

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 9 3 / 2 0 2 3 / B V

Datum:
06.04.2023

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

**Barrierefreier Bushaltestellenausbau
- Haltestellenbündel Rohrbach
hier: Vorentwurfsplanung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

| Gremium: | Sitzungstermin: | Behandlung: | Zustimmung zur Beschlussempfehlung: | Handzeichen: |
|--|-----------------|-------------|--|--------------|
| Bezirksbeirat Rohrbach | 20.04.2023 | Ö | () ja () nein () ohne | |
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität | 24.05.2023 | Ö | () ja () nein () ohne | |
| Haupt- und Finanzausschuss | 21.06.2023 | Ö | () ja () nein () ohne | |
| Gemeinderat | 29.06.2023 | Ö | () ja () nein () ohne | |

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Nach Anhörung der Mitglieder des Bezirksbeirates Rohrbach empfehlen der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie der Haupt- und Finanzausschuss dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Den vorgelegten Standorten für den barrierefreien Bushaltestellenausbau des Haltestellenbündels Rohrbach, bestehend aus den Haltestellen Erlenweg, Rastatter Straße und Lahrer Straße (ehemalig Kolbenzeil), wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

| Bezeichnung: | Betrag in Euro: |
|--|-----------------|
| Ausgaben / Gesamtkosten: | |
| • einmalige Kosten Finanzhaushalt | 1.500.000 |
| | |
| Einnahmen: | |
| • Förderantrag nach LGVFG wird gestellt. | offen |
| | |
| Finanzierung: | |
| • Finanzierung in den Finanzhaushalten des Amtes 81 der nächsten Jahre ab 2025 | 1.500.000 |
| | |
| Folgekosten: | |
| • keine | |
| | |

Zusammenfassung der Begründung:

Der barrierefreie Zugang zu den Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist aufgrund gesetzlicher Vorschriften zwingend notwendig. Bereits in 2019 wurde im Rahmen einer Informationsvorlage „Einrichtung einer barrierefreien Bushaltestelle im Erlenweg in unmittelbarer Nähe zur TSG-Sporthalle und dem Seniorenzentrum Rohrbach“ (Drucksache 0067/2019/IV) das weitere Vorgehen im Bereich Rohrbach-Hasenleiser skizziert.

Die bestehenden drei Bushaltestellenstandorte (Erlenweg, Rastatter Straße und Kolbenzeil) liegen im Bestand sehr nah hintereinander und zur Optimierung des ÖPNV-Netzes sind diese neu anzuordnen und barrierefrei auszubauen.

Begründung:

1. Bestandssituation und Anlass

Gemäß Drucksache 0067/2019/IV sind aufgrund der erforderlichen Neuordnung die bestehenden Bushaltestellen Erlenweg Fahrtrichtung Norden sowie die Bushaltestellen Rastatter Straße und Kolbenzeil in beide Fahrtrichtungen barrierefrei auszubauen. Da die neue Bushaltestelle (heute siehe auch 0292/2020/BV: „Rastatter Straße West“, künftig nur: „Rastatter Straße“) den Bereich Hasenleiser West zusätzlich erschließt, können die beiden sehr nah zueinander liegenden Bushaltestellen Rastatter Straße und Kolbenzeil zusammengelegt und verschoben werden. Die Bushaltestellenabstände liegen im Bestand nicht gleichmäßig zueinander, weshalb zur Optimierung des ÖPNV-Netzes die Haltestellen neu anzuordnen sind (siehe Anlage 1).

Gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Für den Neuordnungsprozess der Bushaltestellen fand bereits ein Ortstermin mit den Mitgliedern des Bezirksbeirates Rohrbach, des Stadtteilvereins und anderer wichtiger Akteure statt. Im Ergebnis der Beteiligung vor Ort und unter Berücksichtigung der oben genannten Gründe sowie der Nähe zu den sozialen Einrichtungen im Bestand, werden diese 5 Bushaltestellenkanten im Stadtgebiet Heidelberg prioritär bearbeitet und deren Umsetzung vorgezogen. Mit der vorgesehenen Ausführung der 5 Bushaltestellen wird die Prioritätenliste „Barrierefreier Bushaltestellenausbau“ entsprechend angepasst.

2. Abwägung der Bushaltestellenstandorte

Der barrierefreie Bushaltestellenausbau umfasst für alle drei Bushaltestellen Erlenweg, Rastatter Straße und Lahrer Straße (ehemalig Kolbenzeil) die Herstellung eines barrierefreien Busbordes, die Ausstattung mit einem Blindenleitsystem und die Aufstellung einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Smart-Info). Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Bestand ist es nicht bei jedem Standort möglich, einen Fahrgastunterstand aufzustellen.

Im Rahmen des Vorentwurfs wurden Standortvarianten je Haltestelle auf ihre Machbarkeit hin untersucht und daraus die gewählten Standorte abgeleitet (siehe Anlage 2 -4). Im Folgenden werden diese einzeln beschrieben.

Bushaltestelle Erlenweg (Fahrtrichtung Norden):

Die Bushaltestelle Erlenweg Fahrtrichtung Süden ist bereits barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle in Gegenrichtung (Fahrtrichtung Norden) wird für eine verbesserte Anbindung in der Nähe zur Bestandshaltestelle neu angeordnet.

Die Haltestelle Erlenweg kann mit einem barrierefreien Busbord hergestellt werden. Ein gesicherter Zugang zu der Haltestelle wird mittels des bestehenden Fußgängerüberweges, der im Zuge des Haltestellenausbaus ebenfalls barrierefrei gestaltet wird, ermöglicht.

Gründe für den präferierten Standort:

- Nähe zum barrierefrei auszubauenden Fußgängerüberweg.
- Optimale Lage: Gleichmäßig ausgemittelter Abstand zur nächst gelegenen Bushaltestelle Rastatter Straße.
- Aufstellung eines Fahrgastunterstandes eventuell ohne Seitenteile möglich.
- Optimale Anbindung für die nah gelegenen sozialen Einrichtungen.

Bushaltestelle Rastatter Straße:

Die derzeit nur in südlicher Fahrtrichtung eingerichtete Bushaltestelle Rastatter Straße West (siehe auch Anlage 4 Drucksache 0292/2020/BV) wird ähnlich des bestehenden Standortes barrierefrei ausgebaut. In nördlicher Fahrtrichtung wird auf gleicher Höhe eine Bushaltestelle neu eingerichtet und ausgebaut.

Die beiden gegenüberliegenden Haltestellen Rastatter Straße können mit einem barrierefreien Busbord hergestellt werden.

Die bestehende, ungesicherte Querung nördlich der Baden-Badener Straße im Erlenweg wird barrierefrei ausgebaut.

Gründe für den präferierten Standort:

- Optimale Lage: Gleichmäßig ausgemittelter Abstand zu den nächst gelegenen Bushaltestellen Erlenweg und Lahrer Straße (ehemalig Kolbenzeil).
- Optimale Anbindung für die nah gelegenen sozialen Einrichtungen (Bedienlücke wird geschlossen).
- Bei der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Süd ist die Aufstellung eines Fahrgastunterstandes auf der städtischen Grünfläche (Platzierung zwischen den Bäumen) möglich.

Bushaltestelle Lahrer Straße (ehemalig Kolbenzeil):

Die bestehenden Bushaltestellen Rastatter Straße und Kolbenzeil werden zusammengelegt. In diesem Zusammenhang wird die neue Bushaltestelle, die durch die Zusammenlegung der beiden Bushaltestellen entsteht, in Lahrer Straße umbenannt.

Die neue Bushaltestelle wird ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Im Gegensatz zu den zwei zuvor beschriebenen Bushaltestellen werden bei der Bushaltestelle Lahrer Straße (ehemalig Kolbenzeil) derzeit zwei Standortvarianten seitens der Stadtverwaltung weiter untersucht. Auf Grundlage der bisherigen Untersuchung im Rahmen des Vorentwurfs ergeben sich unterschiedliche Vor- und Nachteile je Standortvariante.

Die bestehende signalisierte Querung östlich des Netto-Parkplatzes wird durch einen barrierefreien Fußgängerüberweg ersetzt. Eine barrierefreie Lichtsignalanlage kann in der bestehenden 30er-Zone, gemäß den aktuell geltenden Regelwerken, nicht eingerichtet werden. Durch den Umbau verliert die bestehende Anlage den Bestandsschutz. Diesbezüglich hat ein Ortstermin mit Vertretenden des Wohnheims der Lebenshilfe stattgefunden.

Standortvariante A:

- Bushaltestellenanordnung jeweils hinter dem neuen barrierefreien Fußgängerüberweg.
- Fußgängerüberweg ist mit baulicher Mittelinsel in der Fahrbahnmitte geplant, wodurch das Überqueren der Verkehrsteilnehmenden in Etappen möglich ist.

Vor- und Nachteile Standortvariante A:

- Optimale Lage: Gleichmäßig ausgemittelter Abstand zu der nächst gelegenen Bushaltestelle Rastatter Straße und der Bestandshaltestelle Freiburger Straße.
- Optimale Anbindung für die nah gelegenen sozialen Einrichtungen.
- Nördliche Haltestelle kann gegebenenfalls nicht über die gesamte Länge mit einem barrierefreien Busbord ausgebaut werden.
- Aufstellung eines Fahrgastunterstandes eventuell ohne Seitenteile möglich.
- Direkte Lage an der neuen barrierefreien Querung.
- Sicherheit: Quer- und Sichtbeziehungen werden durch die bauliche Mittelinsel in der Fahrbahnmitte verbessert (etappenweises Queren wird ermöglicht).
- Auf Grundlage des Ortstermins wird seitens der Lebenshilfe die Standortvariante A bevorzugt.

Standortvariante B:

- Bushaltestellenanordnung gegenüberliegend weiter östlich vom neuen barrierefreien Fußgängerüberweg.

- Fußgängerüberweg ohne bauliche Mittelinsel in der Fahrbahnmitte geplant.

Vor- und Nachteile Standortvariante B:

- Optimale Lage: Gleichmäßig ausgemittelter Abstand zu der nächst gelegenen Bushaltestelle Rastatter Straße und der Bestandshaltestelle Freiburger Straße.
- Gute Anbindung für die nah gelegenen sozialen Einrichtungen.
- Einrichtung eines Fahrgastunterstandes auf jeder Seite möglich.
- Weiter entfernt von der neuen barrierefreien Querung.
- Auf Grundlage des Ortstermins wird seitens der Lebenshilfe die Standortvariante B nicht präferiert.

Die Standortvarianten A und B werden in den weiteren Planungsphasen untersucht und ein Standort präferiert. Grundlage dafür bilden planerische und technische Aspekte, welche stadintern gegeneinander abgewogen werden.

3. Umsetzung und Kosten

Die Maßnahmenkosten für das Gesamtprojekt belaufen sich auf Basis einer groben Kostenschätzung aus dem Vorentwurf auf 1.200.000 Euro. Die Kosten für den Bushaltestellenausbau liegen bei circa 1.100.000 Euro und für die Fußgängerquerungen bei circa 100.000 Euro. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, kann der Haltestellenausbau in einer Größenordnung von 300.000 Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur und Unvorhergesehenes) teurer werden.

Für die Förderung wurde der Antrag zur Programmaufnahme nach LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) im Oktober 2022 gestellt. Die Rückmeldung vom Regierungspräsidium steht aus. Es wird eine Förderung von circa 180.000 Euro erwartet.

Da die Maßnahme unter Finanzierungs- und Fördervorbehalt steht, kann zum aktuellen Zeitpunkt keine verbindliche Aussage zum Ausführungszeitraum getroffen werden. Derzeit wird von einer baulichen Ausführung voraussichtlich ab 2025 ausgegangen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde und wird im Planungsprozess beteiligt.

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: |
|--------------------------|------------------|---|
| SL 10 | + | Barrierefrei Bauen |
| MO 1 | + | Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern |
| MO 4 | + | Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur |

Begründung:
Mit dem Umbau der Bushaltestellen ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich. Die Ziele werden mit der oben genannten Maßnahme erreicht.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Drucksache:

0 0 9 3 / 2 0 2 3 / B V

00347633.doc

...

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

| Nummer: | Bezeichnung |
|----------------|---|
| 01 | Übersichtslageplan: Haltestellenbündel Rohrbach |
| 02 | Bushaltestellenstandort „Erlenweg“ |
| 03 | Bushaltestellenstandort „Rastatter Straße“ |
| 04 | Bushaltestellenstandort „Lahrer Straße (ehemalig Kolbenzeil)“ |