

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0035/2020/BV**

Datum:  
20.01.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenbahn Patrick-Henry-Village  
(Verlängerungsoption Schwetzingen) –  
erste Ergebnisse der Variantenuntersuchung bis  
Patrick-Henry-Village und weiteres Vorgehen  
[ersetzt Drucksache 0162/2018/IV]**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 24. Februar 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.01.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	05.02.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.02.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, sowie des Haupt- und Finanzausschusses und des Gemeinderates nehmen die ersten Ergebnisse der Variantenuntersuchung „Straßenbahn Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) zur Kenntnis“ und empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Dem unter Punkt 5 „Schlussfolgerungen und Weiteres Vorgehen“ beschriebenen Vorgehen wird zugestimmt.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Zum jetzigen Zeitpunkt können keine konkreten Angaben gemacht werden.

**Zusammenfassung der Begründung:**

Im Jahr 2018 befasste sich die Drucksache 0162/2018/IV mit dem ersten Teil einer Variantenuntersuchung zur Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Village (PHV). Nach Vorberatung in einer gemeinsamen Bezirksbeiratssitzung Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund und Weststadt am 23.10.2018 und der Beratung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 24.10.2018 sowie unter Berücksichtigung der Anträge und Prüfaufträge und der jüngsten Überlegung im Rahmen der Entwicklungen zu Patrick-Henry-Village (PHV Vision) lassen sich keine abschließenden Ergebnisse darstellen. Im Folgenden werden die ersten Ergebnisse der Untersuchung von sechs Varianten mit sensitiver Abschätzung von Nutzen-Kosten-Faktoren beschrieben und das von der Verwaltung geplante weitere Vorgehen skizziert.

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 22.01.2020**

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 22.01.2020

### **1.1 Straßenbahn Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) – erste Ergebnisse der Variantenuntersuchung bis Patrick-Henry-Village und weiteres Vorgehen [ersetzt Drucksache 0162/2018/IV] Beschlussvorlage 0035/2020/BV**

Als Tischvorlage liegt der Sachantrag der Fraktion Bunte Linke (Anlage 04 zur Drucksache 0035/2020/BV) vor.

Herr Pfisterer, Vertreter der PTV Transport Consult GmbH, erläutert die Ergebnisse der Variantenuntersuchung bis Patrick-Henry-Village und das geplante weitere Vorgehen anhand einer PowerPoint-Präsentation.

Erster Bürgermeister Odszuck merkt zum Vortrag von Herrn Pfisterer an, dass er für die heutige Sitzung eine PowerPoint-Präsentation ohne das genannte Zahlenmaterial gewünscht habe (qualitative Gegenüberstellung), da dieses auf einer falschen Datengrundlage basiere. Die PTV Transport Consult GmbH sei von nur 7.000 Einwohnern und 3.500 Arbeitsplätzen im Patrick-Henry-Village ausgegangen, was jedoch nicht korrekt sei. Die tatsächlichen Zahlen werden höher liegen als heute dargestellt. Für die heutige Grundsatzüberlegung sei das Zahlenmaterial jedoch nicht notwendig, da man nach rein qualitativen Gesichtspunkten (zum Beispiel anhand der Fahrzeit) entscheiden könne.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner ergänzt, dass die dargestellte Relation jedoch auch bei einer Zugrundelegung von höheren Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen gleichbleibe.

Herr Straßburger, Vertreter der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), bestätigt, dass festgestellt worden sei, dass die zugrunde gelegten Daten nicht dem entsprechen, was im Patrick-Henry-Village langfristig entwickelt werden solle. Tatsächlich gehe man von insgesamt 15.000 Wohn- und Arbeitsplätzen aus. Bis zum nächsten Iterationsschritt sei eine Anpassung des zugrunde gelegten Zahlenmaterials vorgesehen. Es solle in der heutigen Sitzung jedoch bereits der Beschluss gefasst werden, eine Einschränkung der Varianten vorzunehmen, sodass nur noch mit zwei Varianten weitergerechnet werde. Bei der Prüfung der Varianten habe sich herausgestellt, dass die Varianten 1 und 3 die beiden erfolgversprechendsten Varianten seien. Mit einer Erhöhung der Zahl der potenziellen Fahrgäste würde sich deren Ergebnis auch weiter verbessern.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erläutert den Sachverhalt noch einmal ergänzend und erklärt, dass eine Ernüchterung bezüglich der Fördermöglichkeiten eingetreten sei, da sich die Förderfähigkeit aller geprüften Varianten als schwierig erweise. Für die Variante am Pfaffengrund entlang (Variante 1) sei die Förderwürdigkeit allerdings am Wahrscheinlichsten. Ziel sei es, die Straßenbahnlinie bis Schwetzingen weiterzuführen. Die Anbindung des Patrick-Henry-Village stehe jedoch im besonderen Fokus.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner eröffnet anschließend die Aussprache.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Leuzinger, Stadträtin Heldner, Stadtrat Bartsch, Stadtrat Föhr, Stadtrat Grasser, Stadtrat Grädler, Stadtrat Kutsch

In der ausführlichen und kontrovers geführten Diskussion geht es vor allem um das falsche zugrunde gelegte Zahlenmaterial, die unterschiedlichen Trassenführungen, die jeweilige Attraktivität und Förderfähigkeit und die Kosten der Varianten sowie die Herbeiführung einer grundsätzlichen Verkehrswende und damit verbunden die bessere Anbindung der Pendler.

Während der Aussprache werden aufkommende Fragen durch Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, Erster Bürgermeister Odszuck, Herrn Thewalt (Amtsleiter Amt für Verkehrsmanagement), Herrn Straßburger (Vertreter der rnv) und Herrn Pfisterer (Vertreter der PTV Transport Consult GmbH) soweit möglich beantwortet.

Im Rahmen der Aussprache bleiben folgende Punkte offen:

- Was würde die Prüfung einer weiteren Variante an zeitlichem und finanziellem Aufwand verursachen? Könnte diese Information bis zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 05.02.2020 mitgeteilt werden?
- Werden die der Sitzungsvorlage als Anlage 03 zur Drucksache 0035/2020/BV beigefügten Fragen im Nachgang zur heutigen Sitzung beantwortet?

Die Beantwortung der offenen Punkte wird als Arbeitsauftrag durch die Verwaltung zugesagt.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellt für die Fraktion Bunte Linke folgenden als Tischvorlage vorliegenden **Sachantrag** (Anlage 04 zur Drucksache 0035/2020/BV) und erläutert diesen:

Die Stadt Heidelberg bittet die Gemeinde Plankstadt, angesichts der Bedeutung einer Verkehrswende in der Klimapolitik ihren Beschluss zu überdenken, den Bau einer Straßenbahn durch die Schwetzingen Straße nach Schwetzingen nicht zuzulassen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erklärt, dass dieser Sachantrag unzulässig sei, da er außerhalb der Gemarkung der Stadt Heidelberg und damit außerhalb deren Zuständigkeitsbereich liege.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz sehe keinen Hinderungsgrund, über den genannten Sachantrag abzustimmen, da es sich hierbei um eine Bitte an die Nachbargemeinde handle. Deshalb beanstandete er die Zurückweisung des Antrages durch Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner.

Ergänzend stellt Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz folgenden **Antrag zur Geschäftsordnung**:

Vertagung des Tagesordnungspunktes auf die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.03.2020.

**Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 06:09:01 Stimmen**

Aufgrund der noch offenen Fragen schlägt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner vor, den Tagesordnungspunkt ohne Beschlussfassung in den Haupt- und Finanzausschuss am 05.02.2020 zu verweisen. Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sind mit dieser Vorgehensweise einverstanden.

**Es ergehen folgende Arbeitsaufträge:**

- ***Mitteilung der finanziellen und zeitlichen Auswirkungen der Prüfung einer zusätzlichen Variante bis zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 05.02.2020.***
- ***Schriftliche Beantwortung der Fragen der Anlage 03 zur Drucksache 0035/2020/BV durch das Amt für Verkehrsmanagement.***

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** ohne Beschlussempfehlung, mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 05.02.2020**

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 05.02.2020

- 22 Straßenbahn Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) - erste Ergebnisse der Variantenuntersuchung bis Patrick-Henry-Village und weiteres Vorgehen**  
**[ersetzt Drucksache 0162/2018/IV]**  
Beschlussvorlage 0035/2020/BV

Aufgrund des unerwarteten Todes von Stadtrat Andreas Grasser vor zwei Tagen, findet die Haupt- und Finanzausschuss-Sitzung heute ohne die SPD-Fraktion statt. Zu Beginn der Sitzung haben sich die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses daher darauf verständigt, ohne die SPD-Fraktion heute keine politisch wichtigen Beschlüsse zu fassen.

Deshalb wird dieser Tagesordnungspunkt ohne Aussprache und ohne Beschlussempfehlung in den Gemeinderat weitergegeben.

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** ohne Beschlussempfehlung

## Sitzung des Gemeinderates vom 13.02.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 13.02.2020:

- 11 Straßenbahn Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) - erste Ergebnisse der Variantenuntersuchung bis Patrick-Henry-Village und weiteres Vorgehen**  
**[ersetzt Drucksache 0162/2018/IV]**  
Beschlussvorlage 0035/2020/BV

Als Tischvorlage wird ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen verteilt (siehe Anlage 07 zur Drucksache):

Die Varianten 1 (nicht über den Mengerweg, sondern über die Marktstraße), 2, 3 und 5 werden weiter geprüft. Ansonsten wird dem unter Punkt 5 „Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen“ beschriebenen Vorgehen zugestimmt.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner unterstreicht, dass es bei der heutigen Beratung nur um Korridore der ungefähren Straßenbahnanbindung gehe.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Michalski, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Leuzinger, Stadtrat Grädler, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Heldner, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Mirow

Folgende Hauptargumente werden im Verlauf der Diskussion vorgetragen:

- Schwetzingen und Plankstadt sollen mit einem Park & Ride-Platz stärker in der Planung einbezogen werden. Somit könne ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor erreicht werden.
- Den Heinrich-Menger-Weg aus den Planungen auszuschließen werde als sehr schwierig erachtet. Die Marktstraße biete keine Alternative.
- Variante 3 sei am sinnvollsten.
- Wie hoch sei der zeitliche und finanzielle Aufwand, mehrere Varianten zu prüfen. Es gehe darum, Varianten zu prüfen, die ein gewisses Potential haben, um später erfolgreich zu sein.
- Die Varianten sollten reduziert werden.
- Zu entscheiden sei, wählt man eine Variante, die von möglichst vielen Nutzerinnen und Nutzern genutzt werde oder eine Variante, die möglichst schnell realisiert werden könne. Es sei konsequent, würde man die kürzeste Variante wählen. Vorteil sei dann, dass die ersten Bewohner von PHV relativ schnell an Kirchheim angebunden seien.
- Man müsse über zwei Linien diskutieren: Anbindung Patrick-Henry-Village (PHV) und Anbindung Schwetzingen/Plankstadt, um möglichst vieler Pendler zum Umstieg zu bewegen. Eine einzige Linie könne beide Anforderungen nicht bedienen. Variante 3 sei hierfür die am geeignetsten.
- Ohne weitere Zahlen und Fakten sollten keine Linien ausgeschlossen werden.
- Der Kosten-Nutzen-Faktor der einzelnen Varianten sei nicht bekannt. Die Varianten seien nicht ausreichend diskutiert worden.
- Variante 5 biete enorme Vorteile was die Kosten und den Flächenverbrauch anbelange.

- Die Vorlage liefere keine Aussage, wo die Hauptziele der Varianten liegen.
- Eine schnelle Verbindung nach Schwetzingen werde zukünftig keine Straßenbahn sein, sondern die S-Bahn. Diese Verbindung gebe es bereits heute und dauere 20 Minuten. Diese Zeit könne mit einer Straßenbahn nie erreicht werden. Insofern sei es zu bezweifeln, dass der Aspekt, Schwetzingen mit einer Straßenbahnerschließung einzubeziehen, beim Verkehrsministerium auf Gegenliebe stoße.

Im Verlauf des Meinungsaustauschs werden folgende Varianten (teils modifiziert) zur Abstimmung gestellt:

Stadtrat Michalski und Stadtrat Michelsburg:

Die Varianten 1 und 3 werden weiter geplant. Der Heinrich-Menger-Weg solle in Variante 1 dabei in seiner Gesamtheit erhalten bleiben. Die Linie 22 solle auf ihrer „alten“ Strecke über den Betriebshof und weiter in den Norden in das Neuenheimer Feld geführt werden.  
**(NEU: Variante 1.1)**

Stadtrat Dr. Gradel:

**NEU: Variante 1.1.a:** Weiterführung der Variante 1 nach Norden bis zur Linie 5 nach Wieblingen.

Stadtrat Pfeiffer:

Aufgrund der kurzen Distanz wird **Variante 5** favorisiert.

Stadtrat Rothfuß:

**Variante 2** wird favorisiert. Sie ist nicht weit von Variante 1 entfernt, hinsichtlich einer Fördermöglichkeit.

sowie

Prüfung einer **Untervariante 2.1:** Bei Patrick-Henry-Village Nord einen Abzweig zu den Wildwerken und Eppelheim Süd.

**Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz** stellt den zweiten Punkt seines **Antrags** (Anlage 06 zur Drucksache) zur Abstimmung:

Die weiteren Prüfungen sollen auch die gesamten Reisezeiten zu den Orten Bismarckplatz, Hauptbahnhof und Neuenheimer Feld beinhalten und hierbei auch die Variationsbreite angeben, die durch Verkehrsbehinderungen in Hochlastzeiten und verpasste Anschlüsse entstehen können.

sowie den **Antrag** (Anlage 04 zur Drucksache)

Der Gemeinderat möge beschließen:

Die Stadt Heidelberg bittet die Gemeinde Plankstadt angesichts der Bedeutung einer Verkehrswende in der Klimapolitik, ihren Beschluss zu überdenken, dem Bau einer Straßenbahn durch die Schwetzingener Straße nach Schwetzingen nicht zuzulassen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner führt aus, es dauere circa ein halbes Jahr, um die Varianten in ihrer Konkretisierung voranzubringen. Die Varianten 2 und 5 seien so weit weg von einer Förderung, dass man diese – seiner Meinung nach - nicht weiterverfolgen sollte.

Weiter führt er aus, Plankstadt habe signalisiert, dass ihre alte Trassenvariante obsolet sei. Vielmehr werde dort eine Nord-Umfahrung diskutiert, die jedoch mit einer Verbindung zwischen Schwetzingen und Heidelberg nicht mehr viel zu tun habe. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, die Achse Maulbeerallee weiter zu prüfen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner hält fest, dass nunmehr 7 Varianten geprüft werden. Er schlägt eine getrennte Abstimmung in folgender Reihenfolge vor:

**Variante 5** – Verlängerung der Linie 26 – PHV Mitte:

**Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen bei 23 : 16 : 2 Stimmen**

**Variante 2** – ab Hans-Thoma-Platz über Hauptbahnhof / Montpellierbrücke zu PHV:

**Abstimmungsergebnis: bei 21 : 20 : 2 Stimmen beschlossen**

**Variante 1** (Innenstadt – Czernybrücke – Leonie-Wild-Straße nach PHV Nord) und

**Variante 3** (Hans-Thoma-Platz – Hauptbahnhof – Großsporthalle – Leonie-Wild-Straße nach PHV-Nord)

mit dem Antrag von Stadtrat Michalski/Stadtrat Michelsburg sowie Stadtrat Dr. Gradel –

**Variante 1.1** (Erhalt Heinrich-Menger-Weg) und

**Variante 1.1.a** (Weiterführung nach Norden zur Linie 5)

**Abstimmungsergebnis: bei 1 Gegenstimme beschlossen**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, auch die **Variante 2.1 mitzuprüfen**.

Antrag von **Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz (Anlage 4 zur Drucksache)**

**Abstimmungsergebnis: bei 6 Ja-Stimmen und 18 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt**

Der **Antrag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz (Anlage 6 – zweiter Absatz)** werde als **Arbeitsauftrag an die Verwaltung** mitgegeben.

Somit wird folgender Beschluss gefasst:

**Beschluss des Gemeinderates:**

*Der Gemeinderat nimmt die ersten Ergebnisse der Variantenuntersuchung „Straßenbahn Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) zur Kenntnis“ und fasst folgenden Beschluss:*

*Dem unter Punkt 5 „Schlussfolgerungen und Weiteres Vorgehen“ beschriebenen Vorgehen wird zugestimmt.*

***Ergänzend zu den darin beschriebenen Varianten 1 und 3 werden die Varianten 2 und 5 sowie die Untervarianten 1.1, 1.1.a und 2.1 geprüft.***

***Es ergeht folgender Arbeitsauftrag:***

***Die weiteren Prüfungen sollen auch die gesamten Reisezeiten zu den Orten Bismarckplatz, Hauptbahnhof und Neuenheimer Feld beinhalten und hierbei auch die Variationsbreite angeben, die durch Verkehrsbehinderungen in Hochlastzeiten und verpasste Anschlüsse entstehen können.***

**gezeichnet**

Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** beschlossen mit Ergänzung und Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Begründung:**

### **1. Ausgangssituation**

Auf Basis der politischen Diskussion in 2018 wurden im Bezirksbeirat Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund und Weststadt am 23.10.2018 und im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 24.10.2018 die Inhalte der damals vorliegenden Untersuchung (siehe 0162/2018/IV) diskutiert. Es wurden eine Variantenbeschreibung und eine Kostenübersicht über die damals untersuchten 3 Varianten seitens der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) vorgelegt. Durch die sich anschließende politische Diskussion und die politischen Anträge sind im Anschluss daran 6 Planungsvarianten entstanden, die im Folgenden von rnv und dem Auftragnehmer PTV Transport Consult GmbH (PTV) untersucht wurden.

In der Zwischenzeit konnte nach Vorliegen des Verkehrsmodells Heidelberg und insbesondere des für den sogenannten Prognose-Nullfall erforderlichen Prognosemodells 2035 die nachstehende Untersuchung erfolgen. Dort sind alle bekannten Informationen über die Entwicklung der Stadt Heidelberg bis zum Jahr 2035 (Quelle: Vorausberechnung der Heidelberger Bevölkerung, Entwicklung bis 2035 der Stadt Heidelberg) eingeflossen. Diese sogenannte Pauschalprognose wurde im Vorgriff auf das Prognosemodell 2035 erstellt, da diese kurzfristig im Rahmen des Masterplans Neuenheimer Feld benötigt wurde. Der Gutachter PTV hat anschließend Anpassungen im Prognosemodell 2035 vorgenommen, damit es dem im Falle von Nutzen-Kosten-Untersuchungen üblichen und anerkannten Prognosemodell 2030 gleichgesetzt werden kann.

Grundsätzlich ist zunächst die Wirtschaftlichkeit einer Streckenvariante mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung nachzuweisen, um anschließend anhand eines positiven Ergebnisses mit dem Fördermittelgeber über eine GVFG-Förderung zu sprechen.

### **2. Ergebnis der politischen Diskussion in 2018**

Bei der Varianten-Diskussion in 2018, die in den Bezirksbeiräten Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund und Weststadt sowie im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss geführt wurde, ergaben sich neue Arbeitsaufträge, die in der Folge in die Untersuchung aufgenommen wurden. Die Beratung der Drucksache 0162/2018/IV wurde bis zur Beantwortung der Arbeitsaufträge bis auf Weiteres zurückgestellt. Um die einzelnen Varianten bewerten zu können, wurde das Büro PTV mit der Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt.

Beantwortet werden folgende Arbeitsaufträge:

- Prüfung einer weiteren Variante zur Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Village (PHV) über den Pfaffengrund (beispielsweise mittels einer Abzweigung der Linie 22 in Eppelheim). Diesbezüglich sollten Gespräche mit den Nachbargemeinden geführt werden.
- Ergebnisoffene Prüfung der Variante Linie 26 über Kirchheim – PHV – Schwetzingen
- Berechnung der Kosten/Fahrzeit/Flächenverbrauch für eine Straßenbahn ab der Haltestelle Kirchheim Friedhof bis PHV.
- Zusätzliche Berechnung der Variante PHV – Kirchheim Friedhof – Montpellierbrücke – Bismarckplatz (alte Strecke der Linie 26) zurück über Hauptbahnhof Süd zum Bismarckplatz.

Folgende Grundsätze sollten einer Straßenbahn-Anbindung von PHV zugrunde liegen:

- Direktverbindungen zu den aufkommensstärksten Quellen und Zielen von und nach PHV (Innenstadt – Hauptbahnhof)
- Zusätzliche Busanbindung an den benachbarten Stadtteil Kirchheim
- Komfortable Umsteigeverbindungen mit in der Regel einem Umstieg zu den weiteren relevanten Quellen und Zielen von und nach PHV

### **3. Beschreibung der im Folgenden betrachteten Varianten**

Auf Basis der Arbeitsaufträge (siehe Punkt 2) ist eine neue Variantenuntersuchung durchgeführt worden. Bei dieser Untersuchung haben sich insgesamt sechs mögliche Varianten einer Straßenbahnerschließung in das PHV herausgestellt (siehe Anlage 1: Gesamtübersicht PHV-HD). Im Vorfeld der Berechnung sind darüber hinaus die Eingangsdaten (zum Beispiel Bus- und Straßenbahnlinienkonzepte) für den Prognose-Nullfall eingeflossen, der dann als Vergleichsfall in Bezug zu den sogenannten Mitfällen gesetzt wird.

Bei allen Varianten soll eine Verlängerung nach Schwetzingen möglich sein, gegebenenfalls mit der Straßenbahn in das PHV als Stichstrecke.

#### **Variante 1:**

Bei Variante 1 ist geplant, dass eine neue Straßenbahnlinie eingerichtet wird, die in der Innenstadt eine Stadtrunde Betriebshof – Hauptbahnhof – Seegarten – Betriebshof befährt. Anschließend führt sie über die Czernybrücke in Richtung Eppelheimer Straße, wo sie nach der Haltestelle Henkel-Teroson-Straße abzweigt und entlang des Heinrich-Menger-Weg (ehemaligen Bahndamm) über den Baumschulenweg und Leonie-Wild-Straße nach PHV Nord verläuft.

Der Hauptbahnhof Heidelberg ist damit in Fahrtrichtung Heidelberg direkt angebunden. Die umsteigefreie Verbindung zum PHV verläuft in der „Rückrichtung“ über Seegarten und Bergheimer Straße mit einer Mehrfahrzeit von 7 Minuten.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 47 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

#### **Variante 2:**

Für Variante 2 ist geplant, dass die Anbindung nach PHV mit einer neuen Straßenbahnlinie ab dem Hans-Thoma-Platz über die Berliner Straße, dem Hauptbahnhof, einer neu herzustellenden Straßenbahnverbindung Kaiserstraße / Ringstraße und anschließend über die Montpellierbrücke und Speyerer Straße (Großsporthalle) erfolgt.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 50 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

Bei der Variante 2 bedient die Straßenbahnlinie 21 den Linienabschnitt zwischen Hans-Thoma-Platz und Hauptbahnhof nicht mehr. Die Wendeanlage am Hans-Thoma-Platz muss für die Fahrten der neuen PHV-Linie frei bleiben. Das Fahrtenangebot in der Berliner Straße bleibt durch die PHV-Linie jedoch erhalten. Die Straßenbahnlinie 21 verkehrt bei diesem Szenario künftig zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof über die Bergheimer Straße und auf dem Rückweg über die Kurfürsten-Anlage.

**Variante 3:**

Bei der Variante 3 verkehrt ebenfalls eine neue Straßenbahnlinie ab dem Hans-Thoma-Platz über die Berliner Straße, dem Hauptbahnhof, einer neu herzustellenden Straßenbahnverbindung Kaiserstraße / Ringstraße bis zur Montpellierbrücke und einem Teil der Speyerer Straße. Ab dem Heidelberger Innovation Park (Großsporthalle) führt die Linie weiter über den Baumschulenweg, Leonie-Wild-Straße bis zu PHV Nord.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 54 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

Bei der Variante 3 bedient die Straßenbahnlinie 21 den Linienabschnitt zwischen Hans-Thoma-Platz und Hauptbahnhof nicht mehr. Die Wendeanlage am Hans-Thoma-Platz muss für die Fahrten der neuen PHV-Linie frei bleiben. Das Fahrtenangebot in der Berliner Straße bleibt durch die PHV-Linie jedoch erhalten. Die Straßenbahnlinie 21 verkehrt bei diesem Szenario künftig zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof über die Bergheimer Straße und auf dem Rückweg über die Kurfürsten-Anlage.

**Variante 4:**

Für Variante 4 ist geplant, die bestehende Straßenbahnlinie 26 ab der Haltstelle Kirchheim Friedhof zu verlängern. Die Führung dieser Linie beginnt am Bismarckplatz und führt weiter über die Bergheimer Straße – Betriebshof – Bahnstadt zur Haltestelle Kirchheim Friedhof. Über den Cuzaring und den Stückerweg wird das PHV von Norden her erschlossen.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 56 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

**Variante 5:**

Die Variante 5 ist ebenfalls als Verlängerung aus der bestehenden Linie 26 geplant. Die Führung dieser Linie ist gleich der Variante 4. Allerdings erfolgt die Erschließung von PHV über den Heuauer Weg und Grasweg in PHV Mitte.

Die gesamte Fahrzeit für die Strecke beträgt 50 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

**Variante 6:**

Bei Variante 6 ist geplant, dass die bestehende Linie 22 ab der Haltstelle Kirchheimer Straße verlängert wird. Die Führung dieser Linie beginnt am Bismarckplatz und führt weiter über den Seegarten – Montpellierbrücke – Bahnstadt zur Haltestelle Kirchheimer Straße. Über die Verlängerung der Linie am westlichen Ortsrand von Eppelheim und der Albert-Schweitzer-Straße, erschließt die Linie PHV von Norden.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 54 Minuten (PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

#### **4. Vergleich der Varianten bis PHV- Vorläufige Ergebnisse der Variantenuntersuchung**

Auf Grundlage der ermittelten Widerstände und Kosten der einzelnen Varianten, welche ein erstes Indiz darüber geben, ob eine Variante Chance auf Förderung hat, empfiehlt die rnv und die Stadtverwaltung nach einer ersten Prüfung diejenigen Varianten weiter zu verfolgen, die die stärksten verkehrlichen Wirkungen aufzeigen. Die verkehrliche Wirkung wird gemessen an den Verlagerungspotenzialen vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und an den Reisezeiteinsparungen der Straßenbahn und damit im künftigen ÖPNV.

Nach dem derzeitigen Stand der sensitiven Betrachtung (noch keine vollständige Berechnung nach der sogenannten „Standardisierten Bewertung“) ist die Herstellung der **Förderfähigkeit bei keiner der untersuchten Varianten möglich.**

Die Varianten 4, 5 und 6 zeigten kaum Verlagerungsnutzen vom PKW auf den ÖPNV. Die Varianten 4 und 5 sogar gar keinen. Alle 3 Varianten zeigten keine Reisezeiteinsparung im ÖPNV, sodass trotz der vergleichsweise geringen betrieblichen und baulichen Kosten die verkehrlichen Wirkungen zu gering ausfallen.

Die Variante 2 hingegen wird trotz der positiven verkehrlichen Wirkungen aufgrund der längeren Fahrzeit, der höheren Infrastrukturkosten und der geringen Erschießungswirkung im Vergleich zur Variante 1 nicht weiterverfolgt.

Zur vergleichenden Darstellung siehe auch Anlage 2.

#### **5. Schlussfolgerung und Weiteres Vorgehen**

Es wird vorgeschlagen die Varianten 1 und 3 zu vertiefen und aufgrund der Zusatzbetrachtungen weitere Untervarianten zu untersuchen. Eine Nachjustierung des sogenannten Prognose-Nullfalls als auch der Mitfälle ist erforderlich. Deswegen sollten folgende weitere Faktoren beachtet werden:

- Alternative Angebotskonzepte der Planfälle, um die bisherigen Berechnungsergebnisse zu optimieren. Darunter auch die Betrachtung einer neuen Variante: Verknüpfung der Straßenbahn PHV mit einer Variante der Straßenbahnerschließung ins Neuenheimer Feld.
- Ergebnisse aus PHV Vision und Entwicklung aus dem Gebiet PHV. Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen in PHV (Stichwort: Internationale Bauausstellung (IBA) und Masterplan PHV)
- Prüfung durch Gutachter PTV, welche Auswirkungen durch Maßnahmen aus dem Masterplan 100 % Klimaschutz und Klimaschutzaktionsplan der Stadt Heidelberg (beispielsweise zusätzliche Regio-Sonder-Buslinien) auf die Ergebnisse der Variantenuntersuchung erwartet werden.

- Weitere Einbindung des Rhein-Neckar-Kreises und der Nachbargemeinden, um die Straßenbahn nach Schwetzingen, wie im Förderantrag bewilligt, fortzuführen. Die regionale Einbindung sollte durch die Weiterführung der Straßenbahn ins PHV bis nach Schwetzingen auch entsprechende Linienkonzepte in Eppelheim und Plankstadt berücksichtigen. Mehrere Gespräche mit den Nachbargemeinden und dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis fanden bereits in 2019 statt. Weitere Abstimmungen werden in 2020 folgen.
- rnv GmbH und Stadt Heidelberg setzen sich dafür ein, dass die „Standardisierte Bewertung“ dahingehend überarbeitet wird, dass sich diese positiv auf Straßenbahnausbauprojekte wie in Heidelberg und seinem Umland auswirken kann. Diese Überarbeitung wird aber einige Zeit beanspruchen. Möglicherweise kann eine aktuell in Fachkreisen diskutierte Ergänzung der bisherigen Berechnungsmethodik in der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch einen neuen Faktor bereits kurzfristig positive Effekte zeigen. Dieser Zusatzfaktor wurde bis Ende 2019/Anfang 2020 in Aussicht gestellt.

Der Gutachter PTV setzt Anfang Januar 2020 seine Berechnungen im Auftrag der rnv GmbH fort.

Die Stadtverwaltung und rnv berichten im Rahmen der gemeinderätlichen Beratung nach Vorliegen der Ergebnisse voraussichtlich im Frühjahr 2020.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung war eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen (BmB) noch nicht notwendig und vorgesehen. Nach Beendigung der Variantenuntersuchung und einer möglichen Entscheidung wird der BmB bei den sich anschließenden Planungsprozessen (Vorentwurfs-, Entwurfs- und Ausführungsplanung) aktiv beteiligt.

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 1,3,5		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen. Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten. <b>Begründung:</b> Die Planungen einer Straßenbahnerschließung des PHV können zur Zielerreichung beitragen. <b>Ziel/e:</b>  <b>Begründung:</b>  <b>Ziel/e:</b>  <b>Begründung:</b>

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

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Gesamtübersicht Patrick-Henry-Village - Heidelberg
02	Zusammenfassung der Ergebnisse
03	Anfrage Bunte Linke, Dr. Weiler-Lorentz Standardisierte Bewertung Straßenbahnanbindungen Patrick-Henry-Village <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 22.01.2020</b>
04	Sachantrag Bunte Linke vom 22.01.2020 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 22.01.2020</b>
05	Antworten der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH auf die Fragen von Herrn Dr. Weiler-Lorentz
06	Sachantrag der Bunte Linke vom 05.02.2020 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 05.02.2020)</b>
07	Sachantrag der Fraktion B'90/Grüne vom 11.02.2020 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 13.02.2020)</b>