

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 7 3 / 2 0 2 2 / B V

Datum:
10.02.2022

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Straßenbahn Heidelberg – Patrick-Henry-Village
(Verlängerungsoption Schwetzingen) – Sachstand der
Nutzen-Kosten-Untersuchung und weitere Ergebnisse
der Variantenuntersuchung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	30.03.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzaus- schuss	06.04.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	05.05.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, sowie des Haupt- und Finanzausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Nach Kenntnisnahme der Untersuchungsergebnisse der bisherigen Varianten einer Straßenbahn Heidelberg-Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) werden die Varianten, deren bisherige Werte der Nutzen-Kosten-Voruntersuchung aussichtsreich sind (Varianten 1.4, 3B und 3 K), vertieft untersucht und im Zusammenhang mit der im Frühjahr erwarteten Neuauflage der Berechnungsmethodik Standardisierte Bewertung berechnet. Die Stadtverwaltung Heidelberg hat hierfür im Jahr 2022 Mittel in Höhe von 40.000 € im Haushalt eingeplant. Es ist davon auszugehen, dass weitere Haushaltsmittel überplanmäßig erforderlich sein werden. Derzeit gehen die Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv) und die Heidelberger-Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) von Zusatzkosten in Höhe von rund 45.000 € aus.*
- 2. Die Berechnung und Erarbeitung der bisherigen Varianten hat insgesamt in 2019 bis 2021 zu Kosten in Höhe von rund 210.000 € geführt. Die Stadtverwaltung hat die Mittel hierfür im Haushalt des Jahres 2021 vorgesehen, sodass die Kostenerstattung an die rnv erfolgen konnte.*
- 3. Bei den weiteren Planungen im Gebiet des Patrick-Henry-Village werden die Flächen, die für die geplante Straßenbahntrasse benötigt werden, freigehalten.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Kosten Ergebnishaushalt 2021 für Variantenberechnung	210.000
• Voraussichtlich Kosten Ergebnishaushalt 2022 für die rechnerische Vertiefung Variante 1.4, 3B und 3K	rund 85.000
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• Ansatz in 2021 im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement	210.000
• Ansatz in 2022 im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement	40.000
• Deckung aus dem Budget des Amtes für Verkehrsmanagement	45.000
Folgekosten:	
• Da die weitere Vorgehensweise erst nach Beratung der Untersuchungsergebnisse festgelegt wird, kann die Abschätzung der jährlichen Folgekosten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen.	

Zusammenfassung der Begründung:

Zuletzt wurde im Rahmen der Drucksache 0035/2020/BV über erste Ergebnisse der Variantenuntersuchung Straßenbahn Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) beraten. Es wurde den Schlussfolgerungen und dem weiteren Vorgehen unter Punkt 5 zugestimmt. Darüber hinaus sollten nach dem Wunsch des Gemeinderates ergänzend zu den darin beschriebenen Varianten 1 und 3, die Varianten 2 und 5 sowie die Untervarianten 1.1, 1.1a und 2.1 geprüft werden. Die weiteren Prüfungen sollten 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. Aus diesen zahlreichen Varianten konnten drei herausgearbeitet werden, deren Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) nicht negativ ist. Für diese aussichtsreichsten Varianten soll eine vertiefende Untersuchung erfolgen, mit dem Ziel eine Förderfähigkeit zu erreichen. Im Weiteren wird über den Sachstand aller Prüfaufträge berichtet und ein weiteres Vorgehen vorgeschlagen.

Begründung:

In Anlehnung an den Stadtentwicklungsplan Heidelberg, den Verkehrsentwicklungsplan und den Nahverkehrsplan wird auch im Zuge der Entwicklung eines neuen Stadtteils nach den folgenden Leitlinien geplant:

- Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern.
- Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Innenstadt, der weiteren Stadtteile und Strukturschwerpunkte mit allen Verkehrsmitteln (Kraftfahrzeug (Kfz), Öffentlicher Verkehr (ÖV), Rad, Fuß).
- Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile, vorrangig durch Straßenbahnen (als leistungsfähige ÖV-Trasse).
- Bei Neuplanungen sollten Siedlungsschwerpunkte grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel angelegt werden.
- Die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll wirksam verbessert werden. Dabei wird eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt.

Die rnv, HSB und Stadtverwaltung haben im Rahmen der vorliegenden Untersuchung darüber hinaus eine Bewertung der Varianten in Anlehnung an die Berechnungsmethodik der sogenannten „Standardisierten Bewertung“ gewählt (Nutzen-Kosten-Voruntersuchung), um möglichst frühzeitig im Planungsprozess Aussagen auch zur Möglichkeit der Förderung der Maßnahme durch die Fördermittelgeber Land und Bund treffen zu können. Aktuell läuft noch bundesweit die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung, deren Ergebnisse im Frühjahr 2022 erwartet werden. Danach sollen künftig, neben den quantifizierbaren verkehrlichen Wirkungen, auch Umwelt- und Klimawirkungen sowie übergeordnete politische Zielsetzungen adäquat Berücksichtigung finden. Darüber hinaus soll es Möglichkeiten geben, die unter bestimmten Bedingungen eine Förderung von Maßnahmen vorsehen, die den Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) von 1,0 nicht erreichen.

Im Folgenden wird auf den Sachstand der Berechnungsergebnisse der Voruntersuchung nach der bisherigen Berechnungsmethodik der Standardisierten Bewertung eingegangen.

Grundlage ist das Prognosemodell der Stadt Heidelberg, das in mehreren verkehrlichen Untersuchungen (zum Beispiel Masterplan Neuenheimer Feld und Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg) zugrunde gelegt wurde. Darin wurden alle wichtigen künftigen Entwicklungen (Strukturdaten) sowohl im Gebiet Patrick-Henry-Village als auch im gesamten Stadtgebiet Heidelberg sowie im Umland berücksichtigt. Das Verkehrsmodell Heidelberg bildet darüber hinaus auch die regionalen Verkehre ab, sodass die für Heidelberg wichtigen Pendlerverflechtungen Teil der Betrachtung sind.

1. Ergebnisse der Berechnung der Varianten in Anlehnung an die Drucksache 0035/2020/BV

In einem ersten Schritt wurden zunächst verschiedene Varianten untersucht, die den neuen Stadtteil Patrick-Henry-Village erschließen. Zu allen Varianten und Untervarianten wurden angepasste Busnetze entwickelt. In einem zweiten Schritt wurden diese Varianten in der Folge mit Varianten einer Straßenbahnerschließung (Direktverbindung) nach Schwetzingen kombiniert, um auch hier die Umsteigepotenziale vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr (Stichworte ÖPNV-Strategie und Klimaschutz im Verkehr) in einem Gesamtkonzept unter Einbeziehung der regionalen Pendlerströme von und in die unmittelbaren Nachbargemeinden Eppelheim, Plankstadt und Schwetzingen zu betrachten. Eine mögliche Variante der Straßenbahnverlängerung

Drucksache:

0 0 7 3 / 2 0 2 2 / B V

00334833.doc

...

über das südliche Patrick-Henry-Village, die B 535 in Richtung Oftersheim und Schwetzingen hatte bereits bei den ersten Variantenberechnungen in 2019 zum Ergebnis, dass diese Verlängerung keine Aussicht auf Förderung hatte (NKQ-Wert unter Null). Daher wird diese Variante von den Nachbargemeinden beziehungsweise dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis nicht mehr weiterverfolgt.

1.1. Ergebnisse der Untersuchung der Varianten Straßenbahnerschließung PHV

In Anlage 1 sind die Ergebnisdarstellung des Gutachters und der rnv auf den Seiten 12 -16 zu finden. Grundsätzlich wurden, wie im Februar 2020 vom Gemeinderat beschlossen, die zu berechnenden Varianten angepasst und die zusätzlichen Variantenvorschläge berücksichtigt. Insgesamt wurden 11 verschiedene Varianten untersucht.

Varianten 1 (PHV - Eppelheim/Wildwerke – Pfaffengrund in Varianten mit Fortführung)

Bei den Varianten 1, 1.1, 1.1a, 1.3 liegen die Ergebnisse der NKQ bei deutlich $< 0,5$ und haben dadurch kaum Aussicht auf einen besseren Wert hinsichtlich einer künftigen Förderung. Hier sticht eine der Varianten hervor, im Folgenden 1.4 genannt, die dadurch entstanden ist, dass die Variante 1.1a vertieft wurde. Die Variante 1.4 war auch Teil der Untersuchung im Rahmen der Drucksache 0405/2021/BV „Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen: Verkehrsmodellierung von 10 Erschließungsvarianten“. Insgesamt weist Variante 1.4 mit einem NKQ von 0,81 nach bisherigem Stand das größte Potenzial bei einer Förderung durch die Fördermittelgeber auf. Allerdings hat auch diese Variante in den bisherigen Berechnungen noch nicht den NKQ-Wert 1,0 erreicht. Eine vertiefende Untersuchung wird als Entscheidungsgrundlage für weitere Beschlüsse empfohlen.

Varianten 2 (PHV – Stückerweg – Speyerer Straße mit Variante Stich Eppelheim/Wildwerke mit Fortführung)

Bei den Varianten 2 und 2.1 bleibt der Wert weiterhin unter dem NKQ-Wert von Null (negativer Wert), sodass diese Varianten nicht mehr in die engere Betrachtung eingeflossen sind. Im Wesentlichen ist hier die geringe Erschließungswirkung entlang der Strecke zu nennen, insbesondere die Untervariante mit Stichstrecke (2.1.) ist deutlich im negativen Bereich.

Varianten 3 (PHV – Eppelheim/Wildwerke – Pfaffengrund-Baumschulenweg mit Fortführung)

Bei den Varianten 3 gab es mit dem Ziel der Optimierung der Investitions- und Betriebskosten die Betrachtung von zwei Untervarianten, die sich in ihrer Trassenlage im Bereich Bahnstadt beziehungsweise Weststadt unterscheiden (über Hauptbahnhof Nord oder Hauptbahnhof Süd). Grundsätzlich wären beide Varianten technisch möglich. Rechnerisch liegt hierbei die Variante über die Bahnstadt (Czernyring-Bergheimer Straße-Neuenheimer Feld-Handschuhsheim) vorn. Beide Untervarianten kommen über einen NKQ-Wert von 0,5, bleiben aber immer noch unter dem Wert von 1,0. Eine vertiefende Untersuchung wird als Entscheidungsgrundlage für weitere Beschlüsse empfohlen.

Varianten 5 (PHV – Kirchheim mit Fortführung)

Die Variante 5 wurde insgesamt mit drei Untervarianten berechnet. Die Ergebnisse bei allen Varianten lagen deutlich im negativen Bereich (< 0), sodass hier keine Förderung möglich sein wird und damit die Varianten nicht weiterverfolgt werden. Im Wesentlichen sind hier die Reisezeiten gegenüber den anderen Varianten schlechter und durch die eingleisigen Streckenabschnitte ist die notwendige Taktverdichtung nicht zu erreichen.

1.2. Ergebnisse der Untersuchung der Varianten Straßenbahnerschließung PHV in Kombination mit einer Direktverbindung Schwetzingen

Wie oben skizziert, wurden die unter Punkt 1.1. rechnerisch besten Varianten mit einem NKQ -Wert über 0,5 mit einer sogenannten Direktverbindung Eppelheim Süd - Schwetzingen über Baumschulenweg/Maulbeerallee kombiniert. Daher wurden folgende Kombinationen von Varianten geprüft:

Die **Kombination** der Variante 1.4 (PHV - Eppelheim/Wildwerke - Pfaffengrund über Neckarbrücke Neuenheimer Feld und Verbindungsmöglichkeit nach Schriesheim - Weinheim) mit der Variante einer Direktverbindung zum Bismarckplatz oder zum Hauptbahnhof. Im Ergebnis wäre eine zusätzliche Anbindung an den Bismarckplatz der Anbindung an den Hauptbahnhof vorzuziehen, da dadurch der Nutzen dieser Maßnahme steigen würde. Insgesamt verschlechtert sich jedoch das Gesamtergebnis der Variante 1.4. mit Schwetzingen.

Die **Kombination** der Varianten 3 (PHV - Eppelheim/Wildwerke - Pfaffengrund über Baumschulenweg - Speyerer Straße entweder über Czernyring/Bahnstadt oder über eine neue Straßenbahntrasse Kaiserstraße und Fortführung ins Neuenheimer Feld/nach Handschuhsheim) mit der Variante einer Direktverbindung zum Bismarckplatz oder zum Hauptbahnhof. Im Ergebnis liegt bisher die Kombination der Variante über die Kaiserstraße und der Direktverbindung zum Bismarckplatz über einem NKQ-Wert von 0,5. Alle anderen Maßnahmenkombinationen liegen deutlich unter 0,5, sodass diese auch hier nicht mehr vertieft wurden.

Insgesamt ist eine Verbindung über Baumschulenweg/Maulbeerallee recht schnell, hat aber eine nur begrenzte regionale Erschließungswirkung, da Eppelheim, Plankstadt und Schwetzingen jeweils nur am jeweiligen Ortsrand angebunden werden. Durch konzeptionelle Anpassungen, unter anderem im Busnetz, können in einer vertiefenden Untersuchung gegebenenfalls noch Verbesserungen erzielt werden.

2. Empfehlung und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Nach Kenntnisnahme der Untersuchungsergebnisse der bisherigen Varianten einer Straßenbahn Heidelberg-Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) werden die Varianten, deren bisherige Werte der Nutzen-Kosten-Voruntersuchung aussichtsreich sind (Varianten 1.4, 3B und 3K), vertieft untersucht und im Zusammenhang mit der im Frühjahr erwarteten Neuauflage der Berechnungsmethodik Standardisierte Bewertung berechnet. Die Stadtverwaltung Heidelberg hat hierfür im Jahr 2022 Mittel in Höhe von 40.000 € im Haushalt eingeplant. Es ist davon auszugehen, dass weitere Haushaltsmittel überplanmäßig erforderlich sein werden. Derzeit gehen rnv und HSB davon aus, dass rund 45.000 € zusätzlich benötigt werden. Das Amt für Verkehrsmanagement übernimmt die Kosten, die hierfür bei rnv und HSB entstehen werden.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg, des Landes Baden-Württemberg und des Bundes und der Umsetzung der „Mobilitätswende“ ist ein Perspektivwechsel erforderlich. Die Suche nach Optimierungspotenzialen in den insgesamt drei aussichtsreichsten Varianten (1.4, 3B, 3K) und das Ziel, Maßnahmen einzufügen, die erhebliche Ergebnisverbesserungen zur Folge haben können, müssen im Zuge der Novelle der Berechnungsmethodik der Standardisierten Bewertung neu gedacht werden. Die weiteren Untersuchungsschritte mit dem Ziel der Ergebnisoptimierung sollen dann mit einer Gremiovorlage auf Grundlage der ermittelten Ergebnisse erfolgen.

Solange die Untersuchung andauert, plant die Stadt Heidelberg gemeinsam mit rnv einen Straßenbahnvorlaufbetrieb mit Bussen aus dem Stadtbündel Heidelberg (siehe auch Drucksache 0378/2021/BV). Seit Dezember 2021 ist es durch die Inbetriebnahme des regionalen Linienbündels Schwetzingen-Hockenheim und der Buslinie 717 möglich, einen Halt im südlichen PHV einzurichten und das Gebiet mit dieser Buslinie zu erschließen (30-Minuten-Takt im Tagesverkehr). Die Stadtverwaltung sucht nach Möglichkeiten, diesen Halt so zügig wie möglich umzusetzen.

Bei den weiteren Planungen im Gebiet des Patrick-Henry-Village werden die Flächen, die für die geplante Straßenbahntrasse benötigt werden, freigehalten.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Belange von Menschen mit Behinderungen werden bei Einführung beziehungsweise Veränderung von Bus- und Straßenbahnlinien berücksichtigt. Für alle Varianten wurde bei der Planung Barrierefreiheit vorausgesetzt. Zum jetzigen Zeitpunkt war eine separate Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen nicht erforderlich.

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:
M01		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern.
M03	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen.
M05		Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten.
		Begründung: Die geplante Straßenbahnerschließung Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) kann zur Zielerreichung beitragen.

2. Kritische Abwägung/ Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Straßenbahn Heidelberg - Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) - Sachstand der Nutzen-Kosten-Untersuchung (Präsentation ptv) (Nur digital verfügbar)