

Informationsvorlage Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen
 Bezirksbeiratssitzung 23.10.2018
 – Variantenbeschreibung –



1. Variantenbeschreibung

Nachfolgend sind die drei Varianten ab dem Anschluss an das bestehende Netz bis nach Schwetzingen erläutert.

1.1. Variante 1: Direkte Führung

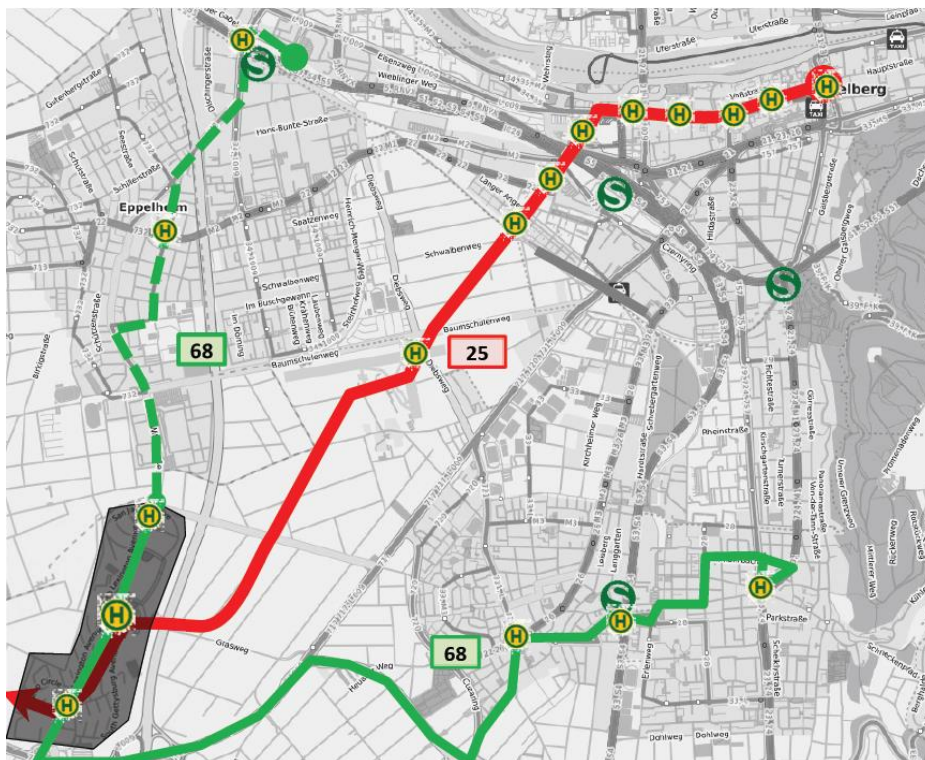
In der Variante 1 wird das Patrick-Henry-Village von einer Stadtbahn ab Galileistraße über das Airfield erschlossen. Im Westen erfolgt eine Weiterführung bis nach Schwetzingen. Insgesamt sind **acht Haltestellen** entlang der neuen Trasse vorgesehen.

Die neue Linie würde mit Stadtbahnen (40 m) im 10-Minuten-Takt verkehren und das Patrick-Henry-Village mit dem Bismarckplatz verbinden. Jede zweite Fahrt, sprich im 20-Minuten-Takt, würde nach Schwetzingen durchgebunden werden.

- Fahrzeit Bismarckplatz bis PHV: 18 Minuten
- Fahrzeit PHV bis Schwetzingen: 7 Minuten

Für den Betrieb werden sechs Stadtbahnen benötigt.

Linienführung: Bismarckplatz – Gadamerplatz – Airfield – PHV Mitte – Schwetzingen



Linienführung mit allen Haltestellen (Bahn in rot) bzw. wichtigen Haltestellen (Bus in grün)

Die Strecke hat ab der Galileistraße eine Länge von circa **9,5 km**, bei einem Gesamtkostenvolumen von circa 130,5 Millionen Euro (netto) = **154,9 Millionen Euro** (brutto).

Informationsvorlage Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen
 Bezirksbeiratssitzung 23.10.2018
 – Variantenbeschreibung –



Variante 1 birgt folgende **Konfliktpotenziale**:

- Eingriffe in Privatbesitz
 - circa 60 direkt betroffene Grundstücke
 - circa 10 indirekt betroffene Gebäudeanlagen
 - neue Wohnanlage an der Pfaffengrunder Terrasse (Bahnstadt)
- Akzeptanz der erforderlichen Eingriffe in die neu gestaltete Bahnstadt
- Maßgebende Eingriffe in das Landschaftsbild
- Zerschneidung des landwirtschaftlich genutzten Raumes
 - Neuordnung Wegenetz
 - Neuordnung Flur

1.2. Variante 2: Speyerer Straße

In der Variante 2 wird das Patrick-Henry-Village von einer Stadtbahn ab dem Czernyring parallel zur Speyerer Straße und dem Grasweg erschlossen. Im Westen erfolgt eine Weiterführung bis nach Schwetzingen. Insgesamt sind **elf Haltestellen** entlang der neuen Trasse vorgesehen.

Ab der Kreuzung Baumschulenweg kann die Trasse in Mittellage verbleiben oder in Seitenlage parallel zur Speyerer Straße verschwenkt werden. Im Bereich der geplanten Großsporthalle ist eine Haltestelle vorgesehen.

Durch die Trasse in Seitenlage entlang der Speyerer Straße ist eine Anpassung der bestehenden Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs nicht nötig, vielleicht aber des Radwegs. Trotzdem ist im Abschnitt ab der Kreuzung Diebsweg ein Eingriff bis zu circa 16 m Breite (je nach Abschnitt unterschiedlich) in bewirtschaftetes Gelände nötig. Im weiteren Streckenverlauf kann die vorhandene Baumreihe auf der nördlichen Seite erhalten werden, insofern der Eingriff in gewerblich genutzte Privatgrundstücke entsprechend berücksichtigt wird.

Durch die Führung in Mittellage entlang der Speyerer Straße ist eine Anpassung der bestehenden Fahrbahnen und des Radwegs zumindest in einer Fahrtrichtung nötig. Wir gehen davon aus, dass die Fahrbahn Richtung Schwetzingen auf gesamter Länge nach Westen verschoben wird, um auf einem verbreiterten Mittelstreifen Platz für den Gleiskörper zu schaffen. Die vorhandene Baumreihe auf der westlichen Seite muss als Folge entfallen und in einem neu zu gestalteten Geh- und Radweg angelegt werden.

Bei der Kostenermittlung wird die (günstigere) Führung in Seitenlage berücksichtigt.

Die neue Linie würde mit Stadtbahnen (40 m) im 10-Minuten-Takt verkehren und das Patrick-Henry-Village mit dem Bismarckplatz verbinden. Jede zweite Fahrt, sprich im 20-Minuten-Takt, würde nach Schwetzingen durchgebunden werden.

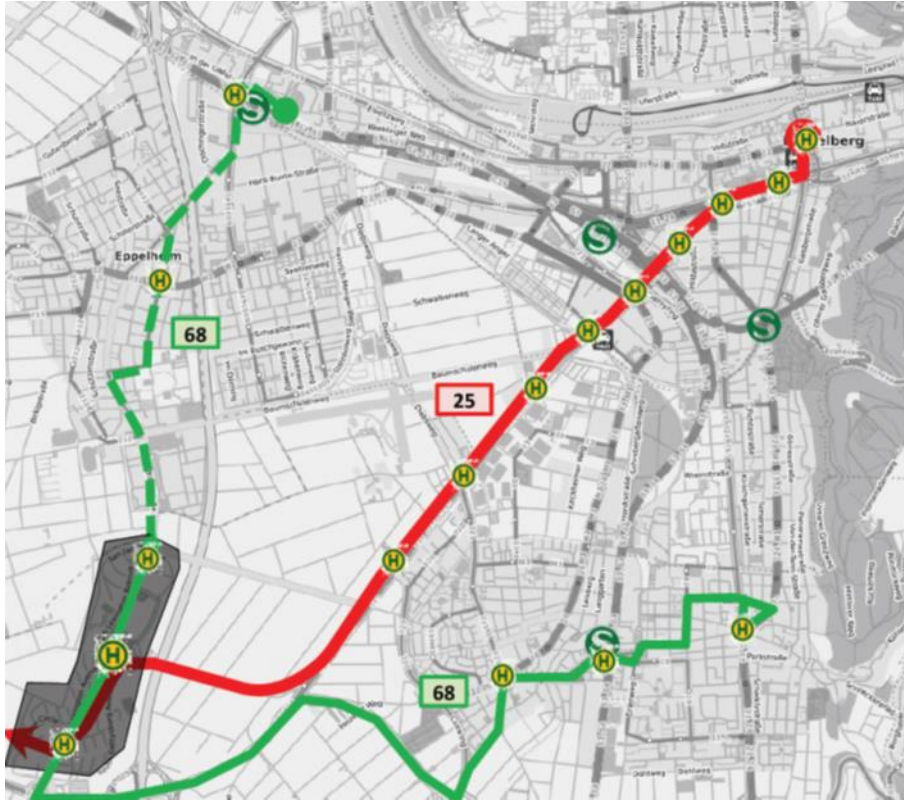
- Fahrzeit Bismarckplatz bis PHV: 18 Minuten
- Fahrzeit PHV bis Schwetzingen: 7 Minuten

Für den Betrieb werden sechs Stadtbahnen benötigt.

Informationsvorlage Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen
 Bezirksbeiratssitzung 23.10.2018
 – Variantenbeschreibung –



Linienführung: Bismarckplatz – Montpellierbrücke – Speyerer Straße – Großsporthalle/ HIP – Kirchheim West – PHV Mitte – Schwetzingen



Linienführung mit allen Haltestellen (Bahn in rot) bzw. wichtigen Haltestellen (Bus in grün)

Die Strecke hat ab der Galileistraße eine Länge von circa **9,9 km**, bei einem Gesamtkostenvolumen von circa 145,9 Millionen Euro (netto) = **173,6 Millionen Euro** (brutto).

Variante 2 birgt folgende **Konfliktpotenziale**:

- Eingriffe in Privatbesitz
 - circa 150 direkt betroffene Grundstücke
 - circa 5 direkt betroffene Gebäudeanlagen
 - circa 5 indirekt betroffene Gebäudeanlagen
 - Betroffenheit Kleingartenanlage
- Flächenverfügbarkeit zwischen Einmündung Baumschulweg und Montpellierbrücke
- Eingriffe in die straßenbegleitenden Baumreihen an der Speyerer Straße außerorts
- Eingriffe in das Landschaftsbild (nur bedingt)

Informationsvorlage Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen
 Bezirksbeiratssitzung 23.10.2018
 – Variantenbeschreibung –



1.3. Variante 3: Baumschulenweg

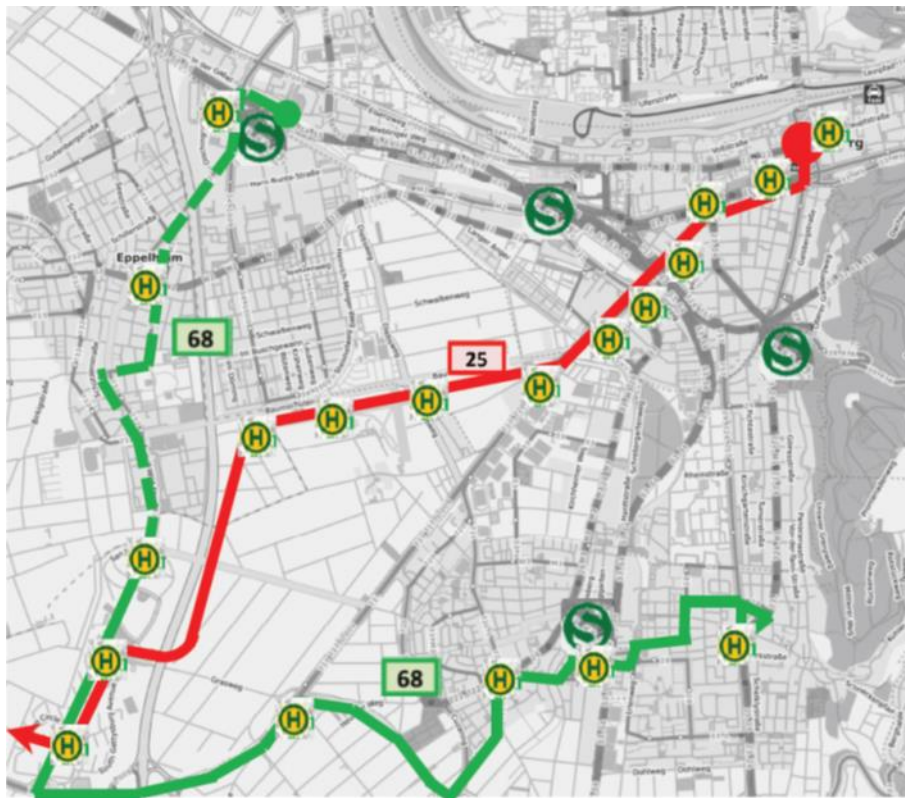
In der Variante 3 wird das Patrick-Henry-Village von einer Stadtbahn ab dem Czerynyring über das Airfield parallel zum Baumschulenweg erschlossen. Im Westen erfolgt eine Weiterführung bis nach Schwetzingen. Insgesamt sind **zwölf Haltestellen** entlang der neuen Trasse vorgesehen.

Die neue Linie würde mit Stadtbahnen (40 m) im 10-Minuten-Takt verkehren und das Patrick-Henry-Village mit dem Bismarckplatz verbinden. Jede zweite Fahrt, sprich im 20-Minuten-Takt, würde nach Schwetzingen durchgebunden werden.

- Fahrzeit Bismarckplatz bis PHV: 20 Minuten
- Fahrzeit PHV bis Schwetzingen: 7 Minuten

Für den Betrieb werden sechs Stadtbahnen benötigt.

Linienführung: Bismarckplatz – Montpellierbrücke – HIP – Airfield – Pfaffengrund Süd – PHV Mitte – Schwetzingen



Linienführung mit allen Haltestellen (Bahn in rot) bzw. wichtigen Haltestellen (Bus in grün)

Die Strecke hat ab der Galileistraße eine Länge von circa **10,4 km**, bei einem Gesamtkostenvolumen von circa 138,1 Millionen Euro (netto) = **163,9 Millionen Euro** (brutto).

Die Variante 3 birgt folgende **Konfliktpotenziale**:

- Eingriffe in Privatbesitz
 - circa 70 direkt betroffene Grundstücke
 - circa 5 betroffene Gebäudeanlagen
- Betroffenheit auf Gemarkung Eppelheim

Informationsvorlage Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen
 Bezirksbeiratssitzung 23.10.2018
 – Variantenbeschreibung –



- Flächenverfügbarkeit zwischen Einmündung Baumschulweg und Montpellierbrücke
- Eingriffe in das Landschaftsbild (scheint beherrschbar)

2. Kostenübersicht der Varianten

Die in der Vorlage genannten Endkosten werden für die Ermittlung der Nutzen-Kosten-Untersuchung nach den Vorgaben der Standardisierten Bewertung aufgestellt. Die Standardisierte Bewertung schreibt eine besondere Legitimation der Kosten vor, sodass Abweichungen zu den tatsächlichen Gesamtinvestitionskosten auftreten. Die Endkosten beinhalten die Baukosten, den notwendigen Grunderwerb, die Planungskosten und den Schienenersatzverkehr. In nachfolgender Tabelle sind die Endkosten je Abschnitt dargestellt:

Variante 1	Zwischensumme
Abschnitt bis PHV	59.375.000,-
Abschnitt PHV	14.600.000,-
Abschnitt bis Schwetzingen	56.500.000,-
Gesamtsumme netto	130.475.000,-
<i>davon Anteil Grunderwerb netto</i>	<i>2.900.000,-</i>
Gesamtsumme brutto	154.859.250,-

Variante 2	Zwischensumme
Abschnitt bis PHV	74.800.000,-
Abschnitt PHV	14.600.000,-
Abschnitt bis Schwetzingen	56.500.000,-
Gesamtsumme netto	145.900.000,-
<i>davon Anteil Grunderwerb netto</i>	<i>4.900.000,-</i>
Gesamtsumme brutto	173.620.000,-

Variante 3	Zwischensumme
Abschnitt bis PHV	67.000.000,-
Abschnitt PHV	14.600.000,-
Abschnitt bis Schwetzingen	56.500.000,-
Gesamtsumme netto	138.100.000,-
<i>davon Anteil Grunderwerb netto</i>	<i>2.900.000,-</i>
Gesamtsumme brutto	163.933.000,-

Bei der Umrechnung Netto- zu Bruttoendkosten ist der Anteil des notwendigen Grunderwerbs mit 5 % Grunderwerbssteuer berechnet worden. Die restlichen Kosten wurden mit 19 % Mehrwertsteuer aufgeschlagen. Der Preisstand bezieht sich auf das Jahr 2018 und ist mit circa 2 % jährlich aufgrund der Baukostenentwicklung aufzuschlagen.