

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilitätsnetz**  
**Grundsatzbeschluss und Rahmenantrag**  
**GVFG-Bundesfördermittel**

# Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.02.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	27.02.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	14.03.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat beschließt, die Planung des Mobilitätsnetzes Heidelberg im angegebenen Rahmen weiter zu verfolgen. (Projekte auf Heidelberger Stadtgebiet)*

*Der Gemeinderat nimmt die Information zu dem Fördermittel-Rahmenantrag Mobilitätsnetz Heidelberg nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Kenntnis und stimmt dem weiteren Vorgehen der Heidelberger Straßen- und Bergbahn (HSB) und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) zu den notwendigen GVFG-Anträgen wie beschrieben zu.*

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Kostenübersicht zu den förderfähigen Kosten
A 02	Liniennetzplan nach Umsetzung aller Maßnahmen
A 03	Folien zur Betriebswirtschaftlichen Bewertung

## A. 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:
MO 1		<b>Ziel/e:</b> Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Durch das Mobilitätsnetz wird der ÖPNV ausgebaut und gestärkt.
MO 3		<b>Ziel/e:</b> Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen <b>Begründung:</b> Der neue Stadtteil Bahnstadt wird nach Fertigstellung mit zwei Straßenbahnlinien erschlossen.
MO 4		<b>Ziel/e:</b> Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Durch Teilprojekte des Mobilitätsnetz (u. a. Pfaffengrund, Kurfürsten-Anlage) wird die vorhandene Infrastruktur ausgebaut und verbessert.
MO 6		<b>Ziel/e:</b> Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Das Mobilitätsnetz baut das Straßenbahnnetz, mit dem Ziel die Mobilität stadtteilübergreifend zu verbessern ohne mehr motorisierten Verkehr zu erzeugen, aus.
RK 1		<b>Ziel/e:</b> Nachbarschaftliche und kooperative interkommunale Zusammenarbeit fördern <b>Begründung:</b> Da das Mobilitätsnetz kein rein städtisches Projekt ist, sondern auch die Verlängerung bis Schwetzingen beinhaltet, fördert es die nachbarschaftliche Zusammenarbeit.

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

keine

## B. Begründung:

### 1. Das Mobilitätsnetz

Im Mobilitätsnetz werden Neu- und Ausbauprojekte zur Straßenbahn gebündelt und zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Das Ziel aller Projekte ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Heidelberg zu verbessern. Durch die Bündelung der Maßnahmen kommt es zu zusätzlichen positiven Effekten, die das Straßenbahnnetz in Heidelberg noch attraktiver machen werden. Das Mobilitätsnetz besteht aus folgenden Projekten:

- Straßenbahn im Neuenheimer Feld;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....37,5 Mio. €  
Bau geplant: 2014 - 2016
- Ausbau der Kurfürstenanlage (Ost) zwischen Adenauerplatz und Römerkreis;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....4,7 Mio. €  
Bau geplant: 2014 - 2017
- Straßenbahn in der Bahnstadt (Grüne Meile) ;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....24,4 Mio. €  
Bau geplant: 2015 - 2017
- Verlegung der Haltestelle Hauptbahnhof (Nord) an das Bahnhofsgebäude;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....16,6 Mio. €  
Bau geplant: 2015 - 2017
- Ausbau der Kurfürstenanlage (West) zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....2,6 Mio. €  
Bau geplant: 2015 - 2017
- Ausbau der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....6,3 Mio. €  
Bau geplant: 2014 - 2016
- Neubau der Brücke über die Bundesautobahn A5;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....5,0 Mio. €  
Bau geplant: 2016 - 2018
- Verlängerung der Straßenbahn von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen;  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....36,0 Mio. €  
Die nicht zuwendungsfähigen Kosten dieser Verlängerung werden durch die Anliegergemeinden sowie den Rhein-Neckar-Kreis getragen.  
Bau geplant: 2016 - 2019
- Straßenbahn in der Altstadt (Variante über Friedrich-Ebert-Anlage);  
Aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2011):.....26,9 Mio. €  
Bau geplant: 2017 – 2020

Die Teilprojekte haben derzeit einen unterschiedlichen Bearbeitungsstand, teilweise sind sie schon weit fortgeschritten und befinden sich im Planfeststellungsverfahren, bei anderen wurde die Planung gerade erst aufgenommen. Die Umsetzung der Projekte ist ab 2014 geplant.

Die Gesamtkosten für das Mobilitätsnetz Heidelberg belaufen sich auf ca. 160 Mio. Euro (Preisstand 2011), von diesen sind ca. 136 Mio. Euro zuwendungsfähig. Genauere Angaben können aus der Anlage 1 entnommen werden.

Durch die Bündelung der Teilprojekte zu einem Gesamtprojekt kann der Schwellenwert von 50 Mio. Euro zuwendungsfähiger Kosten deutlich überschritten werden und ein Antrag auf Förderung über das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gestellt werden. Durch dieses Programm ist es möglich – ab einen Schwellenwert von 50 Mio. € - vom Bund eine Förderung von 60% zu erhalten. Das Land Baden-Württemberg fördert komplementär einen Prozentsatz von 20% der zuwendungsfähigen Kosten – dies entspricht rd. 27,2 Mio. €. Die Kofinanzierung durch das Land bedarf noch der Verankerung im Landeshaushalt. Das GVFG-Bundesprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung läuft Ende 2019 ab. Ein nachfolgendes Programm ist derzeit noch nicht bekannt.

Die vorbereitenden Gespräche mit Vertretern des Bundes und des Landes sind erfolgt und es findet eine enge Abstimmung im Bezug auf den GVFG-Antrag statt. (Weitere Informationen im Abschnitt 3 Antragswesen).

Die nach Förderung verbleibenden Kosten, einschließlich der nicht zuwendungsfähigen Anteile, sind im Wesentlichen von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) als Vorhabenträgerin sowie den weiteren Kostenträgern Stadt Heidelberg, Rhein-Neckar-Kreis (für die Straßenbahn nach Schwetzingen) und RNV-OEG (anteilig für Kurfürstenanlage und Hauptbahnhof Nord) aufzubringen. Die dabei der Stadt Heidelberg zuzurechnenden Kostenanteile sind im Zuge der weiteren Planungen auf das jeweilige Teilprojekt bezogen zu ermitteln. Zusätzlich können im Zusammenhang mit den Projekten der Vorhabenträgerin städtische Begleitmaßnahmen im Straßenraum erforderlich werden. Die sich aus dem weiteren Planungsprozess ergebenden Gesamtkostenanteile sind in der Finanzplanung abzubilden.

## **2. Das neue Liniennetz**

Von den einzelnen Teilmaßnahmen des Mobilitätsnetzes ist ein Großteil der Linien im Heidelberger ÖPNV-Netz betroffen. Einige Linien erhalten eine veränderte Linienführung, andere sind zumindest von Haltestellenmaßnahmen mit betroffen. Im Straßenbahnbereich wird die Anzahl der derzeitigen 6 Linien (einschließlich Linie 5) beibehalten, wobei die Linienlängen aufgrund der Netzerweiterungen im Mittel steigen. Im Busbereich wird es im Zielzustand 10 statt 12 Stadtverkehrslinien (Fahrplanstand 2012) geben, wobei sich auch hier teilweise neue Linienführungen ergeben.

Die nachfolgenden, sowie in der Liniengrafik in der Anlage 2, dargestellten Linienführungen unterstellen für die Altstadt eine Straßenbahntrasse in der Friedrich-Ebert-Anlage bis zum Universitätsplatz. Dies entspricht der in der Standardisierten Bewertung untersuchten Variante. Sollte im weiteren Beratungsverlauf eine vom bisherigen Beschluss abweichende Trassenführung zum Zuge kommen (am Neckarufer), so ist das entsprechende Bus- und Straßenbahnliniennetz entsprechend anzupassen.

## 2.1. Änderungen im Straßenbahnverkehr

- Die Linie 21 verkehrt vom Hans-Thoma-Platz über die Berliner Straße und die neue Straßenbahnstrecke durch das Neuenheimer Feld wieder zurück zur Berliner Straße und zum Hauptbahnhof. Von dort führt sie weiter über die Kurfürsten-Anlage in die Altstadt. Die Linienlänge erhöht sich je Richtung um 2,9 km. Die Linie 21 wird in das Heidelberger Taktschema eingepasst und verkehrt somit dann neu auch im Frühverkehr, abends sowie am Wochenende.
- Die Linie 22 verkehrt ab Schwetzingen (alle 20 Minuten) über Plankstadt, Eppelheim (ab Eppelheim tagsüber 10 Minuten-Takt) nach Heidelberg. Sie wird dann den neuen Stadtteil Bahnstadt erschließen, hier auch den Hauptbahnhof Süd anbinden, und verkehrt weiter über die Montpellierbrücke und die Kurfürsten-Anlage in die Altstadt. Die Linienlänge erhöht sich je Richtung um 5,8 km.
- Die Linie 26 fährt nach der Umsetzung des Mobilitätsnetzes von Kirchheim kommend über die Bahnstadt (Hauptbahnhof Süd), die Czernybrücke und die Bergheimer Straße zum Bismarckplatz. Die Linienlänge erhöht sich je Richtung um 1,3 km. Das Angebot bleibt gleich.
- Bei den Linien 5 und 23 bleiben Linienführung und Angebot unverändert. Sie sind jedoch im Bereich der Kurfürstenanlage Ost aufgrund der Zusammenlegung der heutigen Haltestellen Adenauerplatz und Poststraße zur neuen Haltestelle Seegarten vom Mobilitätsnetz betroffen.
- Die Linie 24 bleibt unverändert, ist jedoch durch den Hauptbahnhof Nord von dem Mobilitätsnetz betroffen.

## 2.2. Änderungen im Busverkehr

- Die neue Linie 31 entsteht aus einer Kombination der heutigen Linien 29, 31 und 37, die somit zu einer Linie verbunden werden. Sie verkehrt alle 20 Minuten vom Sportzentrum Nord über die Straße Im Neuenheimer Feld, die Berliner Straße, die Mönchhofstraße und die Brückenstraße zum Bismarckplatz. Ab dort übernimmt sie den Verlauf der heutigen Linie 29. Im Bereich Seegarten erfolgt an der dortigen neuen zentralen Haltestelle u. A. eine Verknüpfung mit den Linien 21 und 22. Die konkrete Ausgestaltung dieser Verknüpfung muss noch geklärt werden. Der Altstadt-Abschnitt der derzeitigen Linie 31 wird aufgrund der Straßenbahnbedienung der Altstadt nicht mehr benötigt.
- Die Linie 32 geht komplett in der Straßenbahnlinie 21 auf und entfällt.
- Die Linie 33 wird geteilt. Die östliche Teillinie (Arbeitsname: 33o) endet, von Ziegelhausen Köpfel über Schlierbach und S-Bahnhof Altstadt kommend, an der Peterskirche, wo die Verknüpfung mit den Straßenbahnlinien 21 und 22 erfolgt. Die westliche Teillinie (Arbeitsname: 33w) besteht aus dem unveränderten Abschnitt Emmertsgrund – Kirchheim West – Hauptbahnhof Nord der heutigen Linie 33.
- Die Linie 35 verläuft weiterhin zwischen Wieblingen und Neckargemünd. Sie wird jedoch zwischen Betriebshof und Bismarckplatz über die Kurfürsten-Anlage geführt, um an den neuen zentralen Verknüpfungspunkt Seegarten angebunden zu werden und somit insbesondere eine Verknüpfung mit der Linie 22 herzustellen.

- Die Linie 34 bleibt unverändert. Sie ist jedoch von den Teilmaßnahmen Hauptbahnhof Nord und Kurfürsten-Anlage betroffen.
- Die Linie 39 bleibt unverändert. Noch zu klären ist, wie an der neuen Haltestelle Seegarten eine Verknüpfung mit den übrigen dort verkehrenden Linien (insbesondere 21 und 22) hergestellt werden kann.
- Die Linien 27, 28, 36, 38 sind von den Maßnahmen nicht betroffen.
- Die derzeitige BRN-Linie 713 von Eppelheim nach Schwetzingen wird durch die Linie 22 ersetzt und entfällt.
- Die weiteren in Heidelberg verkehrenden Regionallinien in Richtung Schwetzingen, Sandhausen, Gaiberg und ins Neckartal werden dort, wo sie von den einzelnen Teilmaßnahmen betroffen sind, angepasst. Dies betrifft insbesondere die Linienführung am Hauptbahnhof und in der Kurfürsten-Anlage.
- Die am 02.01.2013 probeweise eingeführte Linie 30 war nicht Gegenstand der Untersuchungen zum Mobilitätsnetz. Sollte die Linie 30 zum Zeitpunkt der Umsetzung des Mobilitätsnetzes noch bestehen, so wäre über deren zukünftige Linienführung eine gesonderte Untersuchung erforderlich.

### **3. Antragswesen**

Für das GVFG-Bundesprogramm ist ein Rahmenantrag für die Gesamtmaßnahme Mobilitätsnetz zu stellen, der durch Finanzierungsanträge zu den einzelnen Teilmaßnahmen ergänzt wird.

Die Vorgespräche mit Bund und Land sind abgeschlossen. Im Zuge der Antragsvorbereitung wurde durch ein Fachbüro eine dafür erforderliche Standardisierte Bewertung erstellt, mit der der volkswirtschaftliche Nutzen der Gesamtmaßnahme sowie der Kombination verschiedener Teilmaßen gegenüber dem Zuwendungsgebern nachgewiesen wurde.

Die Einreichung des Rahmenantrags durch die HSB ist für Ende März 2013 geplant, zusammen mit den Finanzierungsanträgen für die Teilmaßnahmen Neuenheimer Feld, Bahnstadt und Kurfürstenanlage. Die Finanzierungsanträge für die weiteren Projekte folgen entsprechend des geplanten Baubeginns.

Aufgrund einer Mittelanmeldung und vorbehaltlich der Vorlage eines Antrages ist das Mobilitätsnetz bedingt in das Programm aufgenommen. Unter Berücksichtigung der Einschätzung, dass nicht alle Mittelanmeldungen anderer Vorhabenträger im genannten Zeitraum rechtzeitig umsetzungsreif werden, hat der Antrag zum Mobilitätsnetz gute Chancen auf eine Annahme, wenn das Projekt entsprechend nachdrücklich verfolgt wird.

Bezüglich der Führung der Straßenbahn in die Altstadt wird im Rahmenantrag die Variante über die Friedrich-Ebert-Anlage beschrieben. Soweit der Gemeinderat in der weiteren Beschlussfassung eine andere Variante beschließt, ist eine entsprechende Änderung möglich. Dieses Vorgehen ist mit den Zuwendungsgebern abgestimmt. Voraussetzung ist, dass der NKU-Wert größer als 1 bleibt und die Baumaßnahme bis zum gesetzlich vorgegebenen Auslaufen des GVFG zum 31.12.2019 rechtzeitig abgeschlossen bzw. abgerechnet werden kann.

#### **4. Bewertungen des Mobilitätsnetzes**

Das Mobilitätsnetz wurde zum einen durch die Standardisierte Bewertung (volkswirtschaftliche Betrachtung) und zum anderen durch eine betriebswirtschaftliche Bewertung beurteilt. Die Standardisierte Bewertung ist Bestandteil des Antrages auf Förderung bei Bund und Land. Durch Veranlassung der HSB wurde die betriebswirtschaftliche Beurteilung durchgeführt und es wurde geprüft, wie sich das Mobilitätsnetz auf das betriebswirtschaftliche Ergebnis der HSB auswirkt.

##### **4.1. Standardisierte Bewertung**

Die Standardisierte Bewertung wurde von dem Büro PTV aus Karlsruhe durchgeführt. Bei der Standardisierten Bewertung handelt es sich um eine vorgeschriebene Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Bewertung von Schienenverkehrsprojekten. Das Verfahren soll eine vergleichbare Bewertung verschiedener Projekte nach bundesweit einheitlichen Maßstäben liefern, um öffentliche Fördermittel, vor allem des Bundes, nach Förderwürdigkeit zu verteilen. Dabei werden nicht nur betriebswirtschaftliche Effekte einer Maßnahme, sondern vor allem die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse dargestellt. Ein Wert in der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU-Wert) von größer als 1 ist Voraussetzung für eine Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm.

Als Ergebnis konnte für das Mobilitätsnetz ein NKU-Wert von 1,94 nachgewiesen werden, das heißt der volkswirtschaftliche Nutzen beträgt das 1,94-fache der Kosten.

Mögliche Teilumsetzungen aus dem Gesamtvorhaben wurden im Rahmen von verschiedenen Varianten bewertet. Sie weisen ebenfalls alle einen NKU-Wert größer 1 aus.

##### **4.2. Betriebswirtschaftliche Bewertung**

Die HSB hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC aus Düsseldorf damit beauftragt die konkreten betriebswirtschaftlichen Auswirkungen des Mobilitätsnetzes auf das Wirtschaftsergebnis der HSB zu untersuchen. Im Gegensatz zur Standardisierten Bewertung mit bundesweit einheitlichen Verfahrensvorgaben, wurden hier die unternehmensspezifischen Rahmenbedingungen herangezogen. Durch eine gemeinsame Projektgruppe aus PwC, RNV, HSB, Stadt Heidelberg und Stadtwerke Heidelberg (SWH) wurden die betriebswirtschaftliche Bewertung erarbeitet und begleitet.

Es wurden verschiedene Varianten der Realisierung (verschiedene Kombinationen der Teilprojekte) untersucht und mögliche Kostenentwicklungen sowie Risiken in Form von Szenarien bewertet. Die Zahlen sind bezogen auf einen Nullfall, in dem nur die ohnehin zu erneuernden Teilmaßnahmen (Kurfürstenanlage, Pfaffengrund) enthalten sind.

Die Ergebnisse wurden im Aufsichtsrat von HSB und SWH ausführlich dargestellt.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Umsetzung des Mobilitätsnetzes im Gesamtergebnis aus zu erwartenden Einnahmeeffekten sowie Kosten das jährliche Defizit der HSB, bezogen auf das Jahr 2022 zwischen -0,2 Mio. im günstigsten und -2,1 Mio. € im ungünstigsten Fall belastet (Jährliches Defizit im Nullfall zwischen -18,6 Mio. € im günstigsten und -26,5 Mio € im ungünstigsten Fall).

In der Anlage 3 ist eine Zusammenfassung des Ergebnisses dargestellt.



## **5. Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerinformation**

### **5.1. Internetseite**

Unter der Internetseite [www.mobinetz-hd.de](http://www.mobinetz-hd.de) können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über das Gesamtprojekt mit seinen einzelnen Teilprojekten informieren. Sie haben die Möglichkeit Fragen an die Planer zu richten und aktuelle Informationen zu erhalten.

### **5.2. Bürgerinformationsveranstaltung 26.09.2012**

Am 26.09.2012 hat eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Mobilitätsnetz im Spiegelsaal im Prinz Carl stattgefunden. 100 Bürgerinnen und Bürger haben sich informiert und wurden vom Oberbürgermeister begrüßt. Herr in der Beek (RNV) erläuterte im Anschluss das Gesamtprojekt sowie Herr Butter (RNV) und Herr Thewalt (Amt 81) die einzelnen Teilprojekte. Es bestand die Möglichkeit während der Vorträge Fragen zu stellen. Dieses Angebot wurde ebenso wie das Gesprächsangebot nach dem öffentlichen Teil gut angenommen. An Stellwänden konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über das Gesamtprojekt und die Teilprojekte informieren. Fachplaner standen für Fragen zur Verfügung.

### **5.3. Weiteres Vorgehen in den Teilprojekten**

Die Internetseite soll die Bürgerinnen und Bürger über neue Projektstände informieren. Des Weiteren wird angestrebt, Interessierte in Veranstaltungen über Teilprojekte (u.a. in Pfaffengrund zur Eppelheimer Straße oder zum Hauptbahnhof) zu einem geeigneten Planungsstand zu informieren.

## **6. Ausblick**

Die Planungen an den Teilprojekten laufen und je nach Planungsfortschritt werden die weiteren Finanzierungsanträge gestellt. Des Weiteren werden die Genehmigungsverfahren für die einzelnen Projekte vorbereitet und durchgeführt.

gezeichnet

Bernd Stadel