

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 12. Mai 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	30.03.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	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.

Hybrid-Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.03.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.03.2022

2.1 **Straßenbahn Heidelberg-Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) Sachstand der Nutzen-Kosten-Untersuchung und weitere Ergebnisse der Variantenuntersuchung** Beschlussvorlage 0073/2022/BV

Herr Erster Bürgermeister Odszuck eröffnet den Tagesordnungspunkt, führt in die Thematik ein und erläutert den Verfahrensstand insbesondere hinsichtlich der Auswahl und Prüfung der einzelnen Varianten. Im Anschluss übergibt er das Wort an Herrn Schürmann als Vertreter der PTV Transport GmbH, der zum Tagesordnungspunkt zugezogen ist. Herr Schürmann erläutert in seinem Vortrag den Sachstand der Nutzen-Kosten-Untersuchung der drei übrig gebliebenen Varianten.

Stadtrat Rothfuß fragt an, ob die Variante 1.4 nicht aus der vertiefenden Untersuchung herausgenommen werden müsse, da die Neckarquerung vor Kurzem im Gemeinderat abgelehnt worden sei.

Herr Erster Bürgermeister Odszuck entgegnet, dass die Frage im Vorfeld geprüft worden sei. Die Entscheidung gegen die zusätzliche Neckarquerung sei im Rahmen des Masterplans Im Neuenheimer Feld getroffen worden. Dies betreffe aber nicht den vom Gemeinderat erteilten Auftrag, die Variante 1.4 weiter zu prüfen.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadträtin Dr. Meißner, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Bartesch, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Michalski, Stadtrat Leuzinger, Stadtrat Föhr, Stadträtin Heldner

Folgende Punkte und Fragen wurden angesprochen:

- Es sei wahrscheinlich allen bekannt, dass der Neckar im Bereich der geplanten Querung ein Naturschutzgebiet von europäischem Rang sei. Der Bau einer Querung würde dort ein langwieriges Klageverfahren nach sich ziehen. So lange könne mit dem Bau der Straßenbahn nicht gewartet werden.
- Wird bei der Variantenprüfung auch der Flächenverbrauch an landwirtschaftlicher Fläche geprüft?
- Wurde eine Trassenführung, die nach dem Kranichweg in die Eppelheimer Straße abbiegen würde, in Erwägung gezogen beziehungsweise geprüft?
- Im Gemeinderat 2020 sei keine Variante mit einer Neckarbrücke beschlossen worden. Die Variante solle nicht weiterverfolgt werden.
- Ist es möglich eine standardisierte Bewertung für eine Seilbahn zu machen?
- Bei der beschlossenen Realisierung des kleinen Straßenbahnringes im Neuenheimer Feld sei der Bau einer Brücke nicht möglich. In der Darstellung werde vom großen Straßenbahnring ausgegangen.
- Kann die Straßenbahntrasse aufgrund der Enge der Straße durch den Kranichweg geführt werden?

- Wird der „Ohne-Fall“ durch den Einsatz von Elektro-/Wasserstoffbussen teurer als wenn Dieselbusse eingesetzt werden würden?
- Es sei ein großer Vorteil, dass mit der Variante 1.4 der Heidelberger Norden erschlossen werden könne. Dies sei aber durch die Einrichtung des kleinen Straßenbahnringes ohnehin vorgesehen. Aus dem Norden pendeln mehr Menschen ins Neuenheimer Feld ein als aus dem Patrick-Henry-Village (PHV).
- Wird erwartet, dass sich die standardisierte Bewertung grundsätzlich insbesondere bezüglich des Flächenverbrauchs und der grauen Energie ändert? Wird der Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Ausstoß direkt bewertet?
- Bei den Verkehrsdaten der Stadt Heidelberg fehlen viele Daten für eine vernünftige Bewertung.
- Die Variante 1.4 sei mit Gesamtkosten in Höhe von 180 Millionen Euro die bei Weitem teuerste Variante. Wie hoch sind die Einzelkosten insbesondere die Kosten für eine zusätzliche Neckarquerung?
- Der Saldo bei den Betriebskosten sei bei Variante 1.4 positiv und bei den anderen Varianten negativ. Wieso ist das so?
- Wie ist die Verkehrsstärke von 5600 Personen aus und ins PHV bei Variante 1.4 zu erklären und wie hoch sind die Verkehrsstärken bei den anderen Varianten?
- Auch PHV solle eine Anbindung in die Innenstadt erhalten.
- Gibt es für eine ebenerdige Trassenführung im Kurpfalzring/Kranichweg eine Förderung?
- Der S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen habe eine ganz wichtige Bedeutung für die weitere verkehrliche Entwicklung von Heidelberg und der Region. Bei der Maßnahme müsse die Einwohner- und Verkehrsentwicklung einbezogen werden.
- Wurde die stärkere Frequentierung aus Richtung Westen bedingt durch den Ausbau der Bahnlinie Mannheim-Heidelberg berücksichtigt?
- Kann PHV überhaupt noch über eine Straßenbahn angebunden werden, wenn die Variante 1.4 nicht kommen sollte?
- Die Anbindung nach Schwetzingen solle stärker berücksichtigt werden.
- Oberstes Ziel des ÖPNV-Ausbaus müsse es sein, schnell von A nach B zu kommen.
- Die Planung einer Brücke auf dem Flore-Fauna-Habitat-Gebiet würde unweigerlich zu einem Bürgerentscheid oder aber zu einem langwierigen Klageverfahren führen. Diesen Aspekt müsse man bei der zeitlichen Planung berücksichtigen.
- Die Trassenführung der Variante 1.4 sei sehr attraktiv, allerdings nicht für eine Straßen- oder Seilbahn, sondern für den Zeppelin-Linienverkehr. Ein Kompromiss wäre eine Kombination des Zeppelin-Linienverkehrs mit einer Seilbahn.
- Es gehe nicht nur darum, was in Heidelberg passiere. Alle Trassenführungen führen über Eppelheimer Gemarkung und sind für Eppelheim nicht attraktiv, weil sie der dortigen Bevölkerung keinen zusätzlichen Nutzen bieten können. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Straßenbahn nach PHV nicht kommen werde, sei sehr hoch.
- Die Variante 1.4 sei auch deshalb sehr attraktiv, weil sie einen ganz neuen Bereich im Straßenbahnnetz in Heidelberg erschließen würde. Landwirtschaftliche Flächen würden bei fast jedem Bauvorhaben verbraucht werden.
- Alle drei Varianten sollen weiterverfolgt und anhand der neuen standardisierten Bewertung untersucht werden. Danach solle entschieden werden, welche Varianten vertiefend geprüft werden sollen

- Im Rahmen des Masterplans Im Neuenheimer Feld sei der kleine Straßenbahnring mit Verlängerung bis Weinheim beschlossen worden. Alternativ werde die Variante PHV – Neuenheimer Feld – Weinheim geprüft, die das südliche Neuenheimer Feld nicht anschließe. Welche Linie soll jetzt tatsächlich nach Weinheim fahren?
- Es werde aktuell nicht beschlossen, welche der Strecken gebaut wird, sondern es werde lediglich beschlossen, welche der Strecken vertiefend untersucht werden sollen.
- Auch bei den Varianten 3B und 3K werde landwirtschaftliche Fläche überbaut. Auch bei diesen Varianten werde es Widerstände geben.

Im Verlauf der Diskussion stellt Herr Stadtrat Michelsburg stellt den nachfolgenden **Antrag**.

Die Variante 1.4 soll nicht weiterverfolgt werden.
--

Herr Schürmann erläutert, dass es bekannt sei, dass der Bereich, der für den Bau einer Neckarquerung in Betracht komme, einen besonderen Schutzstatus habe. Die Trassenführung wurde jedoch trotzdem anhand einer reinen Kosten-Nutzen-Betrachtung untersucht. Die Fragestellung des Naturschutzgebietes sei bei der Betrachtung außer Acht gelassen worden. Die Problematik müsse bei der Diskussion herangezogen werden. Aus rein verkehrlicher Sicht sei die Variante sehr interessant. Herr Erster Bürgermeister Odszuck verpflichtet dem bei. Es sei sehr sinnvoll, sich eine sehr verkehrswirksame und aus Sicht des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wünschenswerte Variante anzuschauen, auch wenn man wisse, dass sie aus anderen Gründen problematisch sei. Die Variante 1.4 sei auch mit Blick auf das gesamte Heidelberger Liniennetz interessant, weil sie den überlasteten Knotenpunkt Bismarckplatz entlasten würde.

Herr Schürmann merkt an, dass landwirtschaftliche Fläche nicht in der standardisierten Bewertung berücksichtigt werde. Dieser Aspekt müsse in der politischen Diskussion berücksichtigt werden.

Die Variante über die Eppelheimer Straße sei untersucht worden. Aufgrund des jetzt schon sehr dichten Taktangebots vom Hauptbahnhof nach Eppelheim und umgekehrt würde ein zusätzliches Fahrtenangebot keinen großen Nutzen hinsichtlich der Fahrgastgewinne bringen. Herr Erster Bürgermeister Odszuck ergänzt, dass die Variante 1.4 ganz enorm von den Umsteigern aus der S-Bahn aus Mannheim, die ins Neuenheimer Feld fahren wollen, profitieren würde.

Herr Schürmann führt weiter aus, dass eine Seilbahn im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Untersuchung betrachtet werden könne. Er halte dies auch für sinnvoll, wenn auch die Kosten für die Infrastruktur-Maßnahmen nicht unerheblich sein dürften. Eine Förderung sei auch für eine Seilbahn möglich. Er gibt zu bedenken, dass die Variante 1.4 keine Insellösung sei, die lediglich den Hans-Thoma-Platz mit dem Neuenheimer Feld und dem S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen verbinde. Sie sei vielmehr als Teil einer Verbindung von Norden (Schriesheim/Dossenheim) über das Neuenheimer Feld und über den S-Bahnhof bis nach Mannheim zu sehen. Sie sei insofern als Aneinanderreihung vieler Vorteile zu sehen und könne auch sehr gut mit einer Seilbahn realisiert werden. Grundsätzlich sei es so, dass man Kosten sparen könne, wenn man schon bestehende Trassen nutze. Man bekomme dann aber nicht sehr viele zusätzliche Fahrgäste, weil es bei bestehenden Trassen in der Regel schon ein gutes Angebot gebe und der zusätzliche Nutzen relativ gering wäre. Insofern sei eine solche Lösung volkswirtschaftlich in einer Nutzen-Kosten-Analyse schlecht darstellbar.

Die standardisierte Bewertung unterscheide beim „Ohne-Fall“ nicht wesentlich zwischen dem Einsatz von Elektro-/Wasserstoffbussen und Dieselnissen. Fakt sei aber, dass der Einsatz von Elektrobussen nicht nur Wunsch sei, sondern tatsächlich kommen werde.

Herr Blüm von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erläutert, dass im Bereich Kranichweg aufgrund der Straßenbreite kein gesonderter Bahnkörper, sondern ein in die Straße integrierter Baukörper gebaut werden müsste.

Herr Erster Bürgermeister Odszuck merkt an, dass auch der Anschluss des kleinen Straßenbahnringes an eine Brücke möglich sei. Es gebe ein nagelneues sehr umfangreiches Verkehrsmodell für die Stadt Heidelberg, das nicht an der Stadtgrenze ende, sondern auch die Zahlen aus dem Umland beinhalte.

Herr Schürmann führt aus, dass die Grundlage aller Untersuchungen das Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg sei. Die Untersuchung habe gezeigt, dass alleine eine Straßenbahn vom PHV in die Innenstadt volkswirtschaftlich nicht förderfähig sei, weil sie nicht genügend Potenzial entlang der Trassenführung habe. Interessant werde die Trasse in der Gesamt-ÖPNV-Betrachtung der Stadt Heidelberg erst dann, wenn sie über den S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen ins Neuenheimer Feld führe.

Die standardisierte Bewertung betrachte die CO₂-Emissionen im Betrieb. Sie könne aber nicht als Klimastudie über den Gesamt-CO₂-Verbrauch oder ähnliches herangezogen werden. Das Bewertungsverfahren ändere sich grundsätzlich nicht. Die Bewertung bleibe nach wie vor eine standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung, um feststellen zu können, inwiefern es Fördermittel vom Land oder Bund für eine Verkehrswegeinvestition im öffentlichen Nahverkehr gebe. Alle anderen Aspekte, wie zum Beispiel der Flächenverbrauch sind Dinge, die in der politischen Entscheidung herangezogen werden müssten. Betrachtet werde ausschließlich der volkswirtschaftliche, verkehrliche Nutzen und die Förderfähigkeit. Die Einwohner- und die Verkehrsentwicklung konnten über das Heidelberger Verkehrsmodell hochgerechnet werden und sind in die Untersuchungen mit eingeflossen. Auch Veränderungen auf der Bahnstrecke Mannheim – Heidelberg seien unterstellt. Mit Hilfe der neuen standardisierten Bewertung sei es eventuell möglich nicht nur eine, sondern mehrere Varianten positiv zu sehen. Ein grundsätzliches Problem sei, dass zwischen dem Stadtgebiet und dem PHV große Strecken überbrückt werden müssen, auf denen niemand wohne. Möglichkeiten für eine Trasse nach Schwetzingen werden geprüft.

Herr Harthausen von den der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) erläutert, dass Flächenverbräuche und Umweltauswirkungen monetarisiert seien und durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

Herr Schürmann führt weiter aus, dass bei den Verkehrsstärke-Zahlen nicht differenziert werde, wo Fahrgäste ein- oder aussteigen. Ein großer Wechsel würde sicher an der S-Bahn-Haltestelle Pfaffengrund/Wieblingen stattfinden. Unterstellt wurde, dass es einen nicht unerheblichen Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs im PHV geben werde. Aufgrund dieser Annahme sei die Zahl zur Verkehrsstärke realistisch. Neu beschlossenen Trassenführungen im Neuenheimer Feld können berücksichtigt werden. Eine Förderung von Trassen im Kurpfalzring/Kranichweg sei möglich. Auch bei einem Kosten-Nutzen-Faktor unter 1 sei eine Förderung grundsätzlich zu erwarten. Die Kosten für die Stadt Heidelberg werden allerdings umso höher je weiter man sich von dem Faktor 1 entferne. Er merkt weiter an, dass nicht die Investitionskosten, sondern die jährlichen Betriebskosten diejenigen seien, die auf Dauer finanziert werden müssen. Aufgrund der geringeren Betriebskosten, die vorwiegend aus der Einsparung einer Buslinie resultieren, sei die Variante 1.4 aus verkehrswirtschaftlicher Sicht die günstigste Variante. Herr Harthausen ergänzt, dass die Einzelkosten nur sehr schwer zu beziffern seien, könnten aber bei einer vertiefenden Untersuchung näher betrachtet werden. Bei den Planungen sei der kleine Straßenbahnring zugrunde gelegt worden. Der Bau eines straßenbündigen Gleiskörpers im Kranichweg würde vom Land mit 50 Prozent gefördert werden. Welche der beiden möglichen Linien künftig vom Neuenheimer Feld nach Weinheim fahren solle, wäre Gegenstand einer vertiefenden Untersuchung.

Herr Erster Bürgermeister Odszuck erläutert, dass es offenkundig sei, dass die Variante 1.4 für den ÖPNV und das öffentliche Verkehrsnetz die einzig Vernünftige sei. Natürlich werde die Variante von vielen Leuten aus den verschiedensten Gründen abgelehnt, was auch nachvollziehbar sei. Aus verkehrlicher Sicht sei die Strecke allerdings sehr gut. Das Problem sei die Brücke.

Laut Herrn Dommasch von der rnv sei die Neckarbrücke in der Planungsphase mit 28 Millionen Euro in der Kalkulation berücksichtigt. Er betont, dass es Ziel der Diskussion sei, gemeinsam eine Anbindung des PHV mit einer Straßenbahn zu finden, die leistungsfähig und zukunftsorientiert sei. Sollte im Rahmen der Diskussion eine der Varianten ausgeschlossen werden, könne nicht geklärt werden, welche tatsächlich die beste und wirtschaftlichste Variante sei. Er bittet darum, mit allen drei Varianten in die weitere Prüfung zu gehen, um gemeinsam die für Heidelberg beste Lösung finden zu können. Aus Sicht der rnv können nicht alle Bahnen in Richtung Bismarckplatz gebracht werden. Vielmehr müsse auch über Tangentiallinien nachgedacht werden.

Im Anschluss zieht Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz den nachfolgenden **Antrag der Bunten Linken**, der als Tischvorlage (Anlage 02 zur Drucksache 0073/2022/BV) verteilt wurde, **zurück**, da seine Fragen im Rahmen der Diskussion beantwortet wurden.

Zusätzlich zur Nutzen-Kosten-Untersuchung für einen Zuschussantrag sollen für die Straßenbahn-Trassen bereits jetzt in einer städtischen Nutzwert-Analyse Fragen geklärt werden, die keinen direkten Einfluss auf den N/K-Faktor (Nutzen-Kosten-Faktor) haben. Hierunter fallen insbesondere

- Benötigte graue Energie über die Lebenszeit
- Flächenverbrauch/Neuversiegelung von Grünfläche bzw. Ackerland
- Qualität der Böden
- Verlust von Bäumen, Necken
- Verlust von besonderen Biotopen

Nach einer fünfminütigen Sitzungsunterbrechung stellt Stadtrat Michelsburg einen **neuen Antrag**, der seinen zuvor gestellten Antrag ersetzt.

Variante 1.4 wird gestrichen. Dafür wird eine direkte Verbindung einer Seilbahn vom Uniklinikum über die Haltestellen SRH-Campus, S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und die Wildwerke ins PHV aufgenommen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 10:05:01 Stimmen

Herr Erster Bürgermeister Odszuck lässt über den **Beschlussvorschlag der Verwaltung unter Berücksichtigung des soeben beschlossenen Antrages** wie folgt abstimmen (**Änderungen sind fett gedruckt**):

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfehlen dem Haupt- und Finanzausschusses und 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.*
- 4. **Statt Variante 1.4 wird eine direkte Verbindung einer Seilbahn vom Uniklinikum über die Haltestellen SRH-Campus, S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und die Wildwerke ins PHV aufgenommen.***

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en
Ja 11 Nein 05 Enthaltung 00

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.04.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.04.2022

**11 Straßenbahn Heidelberg-Patrick-Henry-Village
(Verlängerungsoption Schwetzingen)
- Sachstand der Nutzen-Kosten-Untersuchung und weitere Ergebnisse
der Variantenuntersuchung
Beschlussvorlage 0073/2022/BV**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf das Beratungsergebnis des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.03.2022 hin, das auch als Tischvorlage verteilt ist.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Winter Horn, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Michalski, Stadtrat Rothfuß

Folgende Argumente werden vorgetragen:

- Seit Jahren werde für mehr Straßenbahnen plädiert – in Heidelberg scheitere es aber immer wieder an der Umsetzung.
- Statt mit den umliegenden Gemeinden auf eine gemeinsame Lösung hinzuarbeiten, gebe es nur „Stückwerke“. Eine Gesamtlösung sei erforderlich.
- Die einzig annähernd förderfähige Variante 1.4 werde nun verhindert.
- In der jetzigen Situation sei es von Vorteil, dass man bereits 2020 beantragt habe, dass das Patrick-Henry-Village alternativ mit Wasserstoff- und / oder Elektrobussen angebunden werden könne.
- Das Ergebnis aus der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sei mehr als fraglich, wenn nicht einmal mehr eine Anbindung der Straßenbahn ins Neuenheimer Feld geprüft werden solle. Hiermit würde man auch die Fördermöglichkeiten verstreichen lassen.
- Es sei nun die Prüfung einer Seilbahn aufgenommen worden, ohne zu wissen, welche Auswirkungen und Folgekosten dies verursache. Die fachlichen Ausführungen würden damit bewusst ignoriert und die Entwicklung der Stadt um 20 Jahre zurückgeworfen.

- Aus finanzpolitischer Sicht sei die Variante 1.4 die teuerste (90 Millionen Euro inklusive Förderung) und solle daher nicht weiterverfolgt werden. Weiter sei sie unter dem Gesichtspunkt der Mobilitätswende sehr unattraktiv. Der Bau der Variante 1.4 habe außerdem die längste Bauzeit und widerspreche dem Verkehrsentwicklungsplan, der besage, dass alle Stadteile an die Innenstadt angebunden werden sollen.
- Hinsichtlich der Seilbahn sei lediglich ein Prüfauftrag zur Machbarkeit erteilt worden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner fasst abschließend zusammen, dass mit der Übernahme des Beschlusses aus dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität die Variante mit der größtmöglichen Förderchance ausgeschlossen werde. Es seien noch andere Varianten im Spiel, die jedoch deutlich niedrigere Förderchancen hätten. Es könnte also im schlimmsten Fall sein, dass man gar keine Straßenbahn gefördert bekomme. Statt der Variante 1.4 würde jetzt die Prüfung einer Seilbahn aufgenommen, deren Förderung unsicher sei.

Danach stellt er den **geänderten Beschluss des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität** wie folgt zur Abstimmung.

Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses:

Die Mitglieder 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.*
4. *Statt Variante 1.4 wird eine direkte Verbindung einer Seilbahn vom Uniklinikum über die Haltestellen SRH-Campus, S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und die Wildwerke ins PHV aufgenommen.*

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en
Ja 9 Nein 6 Enthaltung 1

Sitzung des Gemeinderates vom 05.05.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 05.05.2022

4 **Straßenbahn Heidelberg-Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) – Sachstand der Nutzen-Kosten-Untersuchung und weitere Ergebnisse der Variantenuntersuchung** Beschlussvorlage 0073/2022/BV

Eingemeinsamer Sachantrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, DIE LINKE, GAL und Bunte Linke (siehe Anlage 03 zur Drucksache 0073/2022/BV) ist als Tischvorlage verteilt.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner führt in die Thematik ein und erläutert, es seien viele Varianten geprüft worden. Derzeit habe jedoch keine der Varianten die Voraussetzungen für eine Förderung erfüllt.

Danach geht er auf das Beratungsergebnis aus der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 30.03.2022 und die aktuelle **Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.04.2022** ein.

Diese beinhalte unter Punkt 4:

„Statt der Variante 1.4 wird eine direkte Verbindung einer Seilbahn vom Uniklinikum über die Haltestellen SRH-Campus, S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und die Wildwerke ins PHV (Patrick-Henry-Village) aufgenommen.“

Man könne jedoch keinen Beschluss fassen, der nicht finanziell abgesichert sei, sondern die Verbindung einer Seilbahn nur **als Prüfauftrag mitnehmen**. Er schlägt daher folgende Formulierung vor (**Änderung fett** markiert):

*„Statt der Variante 1.4 wird eine direkte Verbindung einer Seilbahn vom Uniklinikum über die Haltestellen SRH-Campus, S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und die Wildwerke ins PHV (Patrick-Henry-Village) **zur Detailprüfung** aufgenommen.“*

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Föhr, Stadträtin Heldner, Stadtrat Bartesch, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz und Stadtrat Rothfuß

In der folgenden Aussprache legen die Fraktionen nochmals ihre Positionen dar.

Seitens der Grünen-Fraktion werde man mit großer Mehrheit der Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses zustimmen. Besonders wichtig und lobenswert sei die erwartete neue Berechnungsmethodik zur standardisierten Bewertung, die nun endlich auch die Umwelt- und Klimawirkung berücksichtige.

Stadtrat Michelsburg stellt und begründet anschließend den **gemeinsamen Sachantrag** (siehe Anlage 03 zur Drucksache 0073/2022/BV):

Für die weiteren Planungsschritte der Straßenbahn in das Patrick-Henry-Village (PHV) sollen die Vertreterinnen und Vertreter des Eppelheimer Gemeinderates im Rahmen eines verbindlichen interkommunalen Gesprächsformates mit einbezogen werden.

In diesen Gesprächen sollen auch die Möglichkeiten weiterer Trassenabschnitte eruiert werden, auf denen dann gegebenenfalls weitere Machbarkeitsstudien folgen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner merkt an, man sei im ständigen Austausch mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern aus den Umlandgemeinden, zum Beispiel Plankstadt, Schwetzingen und natürlich auch Eppelheim.

Die Fraktionen CDU, Die Heidelberger und AfD sind der Meinung, dass mit dem Ausschluss der Variante 1.4 die aussichtsreichste Variante wegfalle. Man hätte sich gewünscht, dass alle drei Varianten in der Prüfung geblieben wären und danach eine politische Abwägung stattgefunden hätte. Ebenso halte man den Bau einer Seilbahn für illusorisch. Aus diesem Grund werde man der Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses heute nicht zustimmen. Dem gemeinsamen Sachantrag könne man aus Sicht der CDU und der Heidelberger hingegen zustimmen.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz erklärt, es wäre besser gewesen, wenn der Nutzen-Kosten-Analyse eine Nutzwertanalyse vorangestellt worden wäre. Er erinnert daran, dass er vor einiger Zeit darum gebeten habe, ihm die Grundlagen der bisherigen Nutzen-Kosten-Analytik für die Varianten 1.4 und 5 zukommen zu lassen. Weiter führt er aus, die Variante 1.4, die den Bau einer Brücke über ein Naturschutzgebiet beinhalte, komme für die Bunte Linke nicht in Frage. Bei den verbleibenden Trassen sei es wichtig, möglichst schonend mit den Flächen umzugehen. Der gemeinsame Sachantrag sei gut – diesem könne er zustimmen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, dass die Grundlagen der bisherigen Nutzen-Kosten-Analytik für die Varianten 1.4 und 5 zur Verfügung gestellt werden.

Stadtrat Rothfuß erklärt, wichtig sei ein schneller Straßenbahn-Anschluss für PHV. Die Verwaltung könne sich nun auf die verbleibenden zwei Varianten (3B und 3K) konzentrieren. Hinsichtlich der Seilbahn sei auch im Haupt- und Finanzausschuss lediglich ein Prüfungsauftrag zur Machbarkeit / Kostenermittlung erteilt worden.

Nach kurzer Diskussion über die **Formulierung des Punktes 4 der Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses** einigt man sich auf folgende Formulierung:

Statt der Variante 1.4 wird eine direkte Verbindung einer Seilbahn vom Uniklinikum über die Haltestellen SRH-Campus, S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und die Wildwerke ins PHV (Patrick-Henry-Village) ~~zur Detailprüfung in die vertiefende Untersuchung aufgenommen.~~

Anschließend geht es auch nochmal um die **Formulierung des gemeinsamen Sachantrags**. Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner schlägt vor, nicht nur Eppelheim einzubeziehen, sondern auch die Umlandgemeinden Schwetzingen und Plankstadt.

Stadtrat Michelsburg hält fest, es gehe vorrangig um den Austausch mit den Mitgliedern des Gemeinderates aus Eppelheim, da Eppelheim von den aktuellen Planungen betroffen sei. Wenn es um eine Verlängerung der Trasse nach Schwetzingen und / oder Plankstadt gehe, könnten auch die Vertreterinnen und Vertreter des Gemeinderates dieser Städte einbezogen werden. Wichtig sei jetzt aber ein Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen aus Eppelheim – vor allem auf Gemeinderats- und nicht auf Verwaltungsebene.

Nach Abschluss der Diskussionsrunde stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner den **gemeinsamen Sachantrag** der Fraktionen SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, DIE LINKE, GAL und Bunte Linke (siehe Anlage 03 zur Drucksache 0073/2022/BV) zur Abstimmung:

Für die weiteren Planungsschritte der Straßenbahn in das Patrick-Henry-Village (PHV) sollen die Vertreterinnen und Vertreter des Eppelheimer Gemeinderates im Rahmen eines verbindlichen interkommunalen Gesprächsformates mit einbezogen werden.

In diesen Gesprächen sollen auch die Möglichkeiten weiterer Trassenabschnitte eruiert werden, auf denen dann gegebenenfalls weitere Machbarkeitsstudien folgen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen bei 2 Enthaltungen

Danach stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner die **Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses** unter Berücksichtigung des **soeben beschlossenen Arbeitsauftrages** zur Abstimmung:

Beschluss des Gemeinderates (Änderung und Arbeitsauftrag fett markiert):

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.*
4. ***Statt Variante 1.4 wird eine direkte Verbindung einer Seilbahn vom Uniklinikum über die Haltestellen SRH-Campus, S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und die Wildwerke ins PHV in die vertiefende Untersuchung aufgenommen.***

Außerdem ergeht folgender Arbeitsauftrag:

Für die weiteren Planungsschritte der Straßenbahn in das Patrick-Henry-Village (PHV) sollen die Vertreterinnen und Vertreter des Eppelheimer Gemeinderates im Rahmen eines verbindlichen interkommunalen Gesprächsformates mit einbezogen werden.

In diesen Gesprächen sollen auch die Möglichkeiten weiterer Trassenabschnitte eruiert werden, auf denen dann gegebenenfalls weitere Machbarkeitsstudien folgen.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen mit Änderung und Arbeitsauftrag an die Verwaltung
Ja 25 Nein 13 Enthaltung 3

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

00337140.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 pvt) (Nur digital verfügbar)
02	Sachantrag von Bunte Linke vom 28.03.2022 Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.03.2022
03	Gemeinsamer Sachantrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90 / Die Grünen und DIE LINKE sowie der Einzelstadträt*innen von GAL und Bunte Linke vom 05.05.2022 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 05.05.2022)