

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0197/2016/BV

Datum:
10.06.2016

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberg 2020
- Teilprojekt Haltestelle Hauptbahnhof / Kurfürsten-
Anlage West:
Kostenteilungsvereinbarung und
Maßnahmegenehmigung**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 27. Juli 2016

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	28.06.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	29.06.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.07.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	21.07.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bau- und Umweltausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat der Durchführung und Finanzierung der städtischen Kostenanteile für das Teilprojekt Hauptbahnhof / Kurfürsten-Anlage West im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg 2020 und der städtischen Begleitmaßnahme zuzustimmen. Im Deckungskreis „Mobilitätsnetz“ stehen Mittel in Höhe von 3,5 Millionen Euro zur Verfügung. Für die Begleitmaßnahme der Stadt müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit im Doppelhaushalt 2017/2018 Mittel in Höhe von 550.000 Euro zur Verfügung gestellt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Anteil der Stadt Heidelberg an der GVFG-Maßnahme Haltestelle Hauptbahnhof / Kurfürsten-Anlage West	3.500.000
Begleitmaßnahme der Stadt	550.000
Einnahmen:	
Keine. Der Stadt werden nur die nicht förderfähigen Kosten in Rechnung gestellt.	
Finanzierung:	
Mittel stehen im Deckungskreis „Mobilitätsnetz“ zur Verfügung.	<u>3.500.000</u>
Mittel müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit im Doppelhaushalt 2017/2018 zur Verfügung gestellt werden.	<u>550.000</u>

Zusammenfassung der Begründung:

Für das Teilprojekt Hauptbahnhof / Kurfürsten-Anlage West des Mobilitätsnetzes ist die Kostenteilungsvereinbarung mit der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) gemäß dem Straßenbenutzungsvertrag sowie mit der MVV-Verkehr GmbH zu schließen. Der städtische Anteil beträgt voraussichtlich 3,5 Millionen Euro. Der Umsetzung der Maßnahme unter der Gesamtregie der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) in den Jahren 2017 – 2019, zusammen mit ergänzenden städtischen Maßnahmen (in Höhe von insgesamt 4,05 Millionen Euro), wird zugestimmt.

Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 28.06.2016

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 11 Nein 00 Enthaltung 01

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 29.06.2016

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 10 Nein 0 Enthaltung 0

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.07.2016

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Nein 1

Sitzung des Gemeinderates vom 21.07.2016

Ergebnis: beschlossen
Nein 3

Begründung:

1. Anlass

Im Jahr 2017 sollen die Bauarbeiten zum Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof sowie der Erneuerung der Gleistrasse Kurfürsten-Anlage West bis zum Römerkreis beginnen. Im Verlauf der Maßnahme werden auch die Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Stadtwerke barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle Hauptbahnhof soll durch einen weiteren Haltepunkt West (MVV-Verkehr für Line 5) ergänzt werden. Die notwendigen Anpassungen der weiteren Verkehrsflächen zur geänderten Führung des Auto-, Fuß- und Radverkehrs werden im Zuge der rnv-Maßnahme hergestellt. Für die Straßenbahnmaßnahme wird 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 sind für alle Teilprojekte des Mobilitätsnetzes einzelne Kostenteilungsvereinbarungen zu schließen. Die Verträge 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.

Die Finanzierungsverträge, die Plangenehmigungen (ggf. durch Planfeststellungsbeschluss) und die Fördermittelzusagen sind Voraussetzungen für die Umsetzungszusage in den Gremien der HSB.

Die MVV-Verkehr GmbH (MVV) ist Eigentümerin der Infrastruktur westlich des Hauptbahnhofs (Gleise der Linie 5 in Richtung Wieblingen). Für den zusätzlichen Gleisbogen zur Verbindung der MVV-Strecke in/aus Richtung Betriebshof sowie den weiteren Haltepunkt West ist die Kostentragung zu vereinbaren; die MVV wird deshalb Vertragspartnerin der Kostenteilungsvereinbarung. Hinzu kommt die Komplementärfinanzierung (nicht durch Zuschüsse gedeckte Kosten) für den Bau der barrierefreien Haltestelle West durch die Stadt, entsprechend den Finanzierungsregelungen in den Beleggemeinden der Linien 5.

Sämtliche Maßnahmen werden von der rnv ausgeschrieben und vergeben. Deshalb ist die Stadt verpflichtet, Kostenübernahmeerklärungen an die rnv in Höhe der auf sie entfallenden Kosten zu erteilen. Die Stadt stellt die dafür benötigten Mittel im Haushalt bereit. Dabei wird davon ausgegangen, dass die darin zuwendungsfähigen Kosten mit bis zu 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.

Als ergänzende städtische Maßnahme wird der südliche Fahrbahnrand der Kurfürsten-Anlage West zwischen der Belfortstraße und Anschluss Römerkreis erneuert. Aufgrund der großgewachsenen und stark wurzelnden Platanen sind die Borde und die Fahrbahnränder stark aufgeworfen und müssen unter Berücksichtigung der Wurzeln in leicht versetzter Lage erneuert werden.

Die Bushaltestelle Stadtwerke in der Querverbindung zwischen der nördlichen und südlichen Fahrbahn Kurfürsten-Anlage West wird barrierefrei umgebaut. Damit kann der Umstieg zwischen Regionalbussen und Straßenbahn / Stadtbussen barrierefrei erfolgen.

Weitere ergänzende städtische Maßnahmen ergeben sich aus der Ideenstudie „Vorplatzgestaltung Hauptbahnhof“. Hierzu wird auf die Vorlage Drucksache 0108/2016/IV „Ideenstudie Umgestaltung Bahnhofsvorplätze – Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung“ verwiesen, die parallel im Gremienlauf ist. Die im Zusammenhang mit der rnv-Maßnahme im Bereich des Nordausgangs Empfangsgebäude Hauptbahnhof bis Straßenbahnhaltestelle neu herzustellenden Flächen sowie die Warteflächen für die Fahrgäste Straßenbahn / Bus sollen bereits in der neu vorgeschlagenen Oberflächenstruktur umgesetzt werden. Kosten für Elemente der Stadtmöblierung wie zum Beispiel Pflanzelemente oder Beleuchtung auf der Grundlage der Ideenstudie können hinzukommen, sofern ein positiver Beschluss in Zusammenhang mit der Vorlage Drucksache 0108/2016/IV gefasst wird. In diesem Fall muss die Planung vertieft werden.

Die Verfasser haben als Hauptmaterial des Platzes Oberflächen in Naturstein oder als Alternative einen hochwertigen Betonstein vorgeschlagen. Daneben erfolgt eine Bänderung in Naturstein, so dass sich das Material des Bahnhofsgebäudes auf der Platzfläche wiederfindet. Die Herstellung in Naturstein auf der jetzt herzustellenden Platzfläche, insbesondere hinsichtlich auf die spätere Gesamtherstellung des Platzes, würde zu deutlich höheren Kosten als die Herstellung in Betonstein führen. Aus stadtgestalterischer Sicht ist ein Platz in Betonstein im Zusammenhang mit der Architektursprache der 50er Jahre zudem stimmig.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass es sich um einen hochwertigen Betonstein handelt, der der starken Beanspruchung des Bahnhofsvorplatzes gerecht wird. Hierfür stehen verschiedene Oberflächenbehandlungen zur Verfügung. Gegenüber dem rnv-Ansatz ist mit Mehrkosten in Höhe von etwa 350.000 Euro zu rechnen. Ausschlaggebend für die Kosten sind Plattengröße, Formate, Oberflächenbehandlung und Farbgebung. Um die Kosten genau benennen zu können, müssen die Ergebnisse der Ideenstudie bei positivem Votum des Gemeinderates in ein Oberflächenkonzept überführt werden. Die in Frage kommenden Materialien müssen bemustert werden.

Sollte keine Zustimmung erfolgen, erfolgt eine Wiederherstellung wie im Bestand.

Darüber hinaus wird geprüft, inwieweit ergänzende Baumpflanzungen aus dem Wettbewerbsergebnis in diesem Bereich mit umgesetzt werden können.

Die Kosten der ergänzenden städtischen Maßnahmen sind nicht zuwendungsfähig und werden zu 100% von der Stadt getragen.

Ursprünglich war vorgesehen, die Bushaltestelle am östlichen Rand des zentralen Bahnhofsvorplatzes mit umzubauen. Diese Maßnahme wird zurückgestellt und im Zuge der Umgestaltung des zentralen Bahnhofsvorplatzes erneut aufgegriffen. Die in den Plänen dargestellte Anpassung der Regionalbushaltestelle in der südlichen Fahrbahn Kurfürsten-Anlage wird ebenso zurückgestellt, da sie nicht Folgemaßnahme des Haltestellenumbaus Hauptbahnhof ist. Die Umsetzung kann erfolgen, wenn Fördermittel aus dem Landes-GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) zur Verfügung stehen.

2.2. Kostenzusammenstellung

Der städtische Kostenanteil zur **rnv-Maßnahme** setzt sich wie folgt zusammen:

Position	Leistung	Bruttobetrag in Euro
1	Anteil MVV-Haltestellenbereich (Komplementärfinanzierung)	665.000
2	Anteil Lichtsignalanlagen (Neuwertausgleich)	140.000
3	Höherwertige Ausstattung	375.000
4	Anteil Bus inkl. Buseinschleifung	775.000
5	Herstellung von Straßen und Wegen als Folgemaßnahme	290.000
6	Umleitungsverkehr	100.000
7	Baunebenkosten 20%	720.000
8	Unvorhersehbares 10%	435.000
	Summe brutto (Fördermittel sind eingerechnet)	3.500.000

Die ermittelten Kostenanteile basieren auf der Kostenberechnung. Für den Anteil MVV-Haltestellenbereich wurde die vorverhandelte, für die Gemeinden entlang der Linie 5 geltende Regelung der Kostenzuordnung für barrierefreien Haltestellenausbau zu Grunde gelegt. 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.

Die städtischen Kosten für die **ergänzenden städtischen Maßnahmen** setzen sich wie folgt zusammen:

Position	Leistung	Bruttobetrag in Euro
1	Südlicher Fahrbahnrand Kurfürsten-Anlage	130.000
2	Bushaltestelle Stadtwerke	50.000
3	Ideenstudie Hauptbahnhof: Mehrkosten Platzbelag (Betonstein mit Natursteinbänderung)	350.000
4	Ideenstudie Hauptbahnhof: Baumpflanzungen	20.000
	Summe brutto (inklusive Unvorhersehbares und Planungs- und Baukosten)	550.000

Der städtische Kostenanteil an der Maßnahme Haltestellenumbau Hauptbahnhof beträgt somit insgesamt 4,05 Millionen Euro.

2.3. Finanzierung

Entsprechende Finanzierungsmittel stehen im Deckungskreis „Mobilitätsnetz in Höhe von 3,5 Millionen Euro zur Verfügung. Für die Begleitmaßnahme der Stadt müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit im Doppelhaushalt 2017/2018 Mittel in Höhe von 550.000 Euro eingestellt werden.

2.4. Weitere Vorgehensweise

Der Planfeststellungsbeschluss für das Teilprojekt Hauptbahnhof / Kurfürsten-Anlage West wird im IV. Quartal 2016 erwartet. Baubeginn ist für das Frühjahr 2017 vorgesehen mit einer Bauzeit von knapp zwei Jahren.

Es ist vorgesehen, die rnv-Maßnahme im westlichen Bereich zu beginnen und sukzessive nach Osten durchzubauen. Der Bauabschnitt der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof wird in dem unmittelbaren Haltestellenbereich unter Vollsperrung für den Autoverkehr hergestellt, um die Bauzeit und die Baukosten zu reduzieren. Der Bahnhof wird dennoch über die gesamte Bauzeit über ÖPNV und zu Fuß erreichbar und mit Fahrrad und Auto anfahrbar bleiben. Mit Einschränkungen ist jedoch zu rechnen.

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 Begründung: Mit dem Neu- bzw. Umbau von Straßenbahntrassen und Haltestellen wird der Aspekt berücksichtigt. Ziel/e:
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Begründung: Die Planung dient der Umsetzung dieses Ziels. Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Der Umbau bestehender Straßenbahnlinien und der barrierefreie Ausbau der betroffenen Haltestellen verbessert die vorhandene Verkehrsinfrastruktur.

Ziel/e:

MO 6 + Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
Begründung:
Mit einem besseren ÖPNV-Angebot wird dessen Benutzung attraktiver und
vermeidet mehr motorisierten Verkehr

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

In Vertretung
gezeichnet
Hans-Jürgen Heiß