindung durch eine erweiterte Bahnsteiganlage gebaut werden. Das bestehende Gleis 1 verläuft direkt hinter dem Bahnhofsausgang (nördliches Gleis) und soll im Zusammenhang mit der Umgestaltungsmaßnahme saniert werden. Das bestehende Gleis 2 verläuft südlich versetzt parallel zu Gleis 1 und wird ebenfalls saniert, dient darüber hinaus aber auch für die Einbindung des neu zu errichtenden dritten Gleises. Die Einbindung des zusätzlichen dritten Gleises wird vor dem Hintergrund der bereits aktuell schon hohen Fahrgastzahlen und dem prognostizierten zukünftigen Anstieg des Fahrgastaufkommens geplant. Die erweiterte Gleisanlage soll in Kombination mit dem angepassten Bahnsteigsystem für die Bewältigung des steigenden Fahrgastaufkommens dienen, sodass auch in Zukunft ausreichende Fahrgastkapazitäten bereitgestellt werden können.

Die Umgestaltungs- und Sanierungsmaßnahmen resultieren aus folgenden Erfordernissen:

- Starker Verschleiß und Beschädigungen im Gleis- und Eindeckungsbereich
- Starke Beschädigungen an den Bahnsteigeindeckungen und den bestehenden Bahnsteiganlagen
- Beengte Platzverhältnisse für Fahrgäste beim Ein- und Umstieg

#### **Stadtbahn (S4, S41/42):**

##### 1. Platzverhältnisse:

Da derzeit je Richtung nur ein Gleis für zwei Stadtbahnlinien (S4 und S41/42) zur Verfügung steht und es nur einen Mittelbahnsteig gibt, treffen dort - oftmals zeitgleich - wartende Fahrgäste, sowie Ein- und Aussteiger für beide Fahrtrichtungen aufeinander.

Dies führt schon heute in den Hauptverkehrszeiten, d. h. im Schülerverkehr morgens und mittags, sowie im nachmittäglichen Berufsverkehr regelmäßig zu Kapazitätsengpässen auf dem Bahnsteig. Eine weitere Zunahme des Fahrgastaufkommens ließe zu Stoßzeiten keinen sicheren Betrieb mehr zu. Daher muss ein weiterer Bahnsteig am Bahnhofsvorplatz errichtet werden.

2. Durch den Bau eines dritten Gleises werden folgende Vorteile erzielt:
  - a. Eindeutige Zuordnung/Trennung der Stadtbahnlinien stadteinwärts auf Gleis 2 und 3
  - b. Dadurch Erhöhung der Pünktlichkeit im Falle von Verspätungen vorangehender Züge
  - c. Erhöhung der Betriebsstabilität durch pünktliche Bereitstellung der Züge und Beschleunigung der Abfertigung
  - d. Entzerrung der Fahrgastströme, dadurch Erhöhung des Fahrgastkomforts (Trennung der Fahrgastströme in stadtauswärtiger Richtung von den Fahrgastströmen in stadteinwärtiger Richtung)
3. Angebotsentwicklung:

Um die angestrebte Zunahme an Fahrgästen zu erreichen, muss mittel- bis langfristig das Fahrplanangebot ausgeweitet werden. Durch die mögliche Reaktivierung der Zabergäubahn wird das Fahrgastaufkommen weiter steigen. Die Anzahl der abzufertigenden Züge wird sich zunächst nicht erhöhen, da hierfür die Linie S41/S42 verlängert werden soll.

Es erfolgt zunächst keine Takterhöhung.

#### **Stadtbus (Linien 1, 5, 8, 10, 13, 64-64)**

Durch die Verlegung der Bushaltestelle stadteinwärts auf die südliche Straßenseite wird der Busverkehr deutlich beschleunigt. Derzeit kann die Ausfahrt aus der Haltestelle nach Signalanforderung nur einmal im LSA-Umlauf erfolgen. Hierbei können bis zu 90 Sekunden Wartezeit entstehen. Diese signalisierte Ausfahrt entfällt durch die Verlegung, was eine deutliche Beschleunigung zur Folge hat.

Eine Verdichtung der Busfahrpläne ist derzeit nicht geplant.

## **4 Beschreibung der Maßnahme**

### **4.1 Gleis**

#### **4.1.1 Ausbaustandard**

Der Bahnhofsvorplatz wird zukünftig von drei parallelen Gleisen erschlossen. Der Einstieg in die Fahrzeuge bzw. der Ausstieg aus den Fahrzeugen erfolgt über den Seitenbahnsteig im Norden und den Mittelbahnsteig.

Das Gleis 1 ist das nördlichste Gleis und liegt am Seitenbahnsteig. Südlich von Gleis 1 befindet sich das Gleis 2. Es liegt an der nördlichen Kante des Mittelbahnsteigs. An der südlichen Kante des Mittelbahnsteigs liegt das Gleis 3.

#### **4.1.2 Linienführung Stadtbahn**

Das dritte Gleis wird an der Stelle der heutigen Busspur vorgesehen. Der Bestandsbahnsteig wird durch zwei neu angeordnete Bahnsteige mit je einer Länge von 66 m (Mittelbahnsteig) bzw. 68 m (Seitenbahnsteig) ersetzt.

Der vorhandene Mittelbahnsteig wird in neuer Lage zwischen Gleis 2 und 3 hergestellt. Das vorhandene Gleis in Fahrtrichtung Westen (Gleis 1) und das vorhandene Gleis in Fahrtrichtung Osten (Gleis 2) werden in neuer Lage ca. 75 cm weiter südlich wiederhergestellt. Das Gleis 2 wird durch ein drittes Gleis (Gleis 3) in Fahrtrichtung Osten ergänzt.

Für alle Gleise und Weichen in neuer Lage ist im Bereich der festen Fahrbahn die Herstellung einer neuen Gleisbetontragplatte erforderlich. In diesem Zusammenhang erfolgt die Erneuerung von sieben vorhandenen Weichen sowie der Neubau von vier zusätzlichen Weichen für die Einbindung von Gleis 3 in Gleis 2 und die Verknüpfung der Gleise 1 und 2 auf der Ostseite der Haltestelle.

Die Maßnahme hat auch Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenraumes südlich der Gleise. Dies wird im Kapitel „Straße“ dargestellt

#### 4.1.3 Linienführung im Höhenplan (Stadtbahn)

Die neuen Gradienten der vorhandenen Gleisachsen orientieren sich stark an den vorhandenen Längsneigungen der bestehenden Gleisanlage und wurden auf Basis des Aufmaßes neu eingerechnet.

Die Gradienten des dritten Gleises ergibt sich aus den Anschlüssen an das vorhandene Gleis. Zwischen den Anschlüssen verläuft die Gradienten parallel zur Gradienten von Gleis 2.

#### 4.1.4 Querschnittsgestaltung

Im westlichen Teil des Umbaubereiches werden die Gleise an die Wendeanlage der AVG und den Übergang zu den DB-Gleisen angeschlossen. Hier werden die Gleise überwiegend als offenes Querschwellengleis hergestellt. In der Regel werden hier Rillenschienen 59R2 auf Betonschwellen B70 im Schotterbett gebaut. Die vorhandenen Rasengitterplatten im Bereich der Weiche 4 werden wiederhergestellt.

Der übrige Teil des Gleisbereichs wird hartfest eingedeckt, sodass er begehbar/befahrbar ist. Die Gleisabstände zwischen den Gleisen sind im Lageplan dargestellt.

## 4.2 Bahnsteige

Der Mittelbahnsteig hat eine Breite von ca. 4,00 m (vgl. Lageplan) und eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante. Er wird mit einer hartfesten Oberfläche befestigt. Der nördliche Bahnsteig hat ebenfalls eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante und wird mit einer hartfesten Oberfläche befestigt. Er ist aufgrund der Höhenlage auf einer Länge von ca. 53 m über eine Stufe zu erreichen. Der nördliche Bahnsteig ist zwischen ca. 4,20 m und 6,65 m breit. Die drei Bahnsteigkanten werden aus Betonfertigteilen hergestellt.

## 4.3 Straße

### 4.3.1 Ausbaustandard

Aufgrund der Ergänzung eines dritten Gleises an der Haltestelle „Heilbronn Hbf/Willy-Brandt-Platz“ muss die unter dem Glasdach geführte Busspur in Richtung Innenstadt auf die Südseite der Bahnhofstraße verlegt werden. Die künftige Busbucht wird in dem Bereich der heutigen Kurzzeitstellplätze für Pkw angeordnet. Um die gewünschten Längen als Aufstellbereich für die Busse zu erhalten, werden die Fußgängerfurten in der Bahnhofstraße verschoben. Ziel ist es ein Halten für bis zu drei Busse gleichzeitig in den beiden Busbuchten zu ermöglichen. Hierfür werden auch im Umfeld der neuen Busbuchten die Fahrbahnränder angepasst. Besonderer Wert wird daraufgelegt, dass eine Vorbeifahrt anhaltenden Bussen für den fließenden Verkehr weiterhin möglich ist und dass die Busse spaltfrei am Busbord zum Stehen kommen können.

Im westlichen Bereich der Bahnhofstraße wird im Zuge der Baumaßnahme die Fahrbahn aufgeweitet um Konflikte, die im Begegnungsverkehr im Bestand auftreten, zu entschärfen.

Die Fahrbahnränder wurden mittels Schleppkurvenuntersuchung geprüft und optimiert.

#### 4.3.2 Linienführung Straße

Die Linienführung und Fahrstreifenaufteilung im Planungsraum orientiert sich stark am Bestand. Von der Weststraße kommend bleibt die Fahrstreifenaufteilung (links und geradeaus) unverändert.

Der Linksabbieger in die westl. Bahnhofstraße erhält durch die neue nördliche Fahrbahnrandgestaltung etwas mehr Fläche für den Abbiegevorgang. Dies wurde besonders in Bezug auf den Begegnungsfall Bus – Bus untersucht.

Der südliche Fahrbahnrand der Weststraße kann durch den Entfall der Mittelinsel in der Fußgängerfurt (Bahnhofstr.) weiter in die Fahrbahn hineingezogen werden. Hierdurch kann etwas mehr Länge für die neue Busbucht stadteinwärts gewonnen werden.

#### 4.3.3 Linienführung im Höhenplan (Straße)

Die Gradienten der Straße orientiert sich stark an den vorhandenen Längsneigungen (s. Unterlage 7.2). Im Zuge der Deckensanierung und Anschlussplanung der Bushaltestelle werden kleinere Optimierungen vorgenommen. Auch in den Gehwegbereichen orientieren sich die Höhen am Bestand, lediglich im Anschlussbereich der neuen Bushaltestelle wird auf ein bis drei Metern ein Angleichen des Gehwegs/Wartebereichs an den Bestand erforderlich.

#### 4.3.4 Querschnittsgestaltung

Ein Straßenquerschnitt der Bahnhofstraße ist in Unterlage 6.3 dargestellt. Die Kfz-Fahrbahn der Bahnhofstraße wird im westlichen Bereich der Bushaltestellen etwas breiter ausgeführt und läuft nach Osten hin auf die im weiteren Verlauf durchgängig vorhandene Breite von 6,50 m zusammen. Diese Aufweitung im Westen sorgt dafür, dass der fließende Verkehr auch an drei stehenden Bussen (2x Gelenkbus, 1x Linienbus) vorbeifahren kann.

Die Busbuchten werden mit einer Breite von 3,00 m ausgeführt. Der Wartebereich des nördlichen Bussteigs variiert zwischen einer Breite von 2,40 m bis 13,50 m. An den südlichen Bussteig grenzt eine bestehende Platzfläche mit Baumquartieren, Fahrradabstellbügeln und Sitzbänken an. Aktuell wird ein Gestaltungskonzept für den Bahnhofsvorplatz entwickelt, welches auch eine neue Beleuchtung und Wartehäuschen im Bereich der südlichen Bushaltestellen vorsieht. Aufgrund der noch nicht endgültig abgestimmten Lage wurde auf eine Darstellung der Lichtmaste und Wartehäuschen im Lageplan verzichtet.

### 4.4 Zugänge zu den Haltestellen

Die Bahn- und Bussteige liegen annähernd parallel in Ost-West-Richtung. Der südliche Bussteig schließt sich barrierefrei an den vorhandenen Gehweg an. Zwischen den Bussteigen befindet sich die Fahrbahn für den MIV, den Radverkehr und die Busse. Für die Querung der Fahrbahn sind am Ende der Bussteige signalisierte Fußgängerüberwege vorgesehen.

Zwischen dem nördlichen Bussteig und dem Mittelbahnsteig sowie zwischen dem Mittelbahnsteig und dem nördlichen Bahnsteig befinden sich die Gleisanlagen. Auch für die Überquerung der Gleisanlagen sind an beiden Enden der Bahnsteige signalisierte Fußgängerüberwege vorgesehen.

Der nördliche Bahnsteig ist über eine Stufe mit dem Platz vor dem Empfangsgebäude der DB verbunden.

## 4.5 Betriebstechnische Ausrüstung

### 4.5.1 Fahrleitungsanlage

Die bereits vorhandene Fahrleitungsanlage ist an die Umgestaltung des Haltestellenbereiches für die Stadtbahn auf dem Bahnhofsvorplatz der Stadt Heilbronn und an die neue Gleis- und Weichenlage anzupassen. Dazu wird die Fahrleitungsanlage in gleicher Art und Weise der bestehenden Anlage an die neue Situation angepasst.

Als Fahrleitungsbauart kommt die Regelbauart Re 100 nach dem Ebs Zeichnungswerk zur Anwendung. Die Regelfahrdrahthöhe beträgt 5,50m. Die Regelsystemhöhe beträgt 1,40m. Im Umbaubereich der 15-kV Fahrleitung ist eine Kettenwerksanhebung geplant, damit die Fahrdrahthöhe von 5,50m im ungünstigsten Fall im Stadtbereich nicht unterschritten wird.

Im Bereich der Überdachung Bahnhofsvorplatz wird ein dauernder Abstand Überdachung – Tragseil von > 0,3m eingehalten. Für beide Kettenwerke ist im Bereich der Überdachung isoliertes Tragseil einzubauen.

Als Regelgründung für die Fahrleitungsmasten kommt die Bohrrohrgründung zum Einsatz. Wie im gesamten Stadtgebiet vorhanden werden Peinermasten ohne Halbrundkappe errichtet. Als Trageinrichtung kommen wie im Bestand Querfelder zur Anwendung.

Die Erdung der Fahrleitungsanlage wird an die neue Situation angepasst.

### 4.5.2 Lichtsignalanlagen

Die im Bestand vorhandene Lichtsignalanlage am Knoten Bahnhofstraße / Weststraße bzw. die signalisierte Fußgängerquerung auf der Ostseite der Haltestelle müssen auf die geänderten Verhältnisse angepasst werden. Hierzu zählen u. A. veränderte Räumzeiten, Entfall einer Verkehrsinsel und dass der Stadtbahnbus in Fahrtrichtung Innenstadt zum Erreichen der Bushaltestelle unter dem Dach die Bahnhofstraße nicht mehr bei Ein- und Ausfahren jeweils queren muss. Grundsätzliche Änderungen in der Signalisierung sind durch die aus dem Umbau der Stadtbahnhaltestelle resultierenden Folgemaßnahmen nicht erforderlich.

### 4.5.3 Technische Ausrüstung der Haltestelle

Die Stadtbahnhaltestelle wird gem. den allgemeinen Vorgaben analog zum Bestand ausgestattet. Hierzu zählen dynamische Fahrgastinformationssysteme, Fahrscheinautomaten und eTicket-Scanner. Die Bushaltestelle wird ebenfalls mit einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige ausgestattet

## 4.6 Weitergehende Planungen

### 4.6.1 Fahrbahnen für den Individualverkehr

Nachdem eine technisch umsetzbare Lösung für die Einbindung des dritten Gleises gefunden wurde, für welche nunmehr das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde, ist es erforderlich, das Umfeld des Bahnhofsvorplatzes unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr, Barrierefreiheit, MIV inkl. Kiss & Drop, Platzgestaltung) gesamtheitlich zu betrachten. Aufgrund der Verdichtung der Stadtbahngleise, der Verlängerung der Bahnsteige und der Verlegung einer Bushaltestelle auf die Südseite der Bahnhofstraße ergeben sich räumlich neue Bezüge, die einer planerischen Neuordnung des Freiraumes bedürfen. Die bestehenden Straßenquerungen müssen verlegt werden, der Bahnhofseingang muss neu akzentuiert werden, um klar erkannt zu werden. Ziel ist es, die Freiflächen zu klären, die Wegeverbindungen zu stärken und Klimaanpassungsmaßnahmen zu integrieren, um an diesem wichtigen

Verkehrsknoten und Stadteingang ein attraktives Entrée zu schaffen. **Hierzu wird derzeit ein Konzept erarbeitet, welches nicht Bestandteil der zur Genehmigung vorliegenden Planung ist.**

Die vorliegende Planung wurde mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Heilbronn abgestimmt. Vorliegende Engstellen wurden diskutiert und stehen einem zukünftig geplanten, durchgängigen Radwegenetz nicht entgegen.

#### 4.6.2 Fahrradabstellanlage

Das 2022 eröffnete vollautomatische Fahrradparkhaus auf der Ostseite der Stadtbahnhaltestelle bleibt unverändert gut von der Stadtbahn- und Stadtbushaltestelle erreichbar.

#### 4.6.3 Fahrgastunterstände Bus

Die vorhandene auffällige Glasüberdachung auf dem Bahnhofsvorplatz wird auch zukünftig in gewohnter Weise den Fahrgästen der Stadtbahn Schutz vor Regen bieten können, da das zusätzliche Gleis im Bereich der heutigen Busspur liegen wird. An der Situation der stadtauswärtigen Bushaltestelle auch unter diesem Glasdach verändert sich bezüglich des Wetterschutzes auch nichts. Lediglich für die neue Bushaltestelle stadteinwärts auf der Südseite der Bahnhofstraße werden neue Fahrgastunterstände erforderlich. Diese werden in der Gestaltungsplanung des gesamten Willy-Brandt-Platzes berücksichtigt und gleichzeitig umgesetzt.

### 4.7 Entwässerung

Grundsätzlich bleiben die Straßen- und Gleisentwässerungsanlagen im Bestand erhalten und werden nach Erfordernis ertüchtigt bzw. angepasst. Eine detaillierte Betrachtung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Durch das zusätzliche Gleis wird die Anpassung der Entwässerung notwendig. Das anfallende Oberflächenwasser wird wie im Bestand gesammelt und an die vorhandene Vorflut abgeleitet.

Durch die Fahrbahnrandanpassungen in den Anschlussbereichen der südlichen Busbucht sind einige Straßeneinläufe zu versetzen. In der Busbucht selbst wird eine Schlitzrinne vorgesehen, da diese den Beanspruchungen durch das Überfahren mit Bussen besser standhält und nahezu keine Längsneigung in diesem Bereich der Bahnhofstraße vorhanden ist. Angeschlossen werden die Entwässerungsvorrichtungen der Straßenverkehrsanlagen wie im Bestand an den vorhandenen Mischwasserkanal.

### 4.8 Leitungen

Die vorhandenen Leitungskreuzungen werden bei den geplanten Tiefbauarbeiten gesichert.

Im Wesentlichen bleiben die Ver- und Entsorgungsleitungen im Bestand erhalten. Die Abfragen (12/2020 und 04/2023) bei allen Leitungsträgern haben ergeben, dass keine umfangreichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt erforderlich werden. Ebenso hat kein Leitungsträger parallele Arbeiten an seinen Leitungen angemeldet.

Anpassungen sind im Bereich einiger Fahrleitungsmastfundamente notwendig. Voraussichtlich müssen an mehreren Stellen Strom-, Beleuchtungs-, und Telekomkabel um die Fundamente herum verlegt werden.

### 4.9 Feuerwehrumfahrung

Eine Feuerwehzufahrt zum Bahnhofsvorplatz ist gewährleistet.

## 5 Barrierefreiheit

Die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen werden berücksichtigt. Die Bahnsteige sind über Rampen zu erreichen, so dass mobilitätseingeschränkte Personen diese problemlos betreten/befahren können. Die westlichen Rampen haben eine Neigung von maximal 6 % und sind somit barrierefrei. Auf der Ostseite kann die maximale Steigung von 6 % aufgrund von vorhandenen Zwangspunkten nicht eingehalten werden. Auf der Nordseite des Seitenbahnsteigs wird der Übergang zwischen Bahnhofsvorplatz und Bahnsteigfläche durch eine Blockstufe ausgebildet. Diese wird mit Aufmerksamkeitsfeldern auf ihrer gesamten Länge verdeutlicht. Weiterhin werden taktile Leitstreifen eingebaut, sodass alle Einrichtungen (z. B. Einstiegsfelder, digitale Fahrgastinformationen etc.) über ein taktiles System auch für Sehbehinderte erkennbar und auffindbar werden.

Die vorhandenen LSA-Fußgängerfurten sowie die beiden Bushaltestellen werden im Zuge des Umbaus mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Dieses wird über die Bahnübergänge westlich und östlich der Bahnsteige fortgeführt. Die Bahnsteige werden wie bereits im Bestand mit taktilen Elementen versehen.

Bei den beiden Bushaltestellen handelt es sich um eine Mehrfachhaltestelle, bei der bis zu drei Busse hintereinander halten können. Ein Einstiegsfeld wird nur für den ersten Bus vorgesehen, da durch verschiedene Buslängen die feste Verortung der weiteren Türen nicht möglich ist. Betrieblich ist festgelegt, dass die Busfahrer es sehbehinderten Personen ermöglichen, immer an dem ersten Haltepunkt einsteigen zu können.

Das taktile Leitsystem wird vorerst nur innerhalb der Planfeststellungsgrenze betrachtet. Die Stadt Heilbronn plant im Zuge des Gestaltungskonzeptes für den Bahnhofsvorplatz dieses an den Hauptbahnhof, in Richtung Innenstadt und an die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke „Blitz“ anzuschließen. Die Umsetzung des Gesamtkonzeptes ist von Seiten der Stadt Heilbronn aktuell für 2024-25 geplant.

Bei der weiteren Ausarbeitung der Anforderungen der Planung an die Barrierefreiheit wird die Planung des gesamten Platzes durch die Stadtwerke Heilbronn und der Stadt Heilbronn eng mit der Inklusionsbeauftragten der Stadt Heilbronn sowie dem Blinden- und Sehbehindertenverband abgestimmt.

## 6 Durchführung der Baumaßnahme

### 6.1 Bauzeit und Bauablauf (informativ)

Die Durchführung der Maßnahme ist im Wesentlichen für das Jahr 2024 vorgesehen. Ggf. werden einzelne Arbeiten in 2025 ausgeführt.

Es ist vorgesehen, zunächst die Verkehrsanlagen des IV und dann die der Stadtbahn unter Einstellung des Stadtbahnbetriebes umzugestalten.

Im weiteren Umfeld des Hauptbahnhofes ist für das Jahr 2023 die Gleiserneuerung der Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Hbf. und Gerberstraße vorgesehen.

### 6.2 Abfälle

Die anfallenden Abfälle werden gemäß den aktuellen gesetzlichen Anforderungen ordnungsgemäß entsorgt. Die Prüfung der Abfälle erfolgt baubegleitend.

### **6.3 Kampfmittel**

Der Vorhabenbereich wurde mit Hilfe einer Luftbildauswertung zur Überprüfung des Verdachts auf Kampfmittelbelastung auf die mögliche Kontamination mit Sprengbomben-Blindgängern untersucht.

Die Luftbildauswertung hat den Verdacht der Kontamination des Erkundungsgebietes mit Kampfmitteln bestätigt.

Für das gesamte Erkundungsgebiet wird eine nähere technische Untersuchung durch einen Kampfmittelbeseitigungs- oder -räumdienst des Bundeslandes oder ein privates Fachunternehmen (Kampfmittelondierung) empfohlen. Dieses muss über eine Zulassung nach § 7 SprengG und geschultes Personal (Befähigungsschein nach § 20 SprengG) verfügen. Es wird dringend empfohlen, vor einer weiterführenden technischen Untersuchung im Bereich des Erkundungsgebiets keine Eingriffe in den Untergrund vorzunehmen.