



Dezernat IV
Amt für Straßenwesen

Datum 23.06.2025
Gz. 66.11-66.11-
20/2024-84/2024-
198361/2025
Telefon 56-2828

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Entscheidung	Bau- und Umweltausschuss	15.07.2025	öffentlich

Anlagen

Kostenberechnung (Anlage 1)
Lagepläne (Anlage 2.01 bis Anlage 2.10)
Übersicht Ausbau barrierefreier Haltestellen (Anlage 3)

Betreff

Barrierefreier Zugang an sieben Bushaltestellen
Entwurfsbeschluss

I. Antrag

- Die Planung für den barrierefreien Zugang an sieben Bushaltestellen gemäß Anlage 2.01 bis Anlage 2.10 wird genehmigt.
- Die Gesamtkosten für die Maßnahmen in Höhe von voraussichtlich

netto	950.618 EUR
+ 19 % MwSt.	180.617 EUR
brutto (rd.)	1.131.235 EUR

werden genehmigt.

davon

Förderanteil (LGVFG) (brutto)	779.010 EUR
<u>Eigenanteil Stadt Heilbronn (brutto)</u>	<u>352.225 EUR</u>
Gesamtkosten (brutto)	1.131.235 EUR

II. Sachverhalt

Das Personenbeförderungsgesetz § 8 Absatz 3 und das Straßengesetz Baden-Württemberg § 9 Absatz 1 verpflichten den Straßenbaulastträger eine vollständige Barrierefreiheit an allen Bushaltestellen herzustellen. Die Haltestellen sind so herzurichten, dass diese nach dem Leitgedanken der Inklusion unabhängig von Mobilitätsbeeinträchtigungen genutzt werden

können. Aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmungen zum vollständigen barrierefreien Zugang des Öffentlichen Personennahverkehrs müssen neben Anpassungen im Fahrbetrieb auch infrastrukturelle Umbaumaßnahmen im Stadtgebiet durchgeführt werden.

Ausbauprogramm 2026

Das aktuelle, mit dem Inklusionsbeirat abgestimmte Ausbauprogramm umfasst sieben Bushaltestellen mit 10 barrierefrei auszubauenden Haltestellenkanten:

- Südbahnhof (stadtauswärts vgl. Anlage 2.01),
- Mannheimer Straße (stadteinwärts und stadtauswärts vgl. Anlagen 2.02 und 2.03),
- Pestalozzistraße (stadteinwärts und stadtauswärts vgl. Anlagen 2.04 und 2.05),
- Industriepplatz (stadteinwärts und stadtauswärts vgl. Anlagen 2.06 und 2.07),
- Karmeliterstraße (stadteinwärts vgl. Anlage 2.08),
- Lebenswerkstatt (HN-Böckingen vgl. Anlage 2.09),
- Stauwehrhalle (HN-Horkheim vgl. Anlage 2.10).

Begründung der Auswahl:

Die Haltestellen in der Mannheimer Straße haben wegen der zentralen Lage zur nördlichen Innenstadt und des Fahrgastaufkommens in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben Priorität.

Die Haltestellen in der Pestalozzistraße wurden aufgrund des Fahrgastaufkommens am Technischen Schulzentrum (Maybach- und Widmann-Schule) ausgewählt.

Die Haltestellen am Industriepplatz und in HN-Böckingen bei der Lebenswerkstatt wurden auf Anregung von Mitgliedern des Inklusionsbeirates sowie des Bau- und Umweltausschuss ausgewählt.

Bei den Haltestellen Südbahnhof und Karmeliterstraße wurde die jeweilige Gegenrichtung bereits umgebaut (hier Vollendung des barrierefreien Standards).

Die Haltestelle Stauwehrhalle liegt an der viel frequentierten Veranstaltungshalle im Ortsteil Horkheim, in dem bisher noch keine Haltestelle barrierefrei umgebaut wurde.

Alle Haltestellen wurden zuletzt am 17.10.2023 im Inklusionsbeirat vorgestellt sowie eine auf Wunsch hinzugenommen (s. Lebenswerkstatt).

Ausbaustandard

An jeder Haltestelle werden Bodenindikatoren bzw. ein Blindenleitsystem aus Rippen-, Noppen- und Kontrastplatten für sehbehinderte bzw. blinde Menschen eingebaut. Bei einem schon bestehenden Leitsystem wird dieses daran angeschlossen. Für mobilitätseingeschränkte Menschen werden kontrastreiche Busborde mit Mindestauftrittshöhen von 18 cm und einer Breite von 30 cm eingesetzt. Die Haltestellenbereiche werden für die Fahrgäste auf das entsprechende Niveau angehoben, verbreitert und an die neuen Anforderungen angepasst.

Bei der Bestandsaufnahme wurden Defizite bei der Dimensionierung der Haltestellen festgestellt. Es müssen daraufhin die Lagen von zwei Haltestellen räumlich verschoben werden:

Die Haltestelle Lebenswerkstatt musste ca. 25 Meter nach Norden verlegt werden, um die Anfahrbarkeit von Solo- und Gelenkbussen im Sinne einer Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die bestehende Wendeschleife ist für Stadtbusse zu eng dimensioniert und dadurch ist eine geradlinige Busaufstellung am bisherigem Haltepunkt parallel zum Bord nicht möglich. Die Wendeschleife muss hierbei den neuen Platzverhältnissen entsprechend angepasst bzw. umgebaut werden.

In der Karmeliterstraße (stadteinwärts) kann wegen einer Grundstückszufahrt die betriebliche Mindestlänge nicht gemäß den barrierefreien Anforderungen erreicht werden, daher wird die Haltestelle westlich der Karmeliterstraße neu angelegt.

Begleitende Maßnahmen im Sinne der Klimaanpassung

Zur Verbesserung von Mikroklimaeffekten werden bei der Planung der barrierefreien Bushaltestellen immer sowohl Begrünungen von Haltestellenüberdachungen, sofern diese im Zuge der Maßnahmen zu erneuern sind, als auch Entsiegelungsmöglichkeiten durch Erweiterungen von Grünflächen bzw. Baumstandorte geprüft. Das mit Rahmenvertrag beauftragte Ingenieurbüro ist angehalten, bei allen Planungen ein spezielles Augenmerk auf diese beiden Anforderungen zu legen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Seitenraum, dichten Leitungslagen etc. sind die Möglichkeiten jedoch oft eingeschränkt.

Dachbegrünung

An zwei Haltestellen (Lebenswerkstatt und Karmeliterstraße) werden neue Fahrgastunterstände erforderlich, die Dachflächen werden trotz der relativ kleinen Flächen (10m²) für eine Begrünung vorgesehen. Eine separate Beleuchtung der Unterstände wird hieraus noch erforderlich.

Unabhängig von dem Haltestellen-Ausbauprogramm ist derzeit der ohnehin zu erneuernde Fahrgastunterstand (mit WC-Anlage) der Haltestelle Maustal in HN-Biberach hinsichtlich eines Testversuchs von Dachbegrünung in Planung.

Entsiegelung

An 9 von 10 Haltestellenkanten können vorhandene Baumstandorte erhalten bleiben.

Einzige Ausnahme ist hier die Haltestelle Lebenswerkstatt. Hier müssen für den Umbau der Wendeschleife mit Eingriffen in die Grünanlagen 5 Bäume gefällt werden. Gleichwertige Ersatzbäume sind im Rahmen der Wiederherstellung der Grünflächen vorgesehen.

Weitere Baumstandorte wären raum- und bautechnisch bei der Haltestelle Pestalozzistraße (stadtauswärts) möglich. Jedoch werden die befestigten Gehwegflächen als Zufahrten für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr benötigt. Allerdings gibt es hier bereits eine gute Beschattung durch viele große vorhandene Bestandsbäume.

An allen weiteren Haltestellen können aufgrund der bestehenden Flächen und des Platzbedarfs für Fahrgäste und Fußgänger keine zusätzlichen Entsiegelungsmaßnahmen beim barrierefreiem Umbau mit erfolgen.

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Die Stadtwerke Heilbronn werden bereits bestehende DFI-Anlagen in den nächsten Monaten und Jahren auf Grund ihres Alters austauschen. Die bestehenden LCD-Anzeiger sollen dann sukzessive durch langlebigere LED-Anzeiger ersetzt werden.

Auf Grund des anstehenden Investitionsbedarfs und der laufenden Kosten wird im Einzelfall geprüft, welche Anlagen sukzessive ausgetauscht werden müssen und an welchen Haltestellen ggf. zusätzliche DFI installiert werden.

Die SWH führen in diesem Jahr ein ITCS (Intermodal Transport Control System = rechnergestütztes Betriebsleitsystem) ein, das grundsätzlich zu einer deutlichen Verbesserung bei den Echtzeitinformationen und den Fahrgastinformationen führen wird. Die Einführung des Systems wird aber die internen Kapazitäten in den nächsten zwei Jahren sehr stark binden. Neben der Ersatzbeschaffung von bestehenden Anlagen ist zu prüfen, ob zusätzliche zu den heute bereits bestehenden Haltestellen mit DFI ausgestattet werden. Für weniger stark frequentierte Haltestellen könnten evtl. günstigere DFI-Anlagen gewählt werden, die als eine Art E-Paper den Haltestellaushang quasi ersetzen (mit Echtzeitfunktion).

Förderung

Für dieses Ausbauprogramm wurde im Herbst 2024 ein Programmaufnahmeantrag zur Förderung nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGFVG) beim Regierungspräsidium Stuttgart eingereicht. Die Maßnahme wurde im April 2025 in das Förderprogramm aufgenommen.

Der Zuschussantrag mit einer vorgesehenen Förderquote von 75 % der Baukosten wird im Sommer 2025 eingereicht.

Ausblick

Die Ausbaugeschwindigkeit der Haltestellen für den Busbetrieb im Stadtgebiet ist abhängig von den finanziellen Mitteln in der weiteren Haushaltsplanung sowie von den personellen Kapazitäten (Verwaltung, Planungsbüros, Baufirmen). Der Abschluss eines Rahmenvertrages mit einem Ingenieurbüro hat hier geholfen, die verwaltungsinternen personellen Ressourcen zu erweitern und die Ausbaugeschwindigkeit zu steigern, so dass jedes Jahr eine Größenordnung von 6 bis 10 Bushaltestellen umgebaut werden kann.

Die Priorisierung des Ausbaus der Bushaltestellen erfolgt weiterhin gemäß nachfolgenden Auswahlkriterien (ohne Gewichtung):

- a) Zentrale Bushaltestellen (Innenstadtbereich)
- b) Verknüpfungs- und Umsteigehaltestellen
- c) Regionale bzw. örtliche Bedeutung (Schulen, Einkaufs-, Dienstleistungszentren, etc.)
- d) Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
- e) Sonstiger Bedarf (z.B. Anliegen von Behindertenverbänden, Inklusionsbeirat, etc.)

- f) Betriebliche Erfordernisse (Neuanordnung, Verlegung von Haltestellen, Anforderungen aus der Verkehrssicherheit)
- g) Umbau von Haltestellen im Rahmen laufender Bauprojekte (Neubaumaßnahmen, Sanierungsmaßnahmen)

Mit der noch in 2025 vorgesehenen Neuauflage des Nahverkehrsplanes wird eine Priorisierung der Haltestellen als Maßnahmengrundlage in Form einer Kategorisierung (s. Auswahlkriterien) für den weiteren barrierefreien Ausbau erfolgen.

Der aktuelle Stand zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen ist in Anlage 3 dargestellt. Ein weiteres Ausbauprogramm für 2027 wird noch im Herbst 2025 im Inklusionsbeirat vorgestellt.

Stellungnahme des Bauinvestitionscontrollings (BIC)

Die Maßnahme befindet sich derzeit noch in der Planung. Die Leitungserhebung ist bereits erfolgt. Altlasten werden noch kurzfristig stichprobenhaft geprüft, werden jedoch aufgrund der geringen Eingriffe nicht in hohem Maß erwartet. Eine Position hierfür ist in der Kalkulation berücksichtigt. Die Tragfähigkeitsprüfung wird Teil der Ausschreibung sein, auch hier wird nicht mit ungewöhnlichen Ergebnissen gerechnet. Die Kalkulation beinhaltet auch deshalb eine Position für Unvorhergesehenes in Höhe von 10 %. Nebenkosten sind angemessen berücksichtigt. Geringe Preissteigerungen bis zur Vergabe 2026 sind ebenfalls bedacht. Insofern erscheint die Kalkulation derzeit realistisch erstellt.

III. Finanzwirtschaft

a) Finanzwirtschaftliche Beurteilung:

Die erforderlichen Mittel stehen im aktuellen Haushaltsplan Verfügung. Die Ausschreibungen erfolgen voraussichtlich im Haushaltsjahr 2026.

b) Buchhalterische Abwicklung/betroffene Buchungsobjekte

THH	Buchungsobjekt	Sachkonto	HHJ	Betrag
	NVP Barrierefreiheit			
66	154105206303	78720000	Ermächtigungsrest 2024	1.120.650
			Plan 2025	500.000
			Plan 2026	500.000
Summe:				2.120.650

Einnahmen aus Zuschuss nach LGVFG:

THH	Buchungsobjekt	Sachkonto	HHJ (ER / PLAN)	Betrag
66	I54101206903 NVP Barrierefrei- heit	78720000	2026	-779.010
SUMME				- 779.010

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Der Antragsgegenstand ist kein Vorhaben im Sinne der „Leitlinie für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn“. Die Anwohner, die von der Baumaßnahme unmittelbar betroffen sind, werden vor Baubeginn schriftlich über verkehrliche Einschränkungen und bauliche Aktivitäten informiert.

Die Maßnahmen sind mit dem Inklusionsbeirat und somit mit den betroffenen Nutzergruppen abgestimmt.

V. Klimarelevante Auswirkungen

Keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.

Begründung:

Stärkung des ÖPNV bzw. Umweltverbundes und ein Flächenausgleich bei Ver- und Entsiegelung.