

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 0 9 8 / 2 0 2 2 / I V**

Datum:  
29.04.2022

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Verlegung, Neubau und Ausbau von vier barrierefreien Haltestellen der Linie 5 (ehemals OEG-Linie) in Wieblingen  
Finanzierungszeitplan und Übernahme des Komplementäranteils durch die Stadt Heidelberg**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 03. Juni 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen	24.05.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

### Zusammenfassung der Information:

*Der Bezirksbeirat Wieblingen nimmt die Planung und Durchführung der Maßnahmen*

- *Verlegung Haltestelle SRH Campus*
- *Neubau Haltestelle Schollengewann*
- *Barrierefreier Ausbau Haltestelle Taubenfeld*
- *Barrierefreier Ausbau Haltestelle Wieblingen Mitte*

*und den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung über die Übernahme des Komplementäranteils der Stadt von rund 4.630.000 Euro brutto bis 2030 (Kostenübernahmevereinbarungen zwischen der Stadt Heidelberg und der MV Mannheimer Verkehr GmbH (MV)) zur Kenntnis.*

### Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Ausgaben Finanzhaushalt in 2022	12.000
• Ausgaben in den Jahren 2023 bis 2030	4.618.000
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Ansatz in 2022 bei PSP-Element 8.81000042.740	12.000
• Veranschlagungen in den Haushaltsplänen der Jahre 2023 bis 2030 entsprechend dem Finanzierungszeitplan	4.618.000
<b>Folgekosten:</b>	
• Die Haltestellen stehen in der Unterhaltung der rnv GmbH und MV GmbH. Sofern Folgekosten von der Stadt zu übernehmen sein sollten, können diese erst beziffert werden, wenn die Planungen konkretisiert werden.	

### Zusammenfassung der Begründung:

In Wieblingen sollen vier Haltestellen der Linie 5 (ehemals OEG) barrierefrei neu-, ausgebaut und teilweise verlegt werden. Aus diesem Grund ist es erforderlich, dass die Stadt Heidelberg mit der MV Mannheimer Verkehr GmbH als Eigentümerin der Infrastruktur und Bauherrin die Übernahme des komplementären Anteils der maßnahmenbezogenen Kosten in einer Vereinbarung regelt (siehe DS: 0107/2022/BV).

## Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 24.05.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 24.05.2022

### 5 **Verlegung, Neubau und Ausbau von vier barrierefreien Haltestellen der Linie 5 (ehemals OEG-Linie) in Wieblingen Finanzierungszeitplan und Übernahme des Komplementäranteils durch die Stadt Heidelberg** Informationsvorlage 0098/2022/IV

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement geht auf die Informationsvorlage ein. Anschließend steht sie für Fragen zur Verfügung.

#### Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Becker, Bezirksbeirätin Zimmermann, Bezirksbeirätin Kreckel-Arslan, Bezirksbeirat Hnilica, Bezirksbeirat Röhner

#### Folgende Anmerkungen und Fragen werden im Laufe der Aussprache vorgebracht:

- Die Planung findet grundsätzlich Anklang.
- Eine weitere Haltestelle trage nicht unbedingt zu einer Optimierung der Situation bei. Sowohl die Fahrtzeiten als auch der Energiebedarf erhöhten sich durch einen weiteren Haltepunkt.
- Die Haltestelle „Im Schollengewann“ sollte weiter nach Norden verlegt werden, um gleichmäßigere Abstände zwischen den Haltestellen zu erlangen.
- Sieben Jahre für den Ausbau einer Haltestelle erschienen sehr lang.
- Sei ein Übergang zu den Sportplätzen auch nach der Verlegung der Haltestelle weiterhin möglich?
- Werde der Übergang am Wieblinger Weg für den Fuß- und Radverkehr geöffnet bleiben?
- Sei der Radschnellweg Teil der Planung?
- Könne die Waldorfschule eine eigene Haltestelle erhalten?
- Welcher Übergang könne für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden?
- Könne man den Bereich Wieblingen von einem Eisenbahn-Bereich in einen Straßenbahn-Bereich umwidmen, um andere Möglichkeiten für die Planung zu haben?

Frau Keuchel nimmt wie folgt Stellung:

- Die Optimierung sei aus Sicht der Fahrgäste zu betrachten. Mehr als 300 Meter Einzugsradius zu einer Haltestelle sei ein zu großer Abstand, der durch die neue zusätzliche Haltestelle optimiert und mehr Fahrgäste generieren werde. Eine Haltestelle näher an die SRH zu legen, sei wichtig, da dort viele Fahrgäste zu erwarten seien.
- Aus den Voruntersuchungen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) habe sich ergeben, die Haltestelle „Im Schollengewann“ verfüge über ausreichend breite Seitenräume für die Errichtung einer barrierefreien Haltestelle. Ob eine Verlegung der Haltestelle „Im Schollengewann“ Richtung Norden möglich sei, um die Abstände zwischen den Haltestellen gleichmäßiger zu gestalten werde sich im Planungsprozess ergeben. Man nehme die Frage gerne zur Klärung mit.
- Der Zeitplan zur Errichtung der Haltestellen von sieben Jahren ergebe sich nur bei besonderen Widrigkeiten. Es sei ein Planfeststellungsverfahren nötig, das von dritten abhängt. Man erhoffe eine zügigere Umsetzung.
- Die Sportplätze seien über die neue SRH-Haltestelle erreichbar, die Zuwegung beleuchtet.
- Entlang der OEG-Strecke plane man nach Eisenbahn-Auflagen, was nur eine gewisse Anzahl an Querungen ermögliche. Der Wieblinger Weg werde als Querung geschlossen. Die Passierbarkeit für zu Fußgehende und Radfahrende könnte in Form einer Brücke oder eines Tunnels hergestellt werden. Die Initiative hierfür liege bei der Stadt in Zusammenarbeit mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv).
- Der Radschnellweg werde berücksichtigt, gemeinsam betrachtet und geplant.
- Eine eigene Haltestelle für die Waldorfschule sei grundsätzlich eine Netzplanung. Voraussichtlich sei die Fahrgastzahl nicht ausreichend.
- An dem neuen Bahnübergang Ludwig-Gutmann-Straße, liege auch die neue Haltestelle zur SRH. Dieser Bahnübergang sei für den motorisierten Individualverkehr nutzbar.
- Über eine Umwidmung im Bereich Wieblingen in einen Straßenbahn-Bereich habe man auch bereits nachgedacht. Es werde geprüft, welche Wege es gebe, um die Planung nicht unnötig zu erschweren.

Es ergeht folgender Arbeitsauftrag:

**Die Verwaltung lässt prüfen, ob eine Verlegung der Haltestelle „Im Schollengewann“ Richtung Norden möglich sei, um die Abstände zwischen den Haltestellen gleichmäßiger zu gestalten,**

**gezeichnet**  
Angelika Magin  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Begründung:

Nach dem Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) sind die Stadtverwaltung und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) sowie die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) und Mannheimer Verkehr GmbH (MV) verpflichtet, bauliche und sonstige Anlagen barrierefrei herzustellen, damit sie ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind (§ 4 Barrierefreiheit). In § 8 Abschnitt 2 (5), BGG wird unter anderem die Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr ausgeführt: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Eine entsprechende Verpflichtung ergibt sich auch aus § 7 des Landesgesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“, in der Fassung vom 17. Dezember 2014). Nach § 7(2) Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) sollen bei großen Umbau- oder Erweiterungsmaßnahmen baulicher Verkehrsanlagen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei gestaltet werden. (Siehe auch Informationsvorlage 0259/2021/IV)

Barrierefreiheit ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Dabei erfolgt die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik, die der Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulasträgern und den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen vorgibt. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) unter § 8 (3) verpflichtet zum vollständigen barrierefreien Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 bzw. auf die im Nahverkehrsplan angegebenen abweichenden Zeiträume. Im Rahmen von Abstimmungen wurde in 2019 eine Liste zur Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Heidelberg vorgenommen und im Rahmen der Drucksache 0402/2019/BV „Barrierefreie Straßenbahnhaltestellen; Ergänzung zum Nahverkehrsplan“ vom Gemeinderat beschlossen. Diese Liste steht immer auch unter dem Vorbehalt des seitens aller Beteiligten Möglichen und vernünftigerweise (finanziell, personell, organisatorisch) leistbaren.

### **1. Planung der barrierefreien Haltestellen in Wieblingen entlang der Linie 5 (ehemals OEG)**

In den nächsten Jahren steht nun die Planung und Umsetzung der Barrierefreiheit im Stadtteil Wieblingen entlang der Linie 5 (ehemals OEG) an. Dabei werden die Haltestellen Taubenfeld und Wieblingen Mitte in ihrer heutigen Lage barrierefrei ausgebaut. Im Zuge des Rahmenplans SRH Campus und in zurückliegenden Voruntersuchungen wurde festgelegt, dass die Haltestelle SRH Campus nach Süden und näher an den Zugang zum SRH Campus verlegt wird und dort barrierefrei ausgebaut wird. Damit wird auch die Erschließungslücke (Haltestellenabstand heute schon > 400 m), die zwischen den Haltestellen Wieblingen Mitte und SRH Campus liegt und durch die geplante Verschiebung noch größer wird, geschlossen: Auf Höhe des Baugebietes „Schollengewann“ soll eine zusätzliche Haltestelle neu geplant und barrierefrei hergestellt werden. Dadurch wird sowohl die verbesserte Erschließung des Gebietes Schollengewann als auch des Gebietes Wieblingen Süd bzw. Wieblingen Ost ermöglicht. Die MV möchte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auf der Linie 5 (ehemals OEG) folgende Maßnahmen in Wieblingen in Abstimmung mit der Stadt durchführen:

- **Verlegung Haltestelle SRH Campus (Planungsbeginn 2022)**  
Die Maßnahme umfasst die Verlegung und den Neubau der barrierefreien Haltestelle SRH Campus. Hierdurch wird der Abstand zwischen den Haltestellen optimiert, so dass der Einzugsbereich der gesamten Strecke vergrößert werden kann. Darüber hinaus umfasst die Maßnahme die

Herstellung des neuen Bahnübergangs Ludwig-Guttman-Straße, den Rückbau des Bahnübergangs Wieblinger Weg sowie den Rückbau der bestehenden Haltestelle SRH Campus. Es wird geprüft, ob und ggf. wie der wegfallende Bahnübergang Wieblinger Weg künftig durch eine Queerungslösung für zu Fußgehende und Radfahrende ersetzt werden kann. Dies ist nicht Bestandteil des Vertrags.

- **Neubau Haltestelle Schollengewann** (Planungsbeginn 2022)  
Die Maßnahme umfasst den Neubau der barrierefreien Haltestelle Schollengewann zwischen der heutigen Haltestelle Wieblingen Mitte und dem zukünftig verlegten Haltestelle SRH Campus. Durch den Neubau der barrierefreien Haltestelle wird der Abstand zwischen den Haltestellen optimiert, so dass der Einzugsbereich der gesamten Strecke vergrößert werden kann und die Siedlungsentwicklung Schollengewann besser erschließt.
- **Barrierefreier Ausbau Haltestelle Taubenfeld** (Planungsbeginn 2023)  
Bei dieser Maßnahme wird die Haltestelle Taubenfeld barrierefrei ausgebaut.
- **Barrierefreier Ausbau Haltestelle Wieblingen Mitte** (Planungsbeginn 2023)  
Die Haltestelle Wieblingen Mitte ist im Bestand nicht barrierefrei und soll bei dieser Maßnahme barrierefrei ausgebaut werden. Die Erneuerung des Bahnübergangs Maaßstraße erfolgt bereits im Vorfeld. Bestandteil des Vertrags sind lediglich Anpassungen am Bahnübergang, die aus dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle folgen, nicht jedoch die Erneuerung selbst.

Durch die barrierefreie Ausgestaltung der vier Haltestellen wird ihre Sicherheit und Attraktivität umfassend gesteigert. Sowohl für mobilitäts- als auch für sinnesingeschränkte Menschen wird das Ein- und Aussteigen in die Züge der heutigen Linie 5 deutlich erleichtert. Die neuen, barrierefreien Bahnsteige ermöglichen außerdem eine Beschleunigung des Fahrgastwechsels.

## **2. Vereinbarung Stadt Heidelberg – MV und rnv – Regelung Übernahme Komplementäranteil**

Die MV als Eigentümerin der Infrastruktur und Bauherrin der Maßnahmen schließt jeweils einen Durchführungsvertrag für jede Haltestelle mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) ab, die mit der Planung, Ausschreibung, Vergabe und Durchführung der Maßnahmen beauftragt wird. Die Kostenübernahmevereinbarungen zwischen der Stadt Heidelberg und der MV werden Bestandteil der Durchführungsverträge. Im Rahmen dieser Vereinbarungen und Verträge wird künftig der Begriff Haltepunkt statt Haltestelle verwendet, da es sich um Streckenabschnitte handelt, die der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) unterliegen.

Die Stadt Heidelberg trägt den komplementären Anteil der maßnahmenbezogenen Kosten. Dieser beinhaltet die entstehenden Kosten, die nicht durch die Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) abgedeckt werden sowie die entstehenden Kosten, die durch Planungs-, Gutachter-, Genehmigungs- und Verwaltungsleistungen der MV entstehen, einschließlich der Baunebenkosten und Gewerke-übergreifender Kosten etc.. Darüber hinaus sind anfallende Kosten für einen Schienenersatzverkehr, falls notwendig, unter Gegenrechnung betrieblicher Einsparungen durch entfallende Züge, von der Stadt zu tragen. Hierbei können Mehr- oder Minderleistungen entstehen.

Die vertiefenden Planungen beginnen in 2022 beziehungsweise 2023. Planungsergebnisse daraus werden im Bezirksbeirat Wieblingen und im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vorgestellt.

### 3. Komplementäranteil der Stadt bei Umsetzung

Die Gesamtkosten für die Maßnahmen an den vier Haltestellen in Wieblingen belaufen sich auf 7.275.000 € netto bzw. 8.657.250 € brutto. Der Komplementäranteil der Stadt beträgt 3.885.000 € netto bzw. 4.623.150 € brutto.

#### Kostenschätzung MV für die vier Haltestellen:

Bezeichnung:	SRH Campus	Schollenge- wann	Taubenfeld	Wieblingen Mitte
Baukosten	2.150.000 €	1.500.000 €	1.000.000 €	1.200.000 €
Planungskosten	550.000 €	375.000 €	250.000 €	250.000 €
<i>Schienenersatzverkehr<sup>1</sup></i>				
Projektbudget (netto)	2.700.000 €	1.875.000 €	1.250.000 €	1.450.000 €
Anteil LGVFG	1.290.000 €	900.000 €	600.000 €	600.000 €
<b>Komplementär finanzierung (netto)</b>	<b>1.410.000 €</b>	<b>975.000 €</b>	<b>650.000 €</b>	<b>850.000 €</b>
<b>Komplementär finanzierung (brutto)</b>	<b>1.677.900 €</b>	<b>1.160.250 €</b>	<b>773.500 €</b>	<b>1.011.500 €</b>

Es wird angenommen, dass der LGVFG-Anteil 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten beträgt, wobei ca. 80 % der Baukosten zuwendungsfähig sind.

### 4. Finanzierung

Nach dem aktuellen Finanzierungszeitplan der rnv beginnen die Planungen für die beiden Haltestellen SRH Campus und Schollengewann in 2022, und die Baumaßnahmen enden in 2029. Die Planungen für die beiden Haltestellen Taubenfeld und Wieblingen Mitte beginnen in 2023 und in 2030 ist die Beendigung der Baumaßnahmen vorgesehen.

Mittel stehen im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement in 2022 kassenwirksam in Höhe von 12.000 € zur Verfügung und sind entsprechend dem Finanzierungszeitplan in den Haushaltsplänen der Jahre 2023 bis 2030 zu veranschlagen.

---

<sup>1</sup> Zum aktuellen Projektstand ist noch nicht absehbar, ob bzw. in welcher Form Schienenersatzverkehr benötigt wird. Deshalb können hier noch keine Angaben gemacht werden.



## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Maßnahmen werden im Zuge der rnv-Planung mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen abgestimmt.

## 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	Ziele:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
		<b>Begründung:</b> Die Verlegung, der Neubau und der Ausbau von barrierefreien Haltepunkten vergrößert den Einzugsbereich der gesamten Strecke und verbessert dadurch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Ein besseres Angebot schafft Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV und trägt damit zur Reduktion von Treibhausgasen bei.

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

Keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Finanzierungszeitplan Linie 5 (OEG) Wieblingen mit Komplementäranteil Stadt
02	Übersichtskarte