

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0285/2015/BV**

Datum:  
27.08.2015

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat II, Tiefbauamt  
Dezernat V, Kämmereiamt

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberger 2020  
- Teilprojekt Straßenbahn Bahnstadt:  
Kostenteilungsvereinbarung**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 13. Oktober 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	16.09.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	30.09.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	08.10.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat der Durchführung und Finanzierung der städtischen Kostenanteile für das Teilprojekt Straßenbahn Bahnstadt im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg 2020 zuzustimmen.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Straßenbahn Bahnstadt	1.280.000 €
Die Stadt erteilt eine Kostenübernahmeerklärung an die rnv in Höhe der nicht förderfähigen Kosten.	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine. Der Stadt werden nur die nicht förderfähigen Kosten in Rechnung gestellt	
<b>Finanzierung:</b>	
Im Jahr 2016 stehen im Teilhaushalt des Amtes 66 unter PSP-Element 8.66111610.700 Mittel zur Verfügung	<u>500.000 €</u>
Die für die nachfolgenden Jahre 2017 – 2019 erforderlichen Mittel sind bereits in der mittelfristigen Finanzplanung (Investitionsprogramm) eingestellt.	<u>780.000 €</u>

**Zusammenfassung der Begründung:**

Für das Teilprojekt Straßenbahn Bahnstadt des Mobilitätsnetzes ist die Kostenteilungsvereinbarung mit der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) gemäß dem Straßenbenutzungsvertrag zu schließen. Der städtische Anteil beträgt voraussichtlich 1.280.000 €. Die Maßnahme wird unter der Gesamtregie der rnv in den Jahren 2016 – 2019 umgesetzt.

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 16.09.2015**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 30.09.2015**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## **Sitzung des Gemeinderates vom 08.10.2015**

**Ergebnis:** einstimmig beschlossen

## **Begründung:**

### **1. Anlass**

Im Jahr 2016 sollen die Bauarbeiten zum Neubau einer Straßenbahn in der Bahnstadt zwischen Eppelheimer Straße und Czernybrücke bzw. Montpellierbrücke beginnen. Im Verlaufe der Maßnahme sollen die Haltestellen Eppelheimer Terrasse, Gadamerplatz und Hauptbahnhof Süd neu errichtet werden. Außerdem werden durch die Stadt parallel Fahrbahnflächen, Gehwege sowie Parkstreifen hergestellt bzw. erneuert. Für die Straßenbahnmaßnahme wurde von der HSB eine Förderung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms (Teilmaßnahme im Mobilitätsnetz Heidelberg) beantragt.

### **2. Kosten**

#### **2.1 Kostenteilungsvereinbarungen**

Die rnv ist Vorhabenträgerin für die Durchführung der Teilprojekte des Mobilitätsnetzes; die Finanzierung erfolgt durch die HSB. Wegen vertraglicher Verpflichtungen aus dem Straßenbenutzungsvertrag ergeben sich für die Stadt Heidelberg Kosten, die mit dieser Vorlage erläutert und beschlossen werden sollen. Auf Grundlage des zwischen der Stadt und der HSB vereinbarten Straßenbenutzungsvertrages werden für die jeweiligen Teilprojekte einzelne Kostenteilungsvereinbarungen geschlossen. Diese beziehen sich auf Planungs- und Baukosten der durch die Straßenbahnmaßnahme bedingten Arbeiten im Verkehrsraum.

Der Straßenbenutzungsvertrag wurde zuletzt am 08.12.2006 zwischen der Stadt Heidelberg und der HSB erneuert. Er regelt die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien sowie sämtliche Fragen der Kostentragung, die sich aus der Nutzung des öffentlichen Straßenraumes ergeben. Danach bezahlt die Stadt Heidelberg beispielsweise anteilig die Kosten, die für die Erneuerung von Lichtsignalanlagen oder Straßenflächen entstehen (=Neuwertausgleich). Hat die Stadt besondere Anforderungen an die funktionale und gestalterische Einbindung der ÖV-Anlage in ihr Umfeld, so trägt sie auch hierfür die anfallenden Mehrkosten. Zuwendungsfähige Anteile sind in den dargestellten städtischen Kostenanteilen bereits verrechnet.

Für jedes Teilprojekt wird die Stadt mit der HSB Finanzierungsverträge abschließen. Die Finanzierungsverträge, die Plangenehmigungen (ggf. durch Planfeststellungsbeschluss) und die Fördermittelzusagen sind Voraussetzungen für die Umsetzungszusage in den Gremien der HSB.

Sämtliche Maßnahmen werden von der rnv ausgeschrieben und vergeben. Deshalb ist die Stadt verpflichtet, Kostenübernahmeerklärungen an die rnv in Höhe der nicht förderfähigen Kosten zu erteilen. Die Stadt stellt die dafür benötigten Mittel im Haushalt bereit. Dabei wird davon ausgegangen, dass die zuwendungsfähigen Kosten mit 80% gefördert werden. Der konkrete Förderanteil ergibt sich jedoch erst nach Erlass des Zuwendungsbescheides und der Anerkennung als notwendige Folgemaßnahme.

Im Maßnahmenbereich des Projektes Straßenbahn sind herzustellende angrenzende öffentliche Verkehrsflächen und technische Verkehrseinrichtungen wie zum Beispiel Lichtsignalanlagen enthalten, soweit sie als Folgemaßnahme der Straßenbahnmaßnahme zugeordnet werden können. Diese Kosten sind grundsätzlich zuwendungsfähig.

## **2.2 Kostenzusammenstellung**

Der städtische Kostenanteil setzt sich wie folgt zusammen:

Position	Leistung	Bruttobetrag in €
1	Anteil Lichtsignalanlagen (Neuwertausgleich)	240.000
2	Höherwertige Ausstattung	170.000
3	Anteil an mit Oberleitung kombinierten Beleuchtungsmasten	100.000
4	Herstellung von Straßen und Wegen als Folgemaßnahme	230.000
5	Brückenabbruch alte Bahnbrücke Eppelheimer Straße	240.000
	Planungs- und Baunebenkosten	300.000
	<b>Summe brutto (Fördermittel sind beinhaltet)</b>	<b>1.280.000</b>

Die ermittelten Kostenanteile basieren auf der Kostenberechnung. Fachplanungen wie zum Beispiel für Lichtsignalanlagen sind noch nicht abgeschlossen. In den Kostenanteilen sind die Fördermittel in Höhe von 80% mit einberechnet. Sollte die Zuwendung in Teilen geringer ausfallen, führt dies zu entsprechend höheren Komplementäranteilen.

## **2.3 Finanzierung**

Die Mittel werden in den Haushaltsjahren 2016 bis 2019 voraussichtlich in folgender Höhe abfließen:

Jahr	Betrag in €
2016	490.000
2017	340.000
2018	400.000
2019	50.000

Für dieses Teilprojekt sind im Haushalt 2015/2016 bereits kassenwirksame Mittel eingestellt (TH 66 PSP-Element 8.66111610.700). Ebenfalls sind die für die Folgejahre benötigten Mittel in Höhe von 780.000 € bereits in der mittelfristigen Finanzplanung (Investitionsprogramm) berücksichtigt. Die Teilprojekte des Mobilitätsnetzes sind gegenseitig deckungsfähig.

## **2.4 Bauablauf**

Der Planfeststellungsbeschluss für das Teilprojekt Bahnstadt wird im III. Quartal 2015 erwartet. Baubeginn ist für das Frühjahr 2016 vorgesehen mit einer Bauzeit von gut zwei Jahren. Die Baumaßnahme ist mit dem erforderlichen Bodenmanagement und Leitungsverlegungsmaßnahmen abgestimmt.

Im Entwicklungsgebiet Bahnstadt wird die Gleistrasse auf dem von der Stadt hergestellten Planum gebaut. Dafür werden ab September 2015 Bodenmanagementmaßnahmen in mehreren Bauabschnitten von Da Vinci Straße in westlicher Richtung bis zum Spitzen Eck durchgeführt. Ziel ist der Abschluss der Arbeiten bis August 2016 (Bodenmanagement), wobei neben dem Bau von Stützwänden sowie der Auffüllung des Geländes zur Herstellung des erforderlichen Planums auch die Verlegung der Ver- und Entsorgungsarbeiten sukzessive bis März 2017 erfolgt. Der Abbruch des Brückenbauwerks über die Eppelheimer Straße soll im Januar/Februar 2017 unter der Voraussetzung des Einsatzes von Schienenersatzverkehr erfolgen. Mit der Herstellung der Gleistrasse Grüne Meile werden die anschließenden öffentlichen Verkehrsflächen durch die Stadt hergestellt. Im Bereich Czernyring sind ebenfalls vorbereitende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktion Straße und Anschluss Hauptbahnhof Süd durch die Stadt erforderlich, damit die Straßenbahn in Seitenlage gebaut werden kann. Die Vorbereitungen zum Abbruch der in den Verkehrsstraßen vorhandenen Gebäuden auf den BI-MA-Flächen ist im Gange und soll im Winter 2015/2016 erfolgen, so dass anschließend die Voraussetzungen für die tiefbautechnischen Arbeiten gegeben sind. Für diesen Abschnitt von der Galileistraße bis Montpellierbrücke sollen Bodenmanagementmaßnahmen und die für den Bau der Straßenbahn erforderlichen tiefbau- und straßenbautechnischen Arbeiten ab Anfang 2017 sukzessive durchgeführt werden.

Da zum Zeitpunkt dieser Vorlage die Stadt noch nicht Eigentümerin sämtlicher für die Durchführung der Baumaßnahmen erforderlichen Grundstücke ist und derzeit die Verfahren für vorzeitige Besitzeinweisungen und die Enteignung von Flächen mehrerer privater Grundstückseigentümer beantragt werden, tragen die Zeitpläne noch das Risiko von gerichtlichen Auseinandersetzungen.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Die Straßenbahnmaßnahme ist mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgestimmt. Die weitere Begleitung der konkretisierenden Planung erfolgt.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Mit dem Neu- bzw. Umbau von Straßenbahntrassen und Haltestellen wird der Aspekt berücksichtigt. <b>Ziel/e:</b>
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen <b>Begründung:</b> Die Planung dient der Umsetzung dieses Ziels. <b>Ziel/e:</b>
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Der Umbau bestehender Straßenbahnlinien und der barrierefreie Ausbau der betroffenen Haltestellen verbessert die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. <b>Ziel/e:</b>
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Mit einem besseren ÖPNV-Angebot wird dessen Benutzung attraktiver und vermeidet mehr motorisierten Verkehr

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Bernd Stadel