

**Stadt Heidelberg**

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage  
– Sachstand Juni/Juli 2012**

**Informationsvorlage**

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2012	OE	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	25.07.2012	OE	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

- 2.1 -

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen den Sachstandsbericht der RNV GmbH zum Ausbau der Straßenbahn zur Kenntnis.*

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Siehe Beschlussvorlage DS 0034/2012/BV

## **B. Begründung:**

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 16.05.2012 im Rahmen der Behandlung des Tagesordnungspunktes „Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage – Sachstand März 2012“ (DS 0058/2012/IV) unter Punkt 3 beschlossen, dass in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.07.2012 die standardisierte Bewertung, zumindest jedoch der erwartete Kosten-Nutzen-Faktor der Maßnahme vorgelegt wird.

Die RNV GmbH hat hierzu den in Anlage beigefügten Sachstandsbericht verfasst.

gezeichnet

Bernd Stadel

### **Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Sachstandsbericht der RNV GmbH zum Ausbau der Heidelberger Straßenbahn

Anlage 01 zur 2. Ergänzung zur Drucksache: 0123/2012/IV

# Mobilitätsnetz Heidelberg

## Ausbau der Heidelberger Straßenbahn

### Sachstandsbericht

Martin in der Beek  
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

**rnv** GmbH

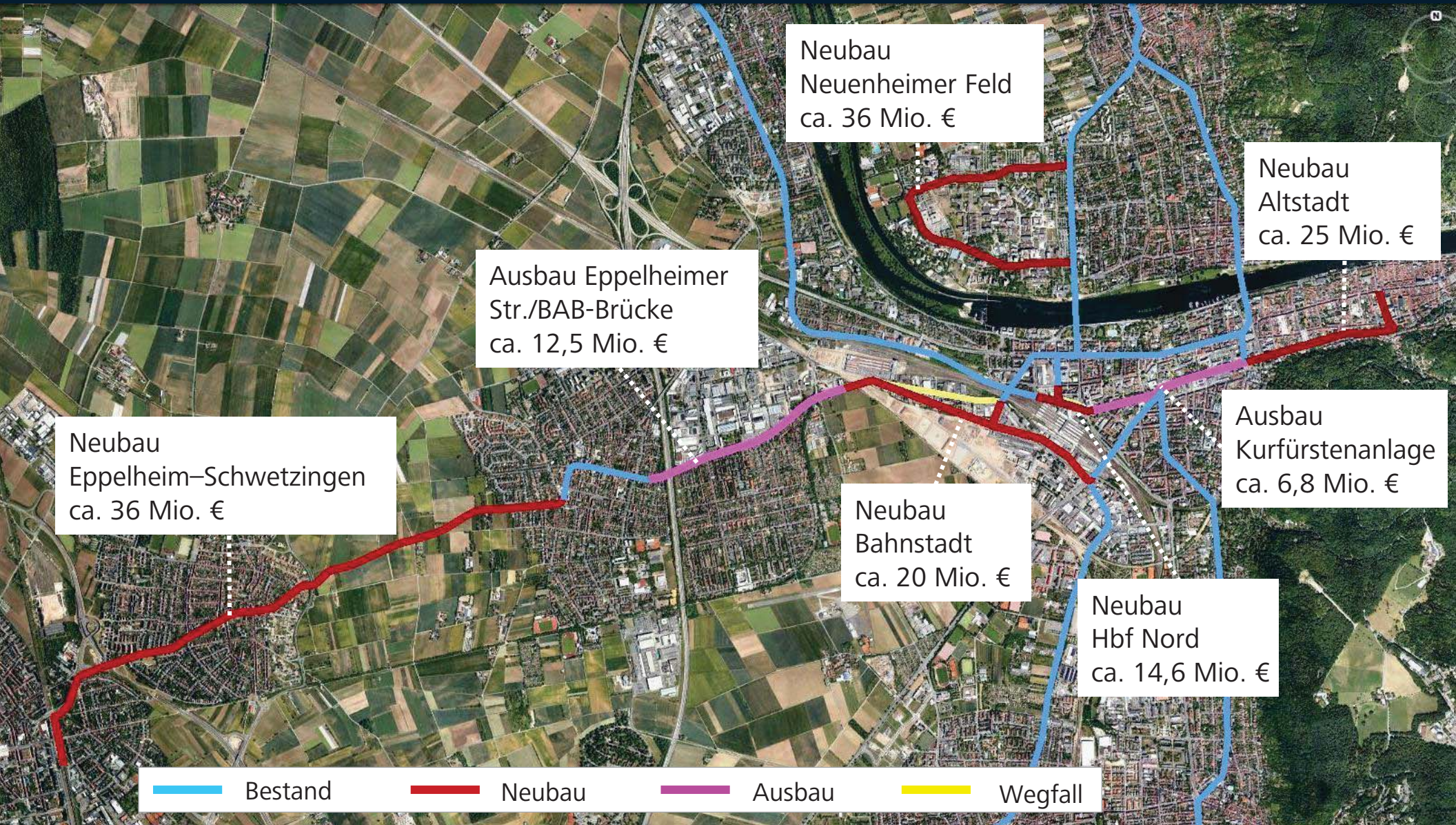
## Idee des Mobilitätsnetzes:

- ▶ Bündelung bisher diskutierter Einzelprojekte zu einem Maßnahmenpaket, um den Umsetzungsstau aufzulösen
- ▶ Höherer Gesamtnutzen
- ▶ Bessere Finanzierungsmöglichkeiten:  
Nutzung des bis 2019 auslaufenden  
GVFG-Bundesprogramms  
(60% Bund, 20% Land der förderfähigen Kosten)
- ▶ Ziele (aus Sicht RNV/HSB):
  - Spürbare Steigerung der ÖV-Nutzung
  - Erhöhung der Einnahmen
  - Verbesserung der Wirtschaftlichkeit





# Teilmaßnahmen (Preisstand: 2010/11, incl. Planungskosten)





## 1. Campusbahn:

**Altstadt – Hauptbahnhof – Neuenheimer Feld - Handschuhsheim**

Teilmaßnahmen:

- ▶ Neubaustrecke Altstadt
- ▶ barrierefreier Ausbau Kurfürstenanlage
- ▶ Neubau Haltestelle Heidelberg Hbf Nord
- ▶ Neubaustrecke Neuenheimer Feld

## 2. Ost-Westbahn:

**(Altstadt –) Hauptbahnhof (Süd) –  
Bahnstadt – Eppelheim – Schwetzingen**

Teilmaßnahmen:

- ▶ Neubaustrecke Bahnstadt
- ▶ Ausbau Eppelheimer Str. und zweigleisiger Ausbau  
Autobahnbrücke bei Eppelheim
- ▶ Neubaustrecke Eppelheim – Schwetzingen



- ▶ **Ende Dezember 2010**  
**Definition des Mobilitätsnetzes Heidelberg**
- ▶ **Januar 2011**  
**Erste Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg**  
Ergebnis: Für eine Bündelung von Einzelmaßnahmen zu einem Großprojekt zur Inanspruchnahme der Bundesförderung soll entsprechend inzwischen positiv beschiedener Projektbündel in anderen Bundesländern beim BMVBS geworben werden.
- ▶ **Mai 2011**  
**Einstimmiger Gemeinderatsbeschluss zur weiteren Planung des Mobilitätsnetzes**  
**Vorstellung des Mobilitätsnetzes beim BMVBS**  
Ergebnis: Förderung des Mobilitätsnetzes möglich, wenn Kriterien erfüllt werden (wesentliche Kriterien: schlüssiges Gesamtprojekt, positive standardisierte Bewertung des Gesamtprojektes und definierter Teilprojekte)
- ▶ **Seit September 2011**  
**Kontinuierliche Abstimmung der Standardisierten Bewertung mit Bund und Land**



- ▶ **Umstrittene Führung der Straßenbahn in der Altstadt macht eine konsensuale Lösung schwer**
  - ➔ **Realisierung bis 2019 ist gefährdet**

**Mit Bund/Land abgestimmte Lösung:**

**GVFG-Rahmenantrag für das Gesamtprojekt;**

**konkreter Finanzierungsantrag aber ohne Altstadtstrecke**

**Voraussetzung:**

**Gesamtprojekt und die Teilprojekte weisen auch ohne die Altstadtstrecke einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor auf**

- ▶ **Nutzen-Kosten-Faktoren für Teilprojekte mit/ohne Altstadt, sowie für das Gesamtprojekt liegen vor ...**

# Vorläufige Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Rechnung

Projekt	NKU-Faktor	NKU-Faktor (ohne Altstadt)
Campusbahn	2,58	1,35
Ost-Westbahn	1,78	1,55
<b>Gesamtprojekt</b>	<b>1,96</b>	<b>1,49*</b> <small>*Sensitivätsbetrachtung</small>

- **Fahrgastgewinn: ca. +10.200 Fahrgäste/Tag (ohne Altstadt: +7.700)**
- **Fördervoraussetzung (NKU-Faktor > 1) ist im Gesamtprojekt, sowie bei den Teilprojekten erfüllt**
- **Auch ohne Realisierung der Altstadtstrecke ergeben sich auch für die übrigen Teilmaßnahmen positive Nutzen-Kostenfaktoren**

## Paralleles Arbeiten notwendig:

- ▶ **GVFG-Rahmen- und Finanzierungsantrag**
- ▶ **Herstellen des Baurechts für die beschlossenen Maßnahmen (Bürgerbeteiligung, Planfeststellung)**
- ▶ **Betriebswirtschaftliche Rechnung für verschiedene Umsetzungsszenarien aus Sicht der HSB (externes Gutachten)**
- ▶ **Risiko-/Chancenbetrachtung in Abhängigkeit zur Entwicklung der Rahmenbedingungen bei der Infrastrukturfinanzierung (insb. Auslaufen der GVFG-Bundesförderung 2019)**

**= Basis für abschließende Beschlussfassung in den Gremien**

**WICHTIG: Laufendes Lobbying der kommunalen politischen Kräfte zur Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung bei Bund und Land!**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**



Martin in der Beek

Tel. 0621/465-1282

[m.inderbeek@rnv-online.de](mailto:m.inderbeek@rnv-online.de)