

Drucksache:  
**0047/2015/BV**

Datum:  
24.02.2015

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberg, künftige Führung der  
Straßenbahnlinien 22 und 26  
hier: Anregung des Bezirksbeirates Kirchheim für  
eine umfassende Bürgerbeteiligung**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.02.2015	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	05.03.2015	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:*

- 1. Der Gemeinderat nimmt die Anregung des Bezirksbeirats Kirchheim vom 07.10.2014, die Planungen für die Straßenbahn-Linienführungen / Bus-Linienführungen im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg neu aufzunehmen und dazu eine umfassende Bürgerbeteiligung durchzuführen zur Kenntnis.*
- 2. Die geforderte Neuaufnahme der Planungen sowie ein neues Bürgerbeteiligungsverfahren zur Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg sind fachlich nicht zu empfehlen und auf Basis der dazu gefassten Beschlüsse des Gemeinderats am 14.03.2013 nicht mehr möglich.*
- 3. Für die Bezirksbeiräte Kirchheim, Pfaffengrund und Bahnstadt wird eine gemeinsame Sondersitzung einberufen, in der über die im Rahmen des Mobilitätsnetz Heidelberg geplanten Änderungen der Streckenführungen der Straßenbahnlinien 22 und 26 umfassend informiert wird.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Keine	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Das Mobilitätsnetz Heidelberg ist ein Projekt, das für den Öffentlichen Personenverkehr der gesamten Stadt von zentraler Bedeutung ist. Mit seinem Grundsatzbeschluss zum Mobilitätsnetz Heidelberg hat der Gemeinderat am 14.03.2013 auch die künftige Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 beschlossen. Die Information und Einbindung der Bürgerschaft erfolgte in zahlreichen öffentlichen Bürgerveranstaltungen sowie ein neues Bürgerbeteiligungsverfahren zur Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg sind fachlich nicht zu empfehlen und auf Basis der dazu gefassten Beschlüsse des Gemeinderats am 14.03.2013 nicht mehr möglich. Die Bezuschussung der Maßnahme ist unmittelbar mit der beschlossenen Linienführung verknüpft und wäre bei einer umfassenden Neuplanung und der damit verbundenen zeitlichen Verzögerungen gefährdet.

## **Begründung:**

### **1. Vorliegende Anträge zur Frage der Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 im Mobilitätsnetz Heidelberg**

Der Bezirksbeirat Kirchheim wurde in seiner Sitzung am 07.10.2014 über den Sachstand zur neuen Linienführung der Straßenbahnlinie und die weiteren Möglichkeiten im Rahmen des aktuell laufenden Projektes Mobilitätsnetz Heidelberg informiert (siehe Drucksache 0124/2014/IV). Im nachfolgenden Beschluss stellte der Bezirksbeirat fest, „dass die bisherigen Planungen für die Neuordnung des Straßenbahnnetzes ohne Beteiligung des Stadtteils Kirchheim stattgefunden haben“. Die in der Bezirksbeiratssitzung vorgelegten Planungen der Stadt Heidelberg und der rnv wurden abgelehnt, weil die verkehrlichen Interessen des Stadtteils Kirchheim nicht angemessen berücksichtigt worden seien. Der Bezirksbeirat fordert den Gemeinderat und die Stadtverwaltung auf, die Planungen für die Neuordnung der Straßenbahn-Linienführungen / Bus-Linienführungen im Rahmen des Mobilitätsnetzes offen und unter Vorlage weiterer Alternativen neu aufzunehmen und dazu eine umfassende Bürgerbeteiligung durchzuführen. Damit liegt eine Anregung von Bürgerbeteiligung nach § 4 der „Satzung über Verfahrensregeln für Bürgerbeteiligung bei Vorhaben im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats“ vor. Gemäß Satzung hat der Gemeinderat in diesem Fall in öffentlicher Sitzung über die Frage zu entscheiden, ob ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt werden soll. Die Ablehnung der Durchführung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens ist zu begründen.

Zusätzlich liegt der Antrag der Fraktionsgemeinschaft GAL/HD P&E/gen.hd, Grüne, SPD, CDU vor (Drucksache 0001/2015/AN vom 14.01.2015), der die Aufnahme des Tagesordnungspunktes „Informationsveranstaltung/Beteiligung an eine Informationsveranstaltung zu Optionen der direkten ÖPNV-Anbindung von Kirchheim an die Innenstadt“ für die nächste Sitzung des Gemeinderats beantragt.

Ein weiterer Antrag des Bezirksbeirats Pfaffengrund hat zum Ziel, dass das Gremium über den Sachstand der Linienführung der Straßenbahn durch die Bahnstadt informiert wird.

### **2. Bisherige Einbindung von Bürgerschaft und Politik in die Planungen zum Mobilitätsnetz Heidelberg**

Grundlage der Maßnahmen des Mobilitätsnetzes bildet der Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1998 mit seinen Fortschreibungen und Weiterentwicklungen. Während des langjährigen Planungsverfahrens fanden regelmäßig öffentliche Informationsveranstaltungen statt. In der Zeit nach Beschluss der „Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung in der Stadt Heidelberg“ gab es zu Einzelprojekten des Mobilitätsnetzes eine vertiefende Bürgerbeteiligung.

Gegenstand der Veranstaltungen waren jeweils alle bis dahin aktuellen Planungsstufen der Infrastrukturprojekte (Vorplanung und Standardisierte Bewertung). Die Ergebnisse sind auf der Internetseite [www.mobinetz-hd.de](http://www.mobinetz-hd.de) einzusehen. Folgende öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltungen wurden durchgeführt:

Datum	Sitzung/Gremium	Titel der Veranstaltung	Beteiligungsgegenstand
05.04.2011	Gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Kirchheim, Pfaffengrund, Bergheim, Wieblingen, Weststadt und Südstadt	Information der Bezirksbeiräte über TOP 4 „Erschließung Bahnstadt mit Straßenbahn, Sachstandsbericht und Ausblick mit Zeitschiene“	Trasse durch die Grüne Meile, Zeitschiene; Keine konkreten Aussagen zu Linienkonzepten möglich, da noch keine Standardisierte Bewertung vorlag
26.09.2012	<b>Öffentliche Informationsveranstaltung</b>	Informationsveranstaltung Mobilitätsnetz 2020	<b><u>Alle Maßnahmen des Mobilitätsnetz Heidelberg (Erläuterung zu Straßenbahn- und Busliniennetz)</u></b>
<b><u>14.03.2013</u></b>	<b>Gemeinderats-sitzung</b>	<b>Mobilitätsnetz Grundsatzbeschluss und Rahmenantrag GVFG-Bundesfördermittel (ersetzt Drucksache 0044/2013/BV)</b>	Gemeinderatsbeschluss über das Weiterverfolgen der Planung des Mobilitätsnetzes Heidelberg im angegebenen Rahmen im Stadtgebiet Heidelberg. <b><u>Der Gemeinderat hat damit die Linienwege der Straßenbahnlinien und die dem Förderantrag zugrunde gelegten Buslinienführungen beschlossen.</u></b>
05.09. bis 19.09. 2013	<b>Öffentliche</b> Begehungen der geplanten Trassen	Maßnahmen aus dem Mobilitätsnetz	Trassenbegehung
24.04.2013 und 18.09.2013	<b>Öffentliche Informationsveranstaltung</b>	Maßnahme Mobilitätsnetz: Straßenbahntrasse Pfaffengrund	Planungen zur Straßenbahntrasse Pfaffengrund (Gleiserneuerung) keine Erläuterung zum Straßenbahn- und Busliniennetz
10.09.2013	<b>Öffentliche</b> Bürgerveranstaltung	Bürgerveranstaltung zum geplanten Umbau Hauptbahnhof Nord	Erläuterungen der geplanten Haltestellenanlage und deren verkehrliche Veränderungen

12.11.2013	<b>Öffentliche Informationsveranstaltung</b>	Information zum Thema Standardisierte Bewertung der Maßnahmen des Mobilitätsnetzes	<b><u>Präsentation der verschiedenen Planfälle (Gesamtnetz, Ostwestbahn und Campusbahn); Grundlage immer: Straßenbahnlinienführung in der Bahnstadt mit Linie 22 und Linie 26 über den Czerny-Ring und Hauptbahnhof Süd.</u></b>
18.11.2013	<b>Öffentliche Informationsveranstaltung</b>	Information über die zukünftige Straßenbahnführung in der Bahnstadt	<b><u>Erläuterung der geplanten Linienführungen in der Bahnstadt (siehe oben).</u></b>
12.12.2013	<b>Öffentliche Bürgerveranstaltung</b>	Bürgerveranstaltung zum geplanten Umbau Hauptbahnhof Nord	Erläuterungen der geplanten Haltestellenanlage und deren verkehrliche Veränderungen
31.03.2014	<b>Öffentliche Informationsveranstaltung</b>	Information zum Thema Standardisierte Bewertung der Maßnahmen des Mobilitätsnetzes	<b><u>Ausführliche Erläuterungen zu Straßenbahn- und Busliniennetz</u></b>
18.07.2014	<b>Öffentliche Informationsveranstaltung</b>	Information über die Planfeststellung der Straßenbahnplanung in der Bahnstadt	<b><u>Erläuterung zu Straßenbahn- und Busliniennetz</u></b>
07.10.2014	<b>Bezirksbeirat Kirchheim</b>	Information über die „Neue Linienführung der Straßenbahnlinie 26 und Veränderungen der Linienführung der Buslinie 33 nach Bau der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt“	Erläuterung der Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und deren Auswirkungen auf die künftige Erschließung im Stadtteil Kirchheim

Aus der Auflistung der verschiedenen Beteiligungsschritte wird ersichtlich, dass ein wichtiger Meilenstein zur Umsetzung des Mobilitätsnetzes der Grundsatzbeschluss des Gemeinderates vom 14.03.2013 ist, auf dessen Grundlage der Antrag auf Förderung der verkehrlichen Maßnahmen beim Fördermittelgeber gestellt wurde.

Darüber hinaus hat die rnv im Rahmen der Vorbereitungen zur Erstellung eines Zuschussantrages für die Fördermittelgeber verschiedene Planungsvarianten zur Linienführung der Straßenbahnlinien im Hinblick auf die Realisierung der Schienentrassen im Mobilitätsnetz Heidelberg untersucht. Die Varianten sind in die Standardisierte Bewertung eingeflossen, so dass die volkswirtschaftlich beste Linienkombination in den Förderantrag einfließen konnte.

Bei der Erstellung der dafür erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung ist das Straßenbahnliniennetz grundlegend für die Betrachtung der Förderfähigkeit einer Maßnahme und damit zwingend mit der geplanten Trassenführung verknüpft.

Im Falle der Bahnstadterschließung wurde diejenige Linienvariante berücksichtigt, die die aus Eppelheim kommende Linie 22 und die aus Kirchheim kommende Linie 26 über den Czerny-Ring und den Hauptbahnhof-Süd führt, sodass die Linie 26 in Bergheim die Erschließung der heutigen Linie 22 übernimmt und die Linie 22 über die Montpellierbrücke und den Römerkreis die Erschließung der heutigen Linie 26. Diese Linienführung ist betrieblich diejenige Variante, die am meisten Vorteile bringt. Aus diesem Grund hat sie in der Nutzen-Kosten-Untersuchung den besten Nutzenfaktor. Andere Linienvarianten zur Erschließung der Bahnstadt sind mit deutlich höherem betrieblichem Aufwand verbunden, ohne dass ein nennenswerter verkehrlicher Nutzen entsteht.

Die Prüfung einer alternativen Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 würde eine Änderung des Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats vom 14.03.2013 voraussetzen und hätte eine Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Untersuchung im laufenden Verfahren zur Folge. Bei der mit hohem zeitlichem Aufwand verbundenen Detailbetrachtung, muss mit deutlich schlechteren Werten aus der Nutzen-Kosten-Untersuchung gerechnet werden. Somit besteht das Risiko, dass für das Teilprojekt Bahnstadt im Sommer 2015 zwar ein Planfeststellungsbeschluss (Baurecht) vorliegt, mit dem Bau jedoch nicht begonnen werden kann, da die Fördergelder möglicherweise gar nicht gewährt werden können.

Das Busliniennetz hingegen muss je nach Realisierung der einzelnen Straßenbahnmaßnahmen sukzessive angepasst werden. So wird es, angepasst an den Fortschritt und die Umsetzung der einzelnen Straßenbaumaßnahmen, auch unterschiedliche Varianten der Buslinienerschließung geben müssen. Zum Beispiel ändert sich dadurch, dass die Straßenbahn in die Altstadt vorerst nicht realisiert wird, das Konzept des nach der Umsetzung des Mobilitätsnetzes vorgesehenen Busliniennetzes deutlich.

Ebenso kann im Zusammenhang mit der Entwicklung der Konversionsfläche Patton Barracks, unter Berücksichtigung der Beschlüsse zum Mobilitätsnetz, über eine geänderte Linienführung der Buslinie 33 nachgedacht werden.

### **3. Beschlussempfehlung und weiteres Vorgehen**

Aus den oben dargelegten Gründen ist die Einleitung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens zur Frage der Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 im Mobilitätsnetz Heidelberg zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr sinnvoll und mit Blick auf die Sicherung der Finanzierung auch nicht mehr möglich. Mit dem Grundsatzbeschluss zum Mobilitätsnetz Heidelberg hat der Gemeinderat vor fast zwei Jahren (14.03.2013) auch die künftige Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 beschlossen. Die Einleitung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens zu dieser Fragestellungen würde voraussetzen, dass der Gemeinderat den Beschluss ändert und die Frage der möglichen Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 fachlich neu prüfen lässt. Die Bezuschussung der Maßnahme ist unmittelbar mit der beschlossenen Linienführung verknüpft und wäre bei einer umfassenden Neuplanung und der damit verbundenen zeitlichen Verzögerungen gefährdet.

Es wird daher empfohlen, die Einleitung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens zur Frage der Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 im Mobilitätsnetz Heidelberg abzulehnen.

Um dennoch eine Information und Diskussion zu diesem Thema zu ermöglichen, schlägt die Verwaltung vor, eine gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Kirchheim, Pfaffengrund und Bahnstadt. Die Veranstaltungen soll noch im ersten Halbjahr 2015 stattfinden und die Möglichkeit bieten, sich umfassend über die neue Führung der Straßenbahnlinien 22 und 26 zu informieren. Auch den Anträgen der Fraktionsgemeinschaft GAL/HD P&E/gen.hd, Grüne, SPD, CDU und des Bezirksbeirats Pfaffengrund wird damit entsprochen.

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

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen noch 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:
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 Realisierung des Mobilitätsnetz Heidelberg tragen zur Zielerreichung bei.

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

QU 3 Bürger / innenbeteiligung und Dialogkultur fördern: Trotz der bisherigen Einbindung der Bürgerschaft entsteht ein erneuter Bedarf nach einer vertiefenden Bürgerbeteiligung zu einem in der Sache bereits beschlossenen Gegenstand. Aus den in der Vorlage beschriebenen Gründen kann diesem Wunsch nicht in der Weise entsprochen werden, die die Antragsteller einfordern.

gezeichnet  
Bernd Stadel