

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0162/2018/IV

Datum:
08.10.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis
Schwetzingen: Variantenuntersuchung**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund, Weststadt	23.10.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.10.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.11.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	22.11.2018	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Sachstand zu den Arbeitsaufträgen aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 31.01.2018 und dem Haushalts- und Finanzausschuss vom 07.02.2018 zur DS 0399/2017/BV und 0402/2017/BV wird dargestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Eine Übersicht der Kosten der einzelnen Varianten ist in der Anlage 1, Abschnitt 2 dargestellt.

Zusammenfassung der Begründung:

Es werden drei Varianten der Streckenführung eines Stadtbahnanschlusses nach Patrick-Henry-Village und Schwetzingen dargestellt. Diese Variantenuntersuchung dient als Grundlage für die anstehende Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Begründung:

1. Einführung

1.1. Arbeitsauftrag

Im Rahmen der Standortentscheidung zur Verlagerung des Betriebshofes Heidelberg wurde in der Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses am 07.02.2018 (DS 0399/2017/BV) unter Ziffer 12 folgender Arbeitsauftrag erteilt:

Das Airfield soll als möglicher alternativer Standort unter Berücksichtigung eines möglichen Straßenbahnanschlusses Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen genauer geprüft werden. Die Ergebnisse sind im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nach der Sommerpause 2018 vorzulegen. Davor findet eine gemeinsame Sitzung der betroffenen Bezirksbeiräte statt.

1.2. Ausgangssituation

Der neue Stadtteil Patrick-Henry-Village liegt im Südwesten von Heidelberg und ist mehrere Kilometer vom nächstgelegenen Stadtteil Kirchheim entfernt. Die aktuell nächstgelegene ÖPNV-Linie ist die Regionalbuslinie 717, die ohne Berührung von Patrick-Henry-Village von Schwetzingen/ Oftersheim über die Bundesstraße 535 (B535) und Landstraße 600a (L600a) nach Heidelberg fährt. Nächstgelegene Haltestellen sind „Kurfürstentor“ direkt südlich Patrick-Henry-Village und „Grasweg“ gut 1 km östlich von Patrick-Henry-Village. Die aktuelle Kapazität und Taktung der Linie 717 (30-minütig mit Solobus) weisen jedoch keine nennenswerten freien Kapazitäten auf, so dass die Linie 717 im Weiteren als nicht relevant für Patrick-Henry-Village betrachtet wird.

Ziel der Untersuchung ist, dass der neue Stadtteil eine umsteigefreie ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt (Bismarckplatz) beziehungsweise eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof erhält und darüber hinaus nach Schwetzingen angebinden wird. Die Anbindung an den Bahnhof Schwetzingen wurde ebenfalls mit betrachtet.

Als Grundlage für weitere Planungsschritte werden die in Kapitel 2 beschriebenen Varianten im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung geprüft, welchen volkswirtschaftlichen Nutzen die jeweilige Variante hätte.

2. Variantenuntersuchung bis Patrick-Henry-Village

Zunächst ist eine Variantenuntersuchung durchgeführt worden, bei der sich insgesamt drei mögliche Straßenbahnanschlüsse an das Patrick-Henry-Village herausgestellt haben. Für die drei herausgearbeiteten Varianten wurde jeweils eine Trassenplanung in Form einer Liniendarstellung im Übersichtslageplan (Anlage 2) auf Grundlage mehrerer Ortsbesichtigungen und auf Basis von Luftbild- und Fotoauswertungen erstellt. Die drei Varianten sind in der Anlage 1 ausführlicher beschrieben und dargestellt.

2.1. Variante 1: Direkte Führung

Für Variante 1 ist geplant, von der Czernybrücke kommend ab dem Gadamerplatz den neuen Stadtbahnanschluss in Richtung Patrick-Henry-Village zu entwickeln. An der Pfaffengrunder Terrasse ist eine Haltestelle vorgesehen. Die Trassenführung führt entlang der Pfaffengrunder

Terrasse weiter in Feldlage in Richtung Airfield (mit möglicher Anbindung eines Betriebshofes), danach weiter in Feldlage nach Südwesten bis zum Grasweg und wird anschließend mittels Überführungsbauwerk über die Bundesautobahn 5 (A5) an das Patrick-Henry-Village angeschlossen. Im Bereich des Airfields ist eine Stadtbahnhaltestelle zur ÖPNV-Erschließung für eine mögliche Nutzung des Geländes eingeplant.

Streckeninformation:

- Streckenlänge circa **4,1 km**
- Vollständig **besonderer Bahnkörper**
- Gesamtbreite der Anlage mit beiderseits Wirtschaftswege circa **22 m bis 25 m**
- Geschätzte Endkosten (Bau-, Planungs- und Grunderwerbskosten sowie Schienenersatzverkehr) circa 59,4 Millionen Euro (netto) = **70,3 Millionen Euro** (brutto)

2.2. Variante 2: Speyerer Straße

Für Variante 2 ist geplant, dass die Anbindung nach Patrick-Henry-Village ab dem bestehenden Netz bei der Montpellierbrücke erfolgt. Die Trasse führt entlang der Speyerer Straße bis zum Grasweg in einem besonderen Bahnkörper. Auf der gesamten Länge sind Eingriffe in die gewerblich genutzten Privatgrundstücke nötig. Zwischen den Knoten Gottlieb-Daimler-Straße/ Speyerer Straße und Rudolf-Diesel-Straße/ Speyerer Straße ist eine Haltestelle vorgesehen.

Ab der Kreuzung Baumschulenweg kann die Trasse in Mittellage geführt werden oder in Seitenlage parallel zur Speyerer Straße verschwenkt werden. In dieser Projektphase wird die (günstigere) Trasse in Seitenlage betrachtet. Im Bereich der geplanten Großsporthalle ist eine Haltestelle vorgesehen.

Grundsätzlich sind in der Speyerer Straße zwei weitere Haltestellen vorgesehen. Im weiteren Streckenverlauf führt die Strecke parallel zum Grasweg in Seitenlage. Neben dem Grunderwerb (Ackerland) fallen Kosten durch querende Wege an. Zur Überquerung der Bundesautobahn 5 (A5) ist eine separate Stadtbahnbrücke parallel zur vorhandenen Straßenbrücke vorgesehen, um dann an das Patrick-Henry-Village anzuschließen.

Streckeninformation:

- Streckenlänge circa **4,6 km**
- Vollständig **besonderer Bahnkörper**
- Notwendiger Eingriff im Randbereich von circa **12 m bis 16 m**
- Geschätzte Endkosten (Bau-, kosten inkl. Planungs- und Grunderwerbskosten sowie Schienenersatzverkehr) für die Variante Seitenlage circa 74,8 Millionen Euro (netto) = **89 Millionen Euro** (brutto).

2.3. Variante 3: Baumschulenweg

Der Anschluss an das bestehende Netz erfolgt wie bei Variante 2 an der Montpellierbrücke. Der Trassenverlauf führt in einem besonderen Bahnkörper in Mittellage durch die Speyerer Straße bis zur Kreuzung am Baumschulenweg. Variante 3 hat denselben Eingriff in die gewerblich

genutzten Privatgrundstücke in der Speyerer Straße wie Variante 2. Noch in der Speyerer Straße kurz vor der Einmündung in den Baumschulenweg ist eine Haltestelle zur Erschließung des Heidelberger Innovation Parks vorgesehen.

Anschließend führt die Trasse parallel zum Baumschulenweg in Seitenlage bis zur südlichen Wohnbebauung im Pfaffengrund. Zur Erschließung der südlichen Wohnbebauung sind insgesamt drei Haltestellen vorgesehen.

Die Trasse schwenkt dann parallel zur Bundesautobahn 5 (A5) in Richtung Süden ab und quert den Stückerweg. Zur Überquerung der A5 am Grasweg ist eine separate Stadtbahnbrücke parallel zur vorhanden Straßenbrücke vorgesehen, um dann an das Patrick-Henry-Village anzuschließen.

Streckeninformation:

- Streckenlänge circa **4,9 km**
- Vollständig **besonderer Bahnkörper**
- Notwendiger Eingriff im Randbereich von circa **12 m bis 16 m**
- Geschätzte Endkosten (Bau-, Planungs- und Grunderwerbskosten sowie Schienenersatzverkehr) circa 67,0 Millionen Euro (netto) = **79,3 Millionen Euro** (brutto)

3. Innere Erschließung Patrick-Henry-Village

Die Stadtbahn hat innerhalb des Patrick-Henry-Villages eine Länge von circa **1,2 km** bis zum westlichen Ausgang in Richtung Schwetzingen. Vorgesehen ist eine 2-gleisige Trasse auf besonderem Bahnkörper mit insgesamt drei Stadtbahnhaltestellen.

Es wurde angenommen, dass im Zuge der Erschließung des Patrick-Henry-Villages bereits eine Freihaltetrasse berücksichtigt wird. Die geschätzten Baukosten inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten belaufen sich auf circa 14,6 Millionen Euro (netto) = **17,3 Millionen Euro** (brutto).

4. Verlängerung von Patrick-Henry-Village nach Schwetzingen

Die Trasse führt in Richtung Westen südlich am Kurpfalzhof vorbei und quert dann per Brückenbauwerk die Bundesstraße 535 (B535). Anschließend führt die Trasse in Richtung Westen querfeldein weiter bis nach Schwetzingen. In Schwetzingen führt die Linie über die Scheffelstraße bis zur Südtangente. Dort werden die Gleise der DB unterquert und anschließend entlang der Gleise der DB bis zum Bahnhof Schwetzingen geführt.

Die Streckenlänge beträgt circa **4,3 km** ab dem Patrick-Henry-Village, bei einer Fahrzeit je Richtung von circa **7 Minuten** (PHV –Schwetzingen). Die geschätzten Baukosten inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten belaufen sich auf circa 56,5 Millionen Euro (netto) = **67,2 Millionen Euro** (brutto).

5. Nutzen-Kosten-Untersuchung

Als Grundlage für weitere Planungsschritte sollen im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung geprüft werden, welche volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Maßnahmen

haben. Die Bewertung erfolgt entsprechend der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung in der aktuellen Fassung („Version 2016“). Die Standardisierte Bewertung ist ein bundesweit einheitlich vorgeschriebenes Verfahren zur volkswirtschaftlichen Bewertung von Öffentlichen-Verkehrs-Investitionen.

Für die Standardisierte Bewertung des Mobilitätsnetzes Heidelberg wurde im Zeitraum von 2011 bis 2013 ein Verkehrsmodell für die Stadt Heidelberg gemäß den Vorgaben der Standardisierten Bewertung aufgebaut. Dieses Modell wird als Grundlage für diese Nutzen-Kosten-Untersuchung verwendet. Diese enthält die derzeit in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg.

- Erschließung Bahnstadt
- Umbau Hauptbahnhof Heidelberg
- Umbau Eppelheimer Straße, neue Brücke über die Bundesautobahn
- Umbau Kurfürstenanlage

Als Grundlage der Strukturdaten zur Bevölkerungsvorausberechnung der Wohnbevölkerung bis 2030 für Heidelberg und die Stadtteile der Stadt Heidelberg werden die Daten der Stadt Heidelberg herangezogen. Die übrigen Städte und Gemeinden werden anhand der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg ermittelt.

Die derzeitigen Planungen zum Patrick-Henry-Village werden mit circa 10.000 bis 15.000 Wohn- und Arbeitsplätze sowie dem Heidelberger Innovation Park mit circa 480 Einwohnern und 3.750 Arbeitsplätzen zur Ermittlung der Strukturdaten übernommen. Dabei werden 95 % der neuen Wohn- und Arbeitsplätze als Zuzug von außerhalb angenommen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Mit der Vertiefung wird der Beirat von Menschen mit Behinderung zu gegebener Zeit eingebunden.

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	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mithilfe des Stadtbahnanschlusses von Patrick-Henry-Village und Schwetzingen wird der umwelt-, stadt- und sozialverträgliche Verkehr gefördert, da zahlreichen Pendlern das Angebot geschaffen wird, zukünftig vom Motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen.
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Der Stadtbahnanschluss von Patrick-Henry-Village und Schwetzingen dient

- MO 3 + der Anbindung der südlichen/ südwestlichen Stadtteile an die Innenstadt.
Ziel/e:
Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen
Begründung:
Durch die Stadtbahnanbindung des Patrick-Henry-Villages wird einer „neuer Stadtteil“ in das Stadtbahnnetz angeschlossen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Variantenbeschreibung