

3. Ergänzung zur Drucksache: 0123/2012/IV  
Heidelberg, den 23.07.2012

**Stadt Heidelberg**

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage  
- Vorstellung Variante 3 auf Grundlage der  
Anträge des Gemeinderates**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen	Handzeichen:
Gemeinderat	25.07.2012	Ö	( ) ja ( ) nein	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Gemeinderat nimmt folgende Information zur Kenntnis.*

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: + / -      Ziel/e:  
(Codierung) berührt:

Siehe Beschlussvorlage Drucksache 0034/2012/BV

## **B. Begründung:**

### **1. Schriftliche Anfrage von Herrn Stadtrat Rothfuß zum Thema Mobilitätsnetz vom 16. Juli 2012**

#### „1. Friedrich-Ebert-Anlage

- 1a) Wie hoch ist das Kraftfahrzeugaufkommen derzeit in der Friedrich-Ebert-Anlage?
- 1b) Wie verändert sich dieses Aufkommen durch die Straßenbahn?
- 1c) Wie verteilen sich die Kfz-Ströme auf die südliche und nördliche Friedrich-Ebert-Anlage (in Variante 3)?
- 1d) Wie fließt das geringere Kraftfahrzeugaufkommen in die Begutachtung der verkehrlichen Rahmenbedingungen (siehe A02 DS: 0058/2012/IV) ein? Wird dieses Gutachten neu erstellt?

#### 2. Nutzen-Kosten-Faktor Mobilitätsnetz

- 2a) Wie hoch ist der Nutzen-Kosten-Faktor für ein Paket mit den Maßnahmen Eppelheimer Straße/BAB-Brücke, Neuenheimer Feld, Bahnstadt, Hauptbahnhof Nord, Kurfürsten-Anlage?
- 2b) Wie hoch ist der Nutzen-Kosten-Faktor für ein Paket mit den Maßnahmen Neuenheimer Feld, Bahnstadt, Hauptbahnhof Nord, Kurfürsten-Anlage?
- 2c) Wie hoch ist der Nutzen-Kosten-Faktor für ein Paket mit den Maßnahmen Eppelheimer Straße/BAB-Brücke, Bahnstadt, Hauptbahnhof Nord, Kurfürsten-Anlage?
- 2d) Schätzt die Verwaltung die Zusammensetzung, der unter 2a-2c beschriebenen Pakete als verkehrlich sinnvoll ein? (hinsichtlich Förderung)“

Antwort zu 1a: Es gibt keine allgemeingültige Zahl für die Verkehrsbelastung auf der Friedrich-Ebert-Anlage. Zu Schwankungen und Aussagekraft von Verkehrszählungen wird in der Informationsvorlage „Kraftfahrzeugzählungen in Heidelberg (2010 und 2011)“, die im September 2012 im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt wird, berichtet.

Am westlichen Ausgang des Schlossbergtunnels betrug die aus einer Zählung am 18.10.2011 hochgerechnete mIV-Belastung (motorisierter Individualverkehr) 6.000-7.000 Kfz/Tag (DTVw) im Bestand. Westlich der Klingenteichstraße lag die DTVw-Querschnittsbelastung am 18.05.2010 bei 18.000-19.000 Kfz/Tag.

Eine Zählung im Jahr 2007 hat für beide Richtungsfahrbahnen der Friedrich-Ebert-Anlage östlich des Adenauerplatzes eine Tagesbelastung in Höhe von 19.700 Kfz ergeben.

Die Antworten auf 1b), c) und d) liegen noch nicht vor. Im Vorfeld einer noch zu beauftragenden Mikrosimulation, die eine Weiterentwicklung der bisherigen Verkehrsuntersuchung in Anlage 2 der Vorlage DS: 0058/2012/IV ist, ist eine gesonderte Überprüfung der Auswirkungen einer Ebert-Straßenbahn auf den Kfz-Verkehr vorgesehen. Derzeit stehen dazu keine Mittel zur Verfügung.

Erste Anhaltspunkte hierzu ergeben sich aus den Angaben in der DS: 0123/2012/IV, auf Seite 3.10 wird hierzu ausgeführt: „Nach dem derzeitigen Stand der Berechnungen liegt der Fahrgastgewinn in der Altstadt bei etwa 10 %. Grob angenommen sind etwa 70 % davon vom mIV verlagerte Personen.“

2a-2c: Für exakte Nutzen-Kosten-Faktoren müssten entsprechende Untersuchungen beauftragt werden, die einen längeren Bearbeitungszeitraum erfordern. Allerdings lässt sich auf Basis der vorliegenden, deutlich positiven Nutzen-Kosten-Faktoren verschiedener Maßnahmenkombinationen (z.B. mit/ohne Altstadt, nur Neuenheimer Feld) für die angefragten Pakete 2a – 2c eindeutig ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor vorhersagen. Allerdings muss eine Fördermöglichkeit über das Bundesprogramm dennoch als kritisch beurteilt werden (vergleiche Antwort zu 2d).

2d: Die Besonderheit des Mobilitätsnetzes Heidelberg ist, dass ÖPNV-Maßnahmen, die vom Projektumfang eigentlich unter 50 Mio. € förderfähiger Kosten liegen, zu einem Gesamtpaket gebündelt werden, um die Bundesförderung möglich zu machen. Drei Kriterien müssen dazu erfüllt werden:

- Neben dem Gesamtprojekt müssen auch die Teilprojekte mit den einzelnen Maßnahmen in dem standardisierten Bewertungsverfahren einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor ergeben.
- Das Volumen der förderfähigen Kosten für das Gesamtprojekt liegt über 50 Mio. €
- Die einzelnen Teilmaßnahmen stehen in einem Sachzusammenhang.

Die Szenarien 2a bis 2c weichen generell von der bisherigen Argumentationslinie gegenüber dem Bund bezüglich des Sachzusammenhangs des Mobilitätsnetzes ab. Argumentative Klammer für die Bündelung der Teilprojekte Neuenheimer Feld und Ost-West-Bahn zu einem Gesamtprojekt ist die Altstadtstrecke. Die Pakete 2a bis 2c ließen sich nachzeitigem Kenntnisstand nicht gegenüber dem Bund als Gesamtvorhaben vertreten; zumal die Ausbauprojekte Kurfürsten-Anlage und Eppelheimer Straße dann nicht mehr zwischen geplanten Neubaustrecken liegen.

Die Szenarien 2a und 2b wären mit der bisherigen Argumentationslinie vereinbar, wenn der im letzten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss aufgezeigte Weg eines GVFG-Rahmenantrags (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) weiter verfolgt wird. Bei diesem Vorgehen, würde an dem Mobilitätsnetz in der bisherigen Form grundsätzlich festgehalten. Das Vorhaben Altstadtstraßenbahn wird aber im Rahmenantrag nur nachrichtlich ohne konkrete Trassenplanung erwähnt. Auch andere Teilmaßnahmen (z.B. Eppelheim – Schwetzingen) könnten bei Bedarf so behandelt werden. Eine Realisierung dieser zurückgestellten Teilmaßnahmen kann dann auch noch nach 2019 ohne die Gefahr einer Rückforderung bis dahin gewährter Fördermittel erfolgen. Konkret im Finanzierungsantrag beantragt werden die Mittel für die Teilmaßnahmen, die möglichst bis 2019 realisiert werden können. Wichtig ist, dass diese Kombination von Maßnahmen einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor aufweist.

Szenario 2c ist als Gesamtprojekt nicht über das Bundesprogramm förderbar, da die förderfähigen Gesamtkosten unter 50 Mio. € liegen.

## **2. Gemeinsamer inhaltlicher Antrag der CDU, FDP, FWV, Die Heidelberger vom 6. Juli 2012**

„Wir beantragen eine Aufstellung der bisher angefallenen Kosten

1. Planungskosten
2. Gutachtenkosten
3. Kosten bei der RNV
4. Kosten und Arbeitszeit in den beteiligten Ämtern“

Antwort zu 1) und 2): Die Kosten für Planung und Gutachten belaufen sich derzeit auf einen Betrag von etwa 88.000 €

Antwort zu 3): Der über Stundenansätze bei der RNV ermittelbare Aufwand beläuft sich derzeit auf etwa 100 Stunden.

Antwort zu 4): Der über Stundenansätze bei der Stadtverwaltung Heidelberg ermittelbare Aufwand beläuft sich derzeit auf etwa 410 Stunden (bei einem Ansatz von 59,- €/h ergibt dies einen Betrag in Höhe von etwa 24.200,- Euro).

Planungs- und Gutachtenkosten sowie Arbeitsstunden bei RNV und Stadtverwaltung für das gesamte Mobilitätsnetz sind hierbei nicht eingerechnet.

## **3. Fragen von Frau Stadträtin Spinnler und anderen vom 28. Juni 2012, Ergänzung der Antworten**

Zu 1) Es soll auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage nur eine Fahrspur für den Autoverkehr geben, zwei sind dargestellt.

Ergänzung der Antwort: Siehe Erläuterung der Simulation im „Weiteren Vorgehen“.

Zu 8) Für das weitere Verfahren ist zu klären, ob Bundes-GVFG ausnahmsweise niveaugleiche Trassen fördert (Beispiele: Freiburg, OEG)

Ergänzung der Antwort: In Freiburg wurden in der Tat für kurze Teilstrecken ohne besonderen Bahnkörper als Bestandteil von langen Strecken mit besonderem Bahnkörper auch mit Bundes-GVFG-Mitteln gefördert. Diese kurzen Teilstrecken führen durch eine bauliche Umgebung deren Anpassung nur mit unverhältnismäßig hohem finanziellem Aufwand (wie etwa der Neubau einer Eisenbahnunterführung) hätte durchgeführt werden können. Durch entsprechende Signalisierung musste sichergestellt werden, dass die Straßenbahn absoluten Vorrang erhält. Die Förderung von Streckenabschnitten ohne besonderen Bahnkörper aus stadtgestalterischen Gründen wurde in Freiburg dagegen in allen Fällen abgelehnt.

Bei der OEG handelt es sich um eine nichtbundeseigene Eisenbahn, bei der für die Erneuerung von Strecken Mittel nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) des Landes Baden-Württemberg unabhängig von der Trassierung gewährt werden. Im Rahmen der GVFG-Bundesförderung für den zweigleisigen Ausbau an der Bergstraße wurden abgesehen von Bahnübergängen keine Streckenabschnitte ohne besonderen Bahnkörper gefördert.

## **4. Fördermöglichkeit der vorliegenden Variante 3**

Der nach der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 4. Juli 2012 überschlägig durchgeführten Ermittlung der förderfähigen Anteile der vorliegenden Variante 3 sind folgende Randbedingungen zugrunde gelegt worden:

- Zuwendungsfähig sind nur die Bereiche mit besonderem Bahnkörper.
- Der Anteil der Abschnitte mit besonderem Bahnkörper beträgt nach der Ermittlung 33,13 %. Alle Kosten die den Bahnkörper, Baufeldfreimachung, Oberbau und Oberleitung betreffen wurden nach diesem Schlüssel in zuwendungsfähig und nicht zuwendungsfähig aufgeteilt.
- Nach dem gleichen Schlüssel werden die Anpassungen an den Straßen und die Folgemaßnahmen aufgeteilt.
- Barrierefreie Haltestellen und die Umfeldgestaltung der Haltestellen werden bezuschusst. Alle damit zusammenhängenden Kosten werden zu 100 % in die zuwendungsfähigen Kosten eingerechnet.
- Die Leitungsverlegungen sind zum jetzigen Zeitpunkt mit 30 % der Baukosten veranschlagt. Daran angelehnt werden ebenfalls die zuwendungsfähigen Baukosten zugrunde gelegt und davon 30 % veranschlagt. Im weiteren Planungsverlauf müssen die bestehenden vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt und den Versorgungsunternehmen hinsichtlich Wertausgleich eingesehen und in die Betrachtung mit einbezogen werden.

Weiter wird zugrunde gelegt, dass die Zuwendung 80 % (60% Bund und 20% Land) der ermittelten förderfähigen Kosten beträgt. Im Ergebnis werden die Gesamtkosten zu 41% bezuschusst. Dies entspricht ca. 10,7 Mio. Euro. Somit verbleiben etwa 15,3 Mio. Euro die nach gegenwärtigem Stand aus Eigenmitteln finanziert werden müssen. Inwieweit durch eine weitere Optimierung der Trasse und durch Verhandlungen mit Land und Bund eine für die Stadt Heidelberg günstigere Lösung erreicht werden kann, ist noch nicht absehbar.

## **5. Weiteres Vorgehen**

Die Stadtverwaltung sieht das weitere Vorgehen wie folgt vor:

- Im September 2012 eine erste öffentliche Informationsveranstaltung zum Mobilitätsnetz Heidelberg durchzuführen. Diese wird wie in Anlage 1 „Konzept Bürgerbeteiligung“ zur Drucksache 0034/2012/BV dargestellt (erster Block orange) durchgeführt. Die Ergebnisse der Veranstaltung werden in der darauffolgenden nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vorgestellt und ein weiteres Vorgehen vorgeschlagen.
- Für die vorliegende Planung Variante 3 der Straßenbahn in der Friedrich-Ebert-Anlage wird die vorgeschlagene Verkehrssimulation durchgeführt. Die Simulation wird iterativ mit Änderungen in der Variante 3 berechnet; Ziel ist die Berechnung der Auswirkungen einer möglichst weitgehend geänderten Verkehrsführung in der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage mit einem möglichst hohen Gleisanteil mit besonderem Bahnkörper. In dieser Untersuchung wird auch die vom Büro Frank und Kramer skizzierte Verkehrsführung am Adenauerplatz (siehe Anlage 3 zur Drucksache 0058/2012/IV: Bericht Städtebauliche Machbarkeit Büro Frank und Kramer vom 27.01.2012) berücksichtigt. Die Kosten der Simulation liegen in einer Höhe von bis zu 40.000 Euro (abhängig vom Umgriff); zur Verfügung stehen für das Projekt Altstadtstraßenbahn in 2012 noch etwa 50.000 Euro.

gezeichnet

Bernd Stadel