

# 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  
[wird ersetzt durch Drucksache 0035/2020/BV]**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 29. Januar 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund, Weststadt	23.10.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.10.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss		Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss		Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat		Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> 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.

## Sondersitzung Bezirksbeiräte Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund, Weststadt vom 23.10.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund und Weststadt vom 23.10.2018

### 2 **Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen: Variantenuntersuchung** Informationsvorlage 0162/2018/IV

Herr Schmidt stellt zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Straßburger (Infrastruktur-Bereichsleiter der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – rnv) und dessen Kollegen Herrn Blüm vor.

Nach einer Einführung in das Thema durch Herrn Schmidt zeigt Herr Straßburger eine Power-Point-Präsentation. Hierbei bezieht er sich zunächst auf den Arbeitsauftrag aus den Sitzungen der gemeinderätlichen Ausschüsse, der zu dieser Variantenuntersuchung geführt habe. Hiernach legt er die Ausgangssituation dar, aufgrund derer die Variantenuntersuchungen angestellt worden seien. Nach einem groben Überblick anhand eines Übersichtsplans werden die drei Varianten konkreter ausgeführt. Abschließend geht er auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung ein, die – falls eine der drei Varianten vertieft betrachtet werden sollte - als weiterer Planungsschritt anstehen würde.

Bevor die Mitglieder der vier anwesenden Gremien Fragen stellen können, teilt Herr Schmidt mit, dass bei der Verwaltung im Laufe des Tages drei Sachanträge für die morgige Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses (SEVA), auf dessen Tagesordnung dieses Thema ebenfalls stehe, eingegangen seien. Den Inhalt dieser wolle er den Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräten nicht vorenthalten. Daher verliest er den Antrag der Fraktionsgemeinschaft Grün-Alternative Liste Heidelberg + Heidelberg pflegen und erhalten, den Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion sowie den Antrag der Fraktion Die Linke / Piraten. Diese werden der Informationsvorlage 0162/2018/IV als Anlagen 2, 3 und 4 beigelegt.

In der anschließenden Aussprache melden sich aus den einzelnen Gremien zu Wort:

**Kirchheim:** Bezirksbeiräte Müller, Rehm, Engbarth-Schuff, Geschinski, Hoffmann, Al-Kayal, Bezirksbeirätinnen Veit-Schirmer, Gübel, Hasse, Heldner (spricht ebenfalls für den Stadtteilverein)

**Pfaffengrund:** Bezirksbeirat Krüger, Bezirksbeirätin Floß

**Weststadt:** Bezirksbeirat Dr. Hager, Bezirksbeirätin Glitscher-Bailey

**Bahnstadt:** Stadtteilvereinsvorsitzender Bartmann, Bezirksbeirätin Prof. Dr. Burwinkel

Es werden Fragen, Anregungen und Anmerkungen vorgetragen zu:

- den vorgestellten Varianten (zum Beispiel Fahrzeiten, Linienführung)
- Zuschüssen / Förderfähigkeit bezüglich der Realisierung einer der Varianten
- Kosten der Variantenuntersuchung
- Strukturdaten, die der Untersuchung zugrunde liegen

- einer Beteiligung der umliegenden Städte und Gemeinden sowie des Rhein-Neckar-Kreises an den Planungen
- einer Zeitschiene für vertiefte Planungen beziehungsweise eines Straßenbahnbaus
- der künftigen Zugehörigkeit von Patrick-Henry-Village (PHV) zu Kirchheim beziehungsweise dessen Eigenständigkeit als Stadtteil
- Wegebeziehungen von PHV nicht nur zum Bismarckplatz, sondern zum Beispiel auch ins Neuenheimer Feld
- Park- and Ride-Parkplätzen außerhalb des Zentrums, um Pendlern den Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schmackhaft zu machen
- Besonnenheit / Überlegte, ausgereifte Planung im Hinblick auf Auswirkungen auf das Stadtklima der nächsten Jahrzehnte
- Berücksichtigung des derzeit in Ausarbeitung befindlichen Nahverkehrsplans

Die gestellten Fragen werden – soweit in der heutigen Sitzung möglich – von Herrn Straßburger beantwortet.

Im Verlauf der Sitzung wird wiederholt eine Verlegung des bisherigen Betriebshofes aus der Bergheimer Straße auf ein Gelände am Großen Ochsenkopf oder aber auf das Airfield thematisiert. Erst wenn diese Standortdiskussion beendet sei, mache es Sinn, sich darüber Gedanken zu machen, ob das Airfield einer Schienenanbindung bedürfe und diese möglicherweise nach PHV weitergeführt werde. Ob eine Weiterführung der Strecke in Richtung Schwetzingen attraktiv für Fahrgäste, die aus Richtung Heidelberg kämen, sei, wird von einigen Gremiumsmitgliedern in Zweifel gezogen. Aufgrund der immensen Kosten, die die drei heute vorgestellten Varianten einer Straßenbahnanbindung verursachen würden, wird mehrfach ins Gespräch gebracht, dass stattdessen (falls der Betriebshof nicht auf das Airfield ziehen sollte) über eine ausgeweitete Buslinienführung - möglicherweise mit Einsatz von Elektrobussen oder Oberleitungsbussen - vom Heidelberger Zentrum nach PHV nachgedacht werden sollte. Dies könne wesentlich günstiger und trotzdem klimafreundlich bewerkstelligt werden. Immer wieder wird im Laufe der Diskussion auch die Frage laut, warum nicht – falls eine Straßenbahnverbindung gewünscht sei – über eine Verlängerung der Linie 26 vom Friedhof Kirchheim oder über eine Verlängerung der Linie 22 aus Richtung Eppelheim in Richtung PHV nachgedacht werde. Diese Varianten seien naheliegend und sicher kostengünstiger umsetzbar.

Die anwesende Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement stellt klar, dass man sich innerhalb der Verwaltung mit der Anbindung von PHV beschäftige, unabhängig davon, ob der Betriebshof möglicherweise in fernerer Zukunft (Prognose von Herrn Straßburger: würde mindestens 10 Jahre dauern) auf dem Airfield gebaut werde. Für die PHV-Anbindung würde derzeit eine Straßenbahn präferiert.

Herr Schmidt verweist in Zusammenhang mit der Betriebshof-Standortfrage darauf, dass seitens der Verwaltung der Große Ochsenkopf vorgesehen werde. Ob der Gemeinderat diesem Vorschlag folge, sei allerdings noch nicht absehbar.

Herr Straßburger betont, dass eine baldige Entscheidung des Gemeinderates für einen neuen Betriebshofstandort seitens der rnv herbeigeseht werde, da der Betriebshof in der Bergheimer Straße marode sei und immer wieder notdürftig, aber dennoch mit hohem finanziellem Aufwand, instand gehalten werden müsse.

In zwei Sitzungsunterbrechungen von 20:26 Uhr bis 20:29 und 20:36 bis 20:37 melden sich Bürger (teilweise aus der Landwirtschaft Pfaffengrund) zu Wort.

Gegen Ende der Sitzung ist man sich in den beteiligten Gremien einig, dass keine der drei heute vorgestellten Varianten überzeuge. Hierzu werden unter anderem die Begründungen genannt, dass

- die Bahnstadt nicht durch eine neue Straßenbahnlinie „zerteilt“ werden solle,
- eine Straßenbahnführung über Felder als unnütz angesehen werde, da dort weder jemand ein- noch aussteigen werde,
- das Feld weiterhin den Landwirten zur Verfügung stehen solle,
- eine Straßenbahnführung entlang der Speyerer Straße aufgrund des hohen Aufkommens von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und der größeren Entfernung von einer Wohnbebauung als kundenunfreundlich angesehen werde,
- die Kosten in keinem Verhältnis zu einem Nutzen stehen würden.

Mitglieder der heute beteiligten Gremien sprechen das zahlreiche Erscheinen von Stadträtinnen und Stadträten in dieser Sitzung an und möchten wissen, ob diese ebenfalls Stellungnahmen abgeben möchten.

Stadtrat Pfeiffer teilt mit, man wollte sich aus der heutigen Diskussion bewusst heraushalten. Mitglieder des Gemeinderates und der vorbereitenden Ausschüsse hätten ihre eigenen Sitzungen, in denen sie das Thema vertieft besprechen. Dennoch nehme man das heute Gehörte mit. Die Fraktionsgemeinschaft der Grün-Alternativen Liste Heidelberg und Heidelberg pflegen und erhalten habe – wie vorhin von Herrn Schmidt verlesen – für die kommende SEVA-Sitzung einen Antrag auf Prüfung der Weiterführung der Linie 26 gestellt und vertrete so die gleiche Ansicht wie heute von einigen Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräten vorgetragen. Bei der Standortentscheidung für den Betriebshof (Ochsenkopf oder Airfield) müsse die Ökologie betrachtet werden.

Stadtrat Ehrbar betont, er favorisiere den Standort Ochsenkopf, da dieser Bereich derzeit zwar noch unbebaut, aber als Gewerbegebiet ausgewiesen sei. Würde der Betriebshof nicht dorthin umsiedeln, würde möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt das Gelände von einer Firma bebaut werden. Von den heute vorgestellten drei Varianten zum Straßenbahnanschluss PHV fände keine seine Zustimmung.

Stadträtin Spinnler bewertet positiv, dass aus der heutigen Sitzung viele neue Ideen entstanden seien. Zur Standortfrage des Betriebshofs äußert sie, dass verständlich sei, dass die mv einer möglichst baldigen Entscheidung und damit vertieften Planung mit anschließendem Bau entgegenstehe. Sie selbst lehne die Standorte Ochsenkopf und Airfield beide aus ökologischen Gründen ab und würde es begrüßen, wenn der alte Standort in der Bergheimer Straße (mit Erweiterung in Richtung Emil-Maier-Straße) doch noch einmal diskutiert würde.

Herr Schmidt lässt abschließend über die bereits im Laufe der Sitzung von Mitgliedern des Bezirksbeirates Kirchheim angekündigten Anträge abstimmen:

Bezirksbeirätin Heldner formuliert für den Bezirksbeirat Kirchheim folgenden **Antrag**:

Bezüglich einer möglichen Erschließung von Patrick-Henry-Village (PHV) mit der Straßenbahn mit oder ohne Anbindung des Airfields beantragt der Bezirksbeirat Kirchheim

- 1.) Ergebnisoffene Prüfung der Variante Linie 26 über Kirchheim - PHV - Schwetzingen.
- 2.) Eine Berechnung der Kosten / Fahrzeit / Flächenverbrauch für eine Straßenbahn ab der Haltestelle Kirchheim Friedhof bis PHV.
- 3.) Zusätzliche Berechnung der Variante PHV - Kirchheim Friedhof – Montpellierbrücke - Bismarckplatz (alte Strecke der Linie 26)
- 4.) Die Berechnung des Flächenverbrauchs bei allen drei bisher vorgestellten Varianten für die Gleisanlagen, Haltestellen und weiteren notwendigen Bauten – im Vergleich zu dem bisher vorgeschlagenen Standort des Betriebshofes Ochsenkopf.
- 5.) Stellungnahme zu ökologischen Auswirkungen des Baus und die Inbetriebnahme der Trasse durch das Kirchheimer und Pfaffengrunder Feld. (Naherholung, Kaltluftschneise, Flora und Fauna)
- 6.) Keine Entscheidung zu treffen, bevor der Nahverkehrsplan verabschiedet ist
- 7.) Auskunft über Relevanz der Zeitschiene für die Verlagerung des Betriebshofes aus Bergheim bezüglich Bezuschussung und Baubeginn auf einem neuen Areal und die damit verbundene Kostensteigerung aufgrund Zeitverzögerung durch Neuplanung.
- 8.) Die Untersuchung von weiteren Möglichkeiten, PHV anstelle der Straßenbahn zum Beispiel mit Elektrobussen anzubinden, auch in Bezug auf das IBA-Projekt PHV.  
Stichwort: Mobilität der Zukunft.

#### **Abstimmungsergebnis Kirchheim: beschlossen mit 14:0:1 Stimmen**

Die Bezirksbeiräte **Pfaffengrund** und **Weststadt** sind aufgrund der nicht ausreichend anwesenden Mitglieder **beschlussunfähig**.

Der Bezirksbeirat **Bahnstadt** dagegen ist **beschlussfähig** und möchte den **Antrag** des Bezirksbeirates Kirchheim übernehmen.

#### **Abstimmungsergebnis Bahnstadt: beschlossen mit 4:0:2 Stimmen**

Bezirksbeirat Müller stellt für die CDU-Fraktion des Bezirksbeirates Kirchheim folgenden **Antrag**, über den Herr Schmidt abstimmen lässt:

Es wird beantragt, im Rahmen der Variantenuntersuchung die Fortführung der Linie 26 in das Patrick-Henry-Village (PHV) zu prüfen.

Begründung:

Die Fortführung der Linie 26 nach PHV ist die natürlichste und gleichzeitig die kürzeste aller Ausbaustrecken. Kirchheim darf kurz vor dem hundertsten Jubiläum der Eingemeindung nicht gespalten und abgehängt werden.

**Abstimmungsergebnis Kirchheim: beschlossen mit 15:0:0 Stimmen**

Der Bezirksbeirat Bahnstadt übernimmt auch diesen **Antrag** aus dem Bezirksbeirat Kirchheim.

**Abstimmungsergebnis Bahnstadt: beschlossen mit 5:0:1 Stimmen**

Als letztes stellt Bezirksbeirat Al-Kayal vom Bezirksbeirat Kirchheim einen **Antrag**:

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) und die Stadt Heidelberg werden gebeten, eine weitere Variante zur Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Villages (PHV) über den Pfaffengrund (beispielsweise mittels einer Abzweigung der Linie 22) zu erstellen.

**Abstimmungsergebnis Kirchheim: mehrheitlich beschlossen**

Der Bezirksbeirat Bahnstadt übernimmt auch diesen **Antrag** aus dem Bezirksbeirat Kirchheim.

**Abstimmungsergebnis Bahnstadt: beschlossen mit 6:0:0 Stimmen**

Aufgrund der vorangegangenen Abstimmungen werden folgende **Arbeitsaufträge** festgehalten:

**Arbeitsaufträge:**

Es wird um ergebnisoffene Prüfung folgender Varianten gebeten:

1. Fortführung der Linie 26 in das Patrick-Henry-Village (PHV)
2. Variante Linie 26 über Kirchheim - PHV - Schwetzingen
3. Zusätzliche Berechnung der Variante PHV - Kirchheim Friedhof – Montpellierbrücke - Bismarckplatz (alte Strecke der Linie 26)
4. weitere Variante zur Straßenbahnerschließung des PHV über den Pfaffengrund (beispielsweise mittels einer Abzweigung der Linie 22)
5. weitere Möglichkeiten, PHV anstelle der Straßenbahn zum Beispiel mit Elektrobussen anzubinden, auch in Bezug auf das IBA-Projekt PHV. Stichwort: Mobilität der Zukunft.

Folgende Berechnungen und Stellungnahme sollen vorgelegt werden:

1. Eine Berechnung der Kosten / Fahrzeit / Flächenverbrauch für eine Straßenbahn ab der Haltestelle Kirchheim Friedhof bis PHV.

2. *Die Berechnung des Flächenverbrauchs bei allen drei bisher vorgestellten Varianten für die Gleisanlagen, Haltestellen und weiteren notwendigen Bauten – im Vergleich zu dem bisher vorgeschlagenen Standort des Betriebshofes Ochsenkopf.*
3. *Stellungnahme zu ökologischen Auswirkungen des Baus und die Inbetriebnahme der Trasse durch das Kirchheimer und Pfaffengrunder Feld. (Naherholung, Kaltluftschneise, Flora und Fauna)*
4. *Auskunft über Relevanz der Zeitschiene für die Verlagerung des Betriebshofes aus Bergheim bezüglich Bezuschussung und Baubeginn auf einem neuen Areal und die damit verbundene Kostensteigerung aufgrund Zeitverzögerung durch Neuplanung.*

*Grundsätzlich soll keine Entscheidung getroffen werden, bevor der Nahverkehrsplan verabschiedet ist.*

**gezeichnet**  
Hans Joachim Schmidt  
Vorsitzender

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung



## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 24.10.2018

### 17 **Stadtbahnanschluss Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen: Variantenuntersuchung** Informationsvorlage 0162/2018/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner ruft den Tagesordnungspunkt auf. Er verweist auf seine Ausführungen bei dem Tagesordnungspunkt 2 ö zur Diskussion dieses Themas in den Bezirksbeiräten Kirchheim und Pfaffengrund und eröffnet die Aussprache.

#### Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Rehm, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Stolz, Frau Winter-Horn, Herr Rothfuß

#### Folgende Hauptaussagen werden vorgetragen:

Stadtrat Rehm stellt den Antrag auf Rückverweisung des Tagesordnungspunktes in den nächsten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, damit die Arbeitsaufträge aus der gemeinsamen Bezirksbeiratssitzung am 23.10.2018 abgearbeitet werden können und bei der nächsten Beratung alle Infos vorliegen, um qualifiziert diskutieren zu können.

Stadträtin Spinnler ergänzt, dass sie die beiden nachfolgenden Sachanträge aus der gemeinsamen Bezirksbeiratssitzung am 23.10.2018 gerne noch spezifizieren möchte. Die Ergänzungen sind **fett** markiert:

Antrag von Herrn Al-Kayal (Bezirksbeirat Kirchheim)

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) und die Stadt Heidelberg werden gebeten, eine weitere Variante zur Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Villages (PHV) über den Pfaffengrund (beispielsweise mittels einer Abzweigung der Linie 22 **in Eppelheim**) zu erstellen. **Diesbezüglich sind Gespräche mit den Nachbargemeinden zu führen.**

Antrag von Frau Heldner (Bezirksbeirat Kirchheim)

Bezüglich einer möglichen Erschließung von Patrick-Henry-Village (PHV) mit der Straßenbahn mit oder ohne Anbindung des Airfields beantragt der Bezirksbeirat Kirchheim.

- 1.) Ergebnisoffene Prüfung der Variante Linie 26 über Kirchheim - PHV - Schwetzingen.
- 2.) Eine Berechnung der Kosten/ Fahrzeit/ Flächenverbrauch für eine Straßenbahn ab der Haltestelle Kirchheim Friedhof bis PHV.
- 3.) Zusätzliche Berechnung der Variante PHV - Kirchheim Friedhof- Montpellierbrücke - Bismarckplatz (alte Strecke der Linie 26) **zurück über HBF Süd zum Bismarckplatz.**

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) und die Stadt Heidelberg werden gebeten, eine weitere Variante zur Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Villages (PHV) über den Pfaffengrund (beispielsweise mittels einer Abzweigung der Linie 22 **in Eppelheim**) zu erstellen. **Diesbezüglich sind Gespräche mit den Nachbargemeinden zu führen.**

Stadtrat Holschuh stellt die Frage, ob es möglich sei, die Variante 3 bis zur Feuerwehr zu führen und dann entlang des Baumschulweges. Dies sei so noch nicht geprüft worden, und würden einen Mix aus Variante 2 und 3 darstellen und würden weniger die Grundstückseigentümer belasten.

Herr Straßburger von der rnv wird noch einmal hinzu geholt. Er soll über den genauen Arbeitsauftrag informieren und die geprüften Varianten aufzeigen. Der genaue Arbeitsauftrag lautete „Das Airfield soll als möglicher alternativer Standort unter Berücksichtigung eines möglichen Straßenbahnanschlusses Patrick-Henry-Village bis Schwetzingen genauer geprüft werden.“

Dies bedeutet, so Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, dass dieser Prüfauftrag keine reine Straßenerschließungsvariante war, sondern im Kontext zum Airfield steht. Die neue „Botschaft“ lautet nun, das Thema Airfield erst mal außen vor zu lassen, es geht jetzt nur um den Anschluss von PHV mit Verlängerung nach Schwetzingen. Welche Varianten sind dafür denkbar / müssen geprüft werden? Dazu hat die rnv auch zusätzliche Prüfaufträge aus der Bezirksbeiratssitzung gestern erhalten. Wir erwarten nun dazu eine umfassende Aussage der rnv, was sie vorschlagen, wie PHV in allen Varianten erschlossen werden kann.

Stadträtin Spinnler erinnert noch einmal an die neuen Ideen, die im gestrigen Bezirksbeirat benannt wurden, diese sollen nicht verloren gehen.

Stadträtin Stolz erinnert, dass für eine künftige Entwicklung des Airfields auch an eine ÖPNV-Erschließung gedacht werden soll, um MIV zu vermeiden.

Stadträtin Winter-Horn bestätigt auch, dass alle Varianten mitgedacht /geprüft werden sollen, dazu gehören auch Eppelheim und die weitere Anbindung nach Schwetzingen.

Auch Herr Rothfuß appelliert, alle Varianten zu prüfen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner richtet an alle den Appell, wenn es Vorschläge gibt, diese schriftlich einzureichen. Diese werden an die rnv weitergegeben und es wird dazu eine Prüfung / Aussage geben.

**Die Informationsvorlage wird bis zur Beantwortung der Arbeitsaufträge bis auf Weiteres zurückgestellt.**

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis: zurückgestellt**

## **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 „Kurpfalzhof“ 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 Kurpfalz Hof 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

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> 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. <b>Ziel/e:</b>
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten <b>Begründung:</b> Der Stadtbahnanschluss von Patrick-Henry-Village und Schwetzingen dient der Anbindung der südlichen/ südwestlichen Stadtteile an die Innenstadt. <b>Ziel/e:</b>
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen <b>Begründung:</b> Durch die Stadtbahnbindung 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:**

<b>Nummer:</b>	<b>Bezeichnung</b>
01	Variantenbeschreibung
02	Sachantrag der Fraktionsgemeinschaft GAL / HD P&E vom 23.10.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018)
03	Sachantrag der CDU-Fraktion vom 23.10.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018)
04	Sachantrag der Fraktionsgemeinschaft DIE LINKE/PIRATEN vom 23.10.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018)
05	Präsentation der mrv (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018)