

Priorisierung barrierefreier Ausbau (Schienennetz Heidelberg)

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH / Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH

1. Einleitung

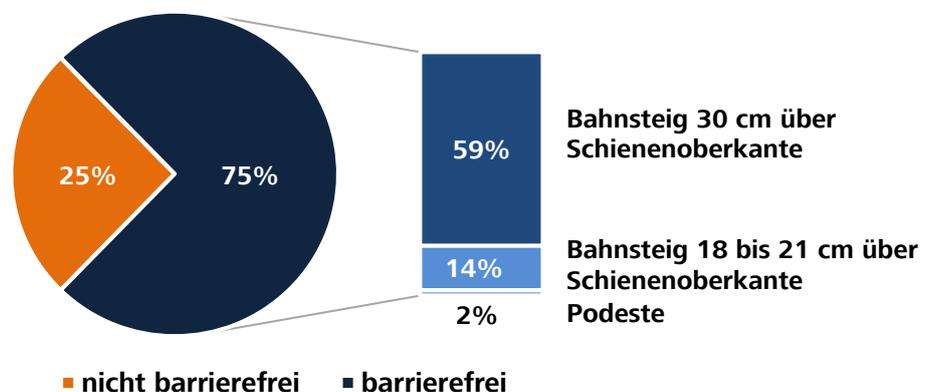
Die Priorisierung des barrierefreien Ausbaus im Schienennetz Heidelberg ist in Anlehnung an den „Kommunalen Leitfaden für den barrierefreien Haltestellenausbau“¹ sowie den „Gemeinsamen Nahverkehrsplan“² des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) erstellt worden. Grundlage sind darüber hinaus nachfolgende Einflussfaktoren, die bei allen Haltestellen im Schienennetz der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH angewandt wurden:

- Größe der Reststufe und des Restspaltes
- Nutzbarkeit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe
- Verknüpfungsfunktion (Straßenbahn-Eisenbahn, Straßenbahn-Straßenbahn oder Straßenbahn-Bus)
- Fahrgastaufkommen
- Ziele in der näheren Umgebung
- bereits barrierefrei ausgebaute Haltestellen in der näheren Umgebung
- Wirtschaftlichkeit im Verhältnis zum Nutzen des barrierefreien Ausbaus

2. Statistik

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Anteil barrierefreier und nicht barrierefreier Haltestellen (Stand März 2019). Die bis September 2019 im Bau befindlichen Haltestellen Heidelberg Hbf. Nord, Heidelberg Hbf. West und Stadtwerke werden bereits als barrierefrei ausgebaut berücksichtigt.

- gesamt: **59** (inkl. Linie 5)
- nicht barrierefrei ausgebaut: **15 (25 %)**
- barrierefrei ausgebaut: **44 (75 %)**
 - 30 cm-Bahnsteighöhe („Bahnsteig 30 cm über Schienenoberkante“): **35 (59 %)**
 - 18 bis 21 cm-Bahnsteighöhe („Bahnsteig 18 bis 21 cm über Schienenoberkante“): **8 (14 %)** (nach GNVP „mit Erschwernissen barrierefrei“)
 - Podeste: **1 (2 %)** (Bismarckplatz)



¹ https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf

² <https://www.vrn.de/verbund/planung/nahverkehrsplaene/index.html>

3. Überblick der Haltestellen

Priorität 0.2 (in Planung zum Ausbau)

Nicht barrierefreie Haltestellen deren Ausbau (gemäß dem heutigen Ausbaustandard) priorisiert vorangetrieben wird. Für die Priorität 0.2 liegen bereits Planungsaufträge vor. Der Umbau nach 2021 ergibt sich insbesondere aus den erforderlichen Vorlaufzeiten von Planungs-, Bürgerbeteiligungs- und Planfeststellungsverfahren.

Haltestelle	Bestand	Umsetzung / Bau	Bemerkung
Bunsengymnasium	nicht barrierefrei	vrsl. 2022 – 2023 ³	- vrsl. gemeinsame Umsetzung als Maßnahme „Ausbau Straßenbahn Berliner Straße“ - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren
Technologiepark	nicht barrierefrei	vrsl. 2022 – 2023 ³	- vrsl. gemeinsame Umsetzung als Maßnahme „Ausbau Straßenbahn Berliner Straße“ - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren
Jahnstraße	nicht barrierefrei	vrsl. 2022 – 2023 ³	- vrsl. gemeinsame Umsetzung als Maßnahme „Ausbau Straßenbahn Berliner Straße“ - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren
Burgstraße	nicht barrierefrei	vrsl. 2023 – 2024	- vrsl. gemeinsame Umsetzung als Maßnahme „Dossenheimer Landstraße“ - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren
Biethsstraße	nicht barrierefrei	vrsl. 2023 – 2024	- vrsl. gemeinsame Umsetzung als Maßnahme „Dossenheimer Landstraße“ - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren
Rohrbach Süd	nicht barrierefrei	vrsl. 2022 – 2023	- tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren

Priorität 1 (vordringlicher Ausbaubedarf)

Nicht barrierefreie Haltestellen mit vordringlichem Ausbaubedarf. Der Umbau nach 2021 ergibt sich insbesondere aus den erforderlichen Vorlaufzeiten von Planungs-, Bürgerbeteiligungs- und Planfeststellungsverfahren.

Haltestelle	Bestand	Umsetzung / Bau	Bemerkung
Wieblingen Mitte	nicht barrierefrei	vrsl. ab 2023	- Linie 5 (Haltestelle der MV Mannheimer Verkehr GmbH) - vrsl. gemeinsam mit Taubenfeld - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren

³ Derzeitiger Planungsstand Investitionsplan HSB, aufgrund erforderlicher Planungsvorläufe erfolgt Neufestsetzung nach erforderlichem Planungsvorlauf inklusive Planfeststellungsverfahren.



Priorität 2 (weiterer Ausbaubedarf)

Nicht barrierefreie Haltestellen mit weiterem Ausbaubedarf.

Haltestelle	Bestand	Umsetzung / Bau	Bemerkung
SRH Campus	nicht barrierefrei	vrsl. ab 2024	- Linie 5 (Haltestelle der MV Mannheimer Verkehr GmbH) - vrsl. gemeinsam mit Neubau Schollengewann - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren
Freiburger Straße	nicht barrierefrei	vrsl. ab 2022/23	- tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren
Taubenfeld	nicht barrierefrei	vrsl. ab 2023	- Linie 5 (Haltestelle der MV Mannheimer Verkehr GmbH) - vrsl. gemeinsam mit Wieblingen Mitte - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren

Priorität 3 (nachrangiger Ausbaubedarf)

Nicht barrierefreie Haltestellen mit nachrangigem Ausbaubedarf.

Haltestelle	Bestand	Umsetzung / Bau	Bemerkung
Gneisenaustraße Süd	nicht barrierefrei	vrsl. ab 2024	- Linie 5 (Haltestelle der MV Mannheimer Verkehr GmbH) - tatsächlicher Zeitpunkt abhängig vom Planfeststellungsverfahren - bei Neubau des Betriebshofs am Standort Ochsenkopf Umbau der Haltestelle im baulichen Zusammenhang mit dem Betriebshof - nächste Haltestelle Hauptbahnhof (Nord)
Czernybrücke	nicht barrierefrei	vrsl. ab 2025	- vrsl. hoher baulicher Eingriff durch konkurrierende Nutzung (u. a. fließender Verkehr, Fußgängerverkehr) - Wirtschaftlichkeit zum Nutzen ist noch im Rahmen einer Machbarkeitsprüfung konkreter zu ermitteln - nächste Haltestellen Betriebshof/Gadamerplatz



Priorität 4.1 (Zurückstellung)

Nicht barrierefreie Haltestellen, für deren Ausbau (gemäß dem heutigen Ausbaustandard) eine Abwägung hinsichtlich der Nutzung und des hohen baulichen und wirtschaftlichen Aufwandes bedarf. Umsetzungszeitpunkt ist hier insbesondere von gesamthaftem Straßenumbau abhängig.

Haltestelle	Bestand	Umsetzung / Bau	Bemerkung
Römerstraße	nicht barrierefrei	-	<ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnittes Bergheimer Straße aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit notwendig (konkurrierende Nutzung u. a. Städtebau, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr) - erst wirtschaftlich und baulich umsetzbar, wenn eine Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnittes in Betracht gezogen wird - taktiles Blindenleitsystem nach seinerzeitigem Standard vorhanden - nächste Haltestelle Stadtbücherei
Volkshochschule	nicht barrierefrei	-	<ul style="list-style-type: none"> - siehe Römerstraße - nächste Haltestelle Betriebshof
Altes Hallenbad	nicht barrierefrei	-	<ul style="list-style-type: none"> - siehe Römerstraße - nächste Haltestelle Bismarckplatz



Priorität 4.2 (Zurückstellung)

Haltestellen, die per Definition mit "Erschwernissen barrierefrei" sind. Die Erreichbarkeit der Straßenbahnen für Rollstuhlfahrer wird über fahrzeuggebundene Rampen oder örtliche Podeste gewährleistet. Des Weiteren ist ein taktils Leitsystem für Blinde gemäß dem jeweils seinerzeit gültigen Ausbaustandard vorhanden. Die Ausbaunotwendigkeit ist daher nicht vorrangig.

Haltestelle	Bestand	Umsetzung / Bau	Bemerkung
Betriebshof	Bahnsteige auf 20 cm ausgebaut	langfristiger Ausbau angestrebt	<ul style="list-style-type: none"> - per Definition mit „Erschwernissen barrierefrei“ - Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnittes aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit notwendig (konkurrierende Nutzung u. a. Städtebau, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr) - erst wirtschaftlich und baulich umsetzbar, wenn eine Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnittes in Betracht gezogen wird
Bismarckplatz	Bahnsteige mit Podest auf 30 cm	langfristiger Ausbau angestrebt	<ul style="list-style-type: none"> - Podest-Einbau im Jahr 2011/ Erneuerung der Gleise im Jahr 2015 - Bushaltestellen am Bismarckplatz nicht barrierefrei, daher langfristiger barrierefreier Ausbau gemäß dem heutigen Ausbaustandard angestrebt - wegen hohem Umsteigeraufkommen innerhalb der Priorität 4.2 die vordringlichste Maßnahme
Rohrbach Markt	Bahnsteige auf 21 cm ausgebaut	langfristiger Ausbau oder Teilausbau angestrebt	<ul style="list-style-type: none"> - per Definition mit „Erschwernissen barrierefrei“ - letzter Umbau im Jahr 2009 - langfristige barrierefreie Ausbaumaßnahmen gemäß dem heutigen Ausbaustandard angestrebt - Anfahrbarkeit für Kleinbusse der Linie 28 bei Ausbau auf 30 cm nicht mehr gegeben, daher ggf. nur Teilausbau
Brückenstraße	Bahnsteige auf 21 cm ausgebaut	langfristiger Ausbau oder Teilausbau angestrebt	<ul style="list-style-type: none"> - per Definition mit „Erschwernissen barrierefrei“ - letzter Umbau im Jahr 2002 - langfristige barrierefreie Ausbaumaßnahmen gemäß dem heutigen Ausbaustandard angestrebt - Einschränkungen wegen Grundstückseingängen
Rudolf-Diesel-Straße	Bahnsteige auf 20 cm ausgebaut	langfristiger Ausbau angestrebt	<ul style="list-style-type: none"> - per Definition mit „Erschwernissen barrierefrei“ - Bau im Jahr 2006 - langfristige barrierefreier Ausbau gemäß dem heutigen Ausbaustandard angestrebt
Heiligenbergschule	Bahnsteige auf 18 cm ausgebaut	langfristiger Ausbau angestrebt	<ul style="list-style-type: none"> - per Definition mit „Erschwernissen barrierefrei“ - langfristiger barrierefreier Ausbau gemäß dem heutigen Ausbaustandard angestrebt



Priorität 5 (kein weiterer Ausbau möglich)

Haltestellen, bei denen ein weitergehender Ausbau (gemäß dem heutigen Ausbaustandard) in der heutigen Bestandslage aus technischen Gründen nicht realisierbar ist. Die hier genannten Haltestellen sind jedoch bereits mit „Erschwernissen barrierefrei“.

Haltestelle	Bestand	Umsetzung / Bau	Bemerkung
Römerkreis Süd	Bahnsteige auf 21 cm ausgebaut	kein weiterer Ausbau möglich	- per Definition mit „Erschwernissen barrierefrei“ - aufgrund angrenzender Bebauung und Grundstückszufahrten kein weiterer barrierefreier Ausbau gemäß dem heutigen Ausbaustandard möglich
Montpellierbrücke	Bahnsteige auf 21 cm ausgebaut	kein weiterer Ausbau möglich	- per Definition mit „Erschwernissen barrierefrei“ - aufgrund begrenzter Brückenauflast kein weiterer barrierefreier Ausbau gemäß dem heutigen Ausbaustandard möglich