

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0035/2020/BV

Datum:
20.01.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenbahn Patrick-Henry-Village
(Verlängerungsoption Schwetzingen) –
erste Ergebnisse der Variantenuntersuchung bis
Patrick-Henry-Village und weiteres Vorgehen
[ersetzt Drucksache 0162/2018/IV]**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.01.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	05.02.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.02.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses, sowie des Haupt- und Finanzausschusses und des Gemeinderates nehmen die ersten Ergebnisse der Variantenuntersuchung „Straßenbahn Patrick-Henry-Village (Verlängerungsoption Schwetzingen) zur Kenntnis“ und empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem unter Punkt 5 „Schlussfolgerungen und Weiteres Vorgehen“ beschriebenen Vorgehen wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

Zum jetzigen Zeitpunkt können keine konkreten Angaben gemacht werden.

Zusammenfassung der Begründung:

Im Jahr 2018 befasste sich die Drucksache 0162/2018/IV mit dem ersten Teil einer Variantenuntersuchung zur Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Village (PHV). Nach Vorberatung in einer gemeinsamen Bezirksbeiratssitzung Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund und Weststadt am 23.10.2018 und der Beratung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 24.10.2018 sowie unter Berücksichtigung der Anträge und Prüfaufträge und der jüngsten Überlegung im Rahmen der Entwicklungen zu Patrick-Henry-Village (PHV Vision) lassen sich keine abschließenden Ergebnisse darstellen. Im Folgenden werden die ersten Ergebnisse der Untersuchung von sechs Varianten mit sensitiver Abschätzung von Nutzen-Kosten-Faktoren beschrieben und das von der Verwaltung geplante weitere Vorgehen skizziert.

Begründung:

1. Ausgangssituation

Auf Basis der politischen Diskussion in 2018 wurden im Bezirksbeirat Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund und Weststadt am 23.10.2018 und im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 24.10.2018 die Inhalte der damals vorliegenden Untersuchung (siehe 0162/2018/IV) diskutiert. Es wurden eine Variantenbeschreibung und eine Kostenübersicht über die damals untersuchten 3 Varianten seitens der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) vorgelegt. Durch die sich anschließende politische Diskussion und die politischen Anträge sind im Anschluss daran 6 Planungsvarianten entstanden, die im Folgenden von rnv und dem Auftragnehmer PTV Transport Consult GmbH (PTV) untersucht wurden.

In der Zwischenzeit konnte nach Vorliegen des Verkehrsmodells Heidelberg und insbesondere des für den sogenannten Prognose-Nullfall erforderlichen Prognosemodells 2035 die nachstehende Untersuchung erfolgen. Dort sind alle bekannten Informationen über die Entwicklung der Stadt Heidelberg bis zum Jahr 2035 (Quelle: Vorausberechnung der Heidelberger Bevölkerung, Entwicklung bis 2035 der Stadt Heidelberg) eingeflossen. Diese sogenannte Pauschalprognose wurde im Vorgriff auf das Prognosemodell 2035 erstellt, da diese kurzfristig im Rahmen des Masterplans Neuenheimer Feld benötigt wurde. Der Gutachter PTV hat anschließend Anpassungen im Prognosemodell 2035 vorgenommen, damit es dem im Falle von Nutzen-Kosten-Untersuchungen üblichen und anerkannten Prognosemodell 2030 gleichgesetzt werden kann.

Grundsätzlich ist zunächst die Wirtschaftlichkeit einer Streckenvariante mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung nachzuweisen, um anschließend anhand eines positiven Ergebnisses mit dem Fördermittelgeber über eine GVFG-Förderung zu sprechen.

2. Ergebnis der politischen Diskussion in 2018

Bei der Varianten-Diskussion in 2018, die in den Bezirksbeiräten Bahnstadt, Kirchheim, Pfaffengrund und Weststadt sowie im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss geführt wurde, ergaben sich neue Arbeitsaufträge, die in der Folge in die Untersuchung aufgenommen wurden. Die Beratung der Drucksache 0162/2018/IV wurde bis zur Beantwortung der Arbeitsaufträge bis auf Weiteres zurückgestellt. Um die einzelnen Varianten bewerten zu können, wurde das Büro PTV mit der Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt.

Beantwortet werden folgende Arbeitsaufträge:

- Prüfung einer weiteren Variante zur Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Village (PHV) über den Pfaffengrund (beispielsweise mittels einer Abzweigung der Linie 22 in Eppelheim). Diesbezüglich sollten Gespräche mit den Nachbargemeinden geführt werden.
- Ergebnisoffene Prüfung der Variante Linie 26 über Kirchheim – PHV – Schwetzingen
- Berechnung der Kosten/Fahrzeit/Flächenverbrauch für eine Straßenbahn ab der Haltestelle Kirchheim Friedhof bis PHV.
- Zusätzliche Berechnung der Variante PHV – Kirchheim Friedhof – Montpellierbrücke – Bismarckplatz (alte Strecke der Linie 26) zurück über Hauptbahnhof Süd zum Bismarckplatz.

Folgende Grundsätze sollten einer Straßenbahn-Anbindung von PHV zugrunde liegen:

- Direktverbindungen zu den aufkommensstärksten Quellen und Zielen von und nach PHV (Innenstadt – Hauptbahnhof)
- Zusätzliche Busanbindung an den benachbarten Stadtteil Kirchheim
- Komfortable Umsteigeverbindungen mit in der Regel einem Umstieg zu den weiteren relevanten Quellen und Zielen von und nach PHV

3. Beschreibung der im Folgenden betrachteten Varianten

Auf Basis der Arbeitsaufträge (siehe Punkt 2) ist eine neue Variantenuntersuchung durchgeführt worden. Bei dieser Untersuchung haben sich insgesamt sechs mögliche Varianten einer Straßenbahnerschließung in das PHV herausgestellt (siehe Anlage 1: Gesamtübersicht PHV-HD). Im Vorfeld der Berechnung sind darüber hinaus die Eingangsdaten (zum Beispiel Bus- und Straßenbahnlinienkonzepte) für den Prognose-Nullfall eingeflossen, der dann als Vergleichsfall in Bezug zu den sogenannten Mitfällen gesetzt wird.

Bei allen Varianten soll eine Verlängerung nach Schwetzingen möglich sein, gegebenenfalls mit der Straßenbahn in das PHV als Stichstrecke.

Variante 1:

Bei Variante 1 ist geplant, dass eine neue Straßenbahnlinie eingerichtet wird, die in der Innenstadt eine Stadtrunde Betriebshof – Hauptbahnhof – Seegarten – Betriebshof befährt. Anschließend führt sie über die Czernybrücke in Richtung Eppelheimer Straße, wo sie nach der Haltestelle Henkel-Teroson-Straße abzweigt und entlang des Heinrich-Menger-Weg (ehemaligen Bahndamm) über den Baumschulenweg und Leonie-Wild-Straße nach PHV Nord verläuft.

Der Hauptbahnhof Heidelberg ist damit in Fahrtrichtung Heidelberg direkt angebunden. Die umsteigefreie Verbindung zum PHV verläuft in der „Rückrichtung“ über Seegarten und Bergheimer Straße mit einer Mehrfahrzeit von 7 Minuten.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 47 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

Variante 2:

Für Variante 2 ist geplant, dass die Anbindung nach PHV mit einer neuen Straßenbahnlinie ab dem Hans-Thoma-Platz über die Berliner Straße, dem Hauptbahnhof, einer neu herzustellenden Straßenbahnverbindung Kaiserstraße / Ringstraße und anschließend über die Montpellierbrücke und Speyerer Straße (Großsporthalle) erfolgt.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 50 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

Bei der Variante 2 bedient die Straßenbahnlinie 21 den Linienabschnitt zwischen Hans-Thoma-Platz und Hauptbahnhof nicht mehr. Die Wendeanlage am Hans-Thoma-Platz muss für die Fahrten der neuen PHV-Linie frei bleiben. Das Fahrtenangebot in der Berliner Straße bleibt durch die PHV-Linie jedoch erhalten. Die Straßenbahnlinie 21 verkehrt bei diesem Szenario künftig zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof über die Bergheimer Straße und auf dem Rückweg über die Kurfürsten-Anlage.

Variante 3:

Bei der Variante 3 verkehrt ebenfalls eine neue Straßenbahnlinie ab dem Hans-Thoma-Platz über die Berliner Straße, dem Hauptbahnhof, einer neu herzustellenden Straßenbahnverbindung Kaiserstraße / Ringstraße bis zur Montpellierbrücke und einem Teil der Speyerer Straße. Ab dem Heidelberger Innovation Park (Großsporthalle) führt die Linie weiter über den Baumschulenweg, Leonie-Wild-Straße bis zu PHV Nord.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 54 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

Bei der Variante 3 bedient die Straßenbahnlinie 21 den Linienabschnitt zwischen Hans-Thoma-Platz und Hauptbahnhof nicht mehr. Die Wendeanlage am Hans-Thoma-Platz muss für die Fahrten der neuen PHV-Linie frei bleiben. Das Fahrtenangebot in der Berliner Straße bleibt durch die PHV-Linie jedoch erhalten. Die Straßenbahnlinie 21 verkehrt bei diesem Szenario künftig zwischen Bismarckplatz und Hauptbahnhof über die Bergheimer Straße und auf dem Rückweg über die Kurfürsten-Anlage.

Variante 4:

Für Variante 4 ist geplant, die bestehende Straßenbahnlinie 26 ab der Haltestelle Kirchheim Friedhof zu verlängern. Die Führung dieser Linie beginnt am Bismarckplatz und führt weiter über die Bergheimer Straße – Betriebshof – Bahnstadt zur Haltestelle Kirchheim Friedhof. Über den Cuzaring und den Stückerweg wird das PHV von Norden her erschlossen.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 56 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

Variante 5:

Die Variante 5 ist ebenfalls als Verlängerung aus der bestehenden Linie 26 geplant. Die Führung dieser Linie ist gleich der Variante 4. Allerdings erfolgt die Erschließung von PHV über den Heuauer Weg und Grasweg in PHV Mitte.

Die gesamte Fahrzeit für die Strecke beträgt 50 Minuten (von PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

Variante 6:

Bei Variante 6 ist geplant, dass die bestehende Linie 22 ab der Haltestelle Kirchheimer Straße verlängert wird. Die Führung dieser Linie beginnt am Bismarckplatz und führt weiter über den Seegarten – Montpellierbrücke – Bahnstadt zur Haltestelle Kirchheimer Straße. Über die Verlängerung der Linie am westlichen Ortsrand von Eppelheim und der Albert-Schweitzer-Straße, erschließt die Linie PHV von Norden.

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke beträgt 54 Minuten (PHV Endstelle bis PHV Endstelle), bei einem geplanten 10-Minuten-Takt.

4. Vergleich der Varianten bis PHV- Vorläufige Ergebnisse der Variantenuntersuchung

Auf Grundlage der ermittelten Widerstände und Kosten der einzelnen Varianten, welche ein erstes Indiz darüber geben, ob eine Variante Chance auf Förderung hat, empfiehlt die rnv und die Stadtverwaltung nach einer ersten Prüfung diejenigen Varianten weiter zu verfolgen, die die stärksten verkehrlichen Wirkungen aufzeigen. Die verkehrliche Wirkung wird gemessen an den Verlagerungspotenzialen vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und an den Reisezeiteinsparungen der Straßenbahn und damit im künftigen ÖPNV.

Nach dem derzeitigen Stand der sensitiven Betrachtung (noch keine vollständige Berechnung nach der sogenannten „Standardisierten Bewertung“) ist die Herstellung der **Förderfähigkeit bei keiner der untersuchten Varianten möglich.**

Die Varianten 4, 5 und 6 zeigten kaum Verlagerungsnutzen vom PKW auf den ÖPNV. Die Varianten 4 und 5 sogar gar keinen. Alle 3 Varianten zeigten keine Reisezeiteinsparung im ÖPNV, sodass trotz der vergleichsweise geringen betrieblichen und baulichen Kosten die verkehrlichen Wirkungen zu gering ausfallen.

Die Variante 2 hingegen wird trotz der positiven verkehrlichen Wirkungen aufgrund der längeren Fahrzeit, der höheren Infrastrukturkosten und der geringen Erschießungswirkung im Vergleich zur Variante 1 nicht weiterverfolgt.

Zur vergleichenden Darstellung siehe auch Anlage 2.

5. Schlussfolgerung und Weiteres Vorgehen

Es wird vorgeschlagen die Varianten 1 und 3 zu vertiefen und aufgrund der Zusatzbetrachtungen weitere Untervarianten zu untersuchen. Eine Nachjustierung des sogenannten Prognose-Nullfalls als auch der Mitfälle ist erforderlich. Deswegen sollten folgende weitere Faktoren beachtet werden:

- Alternative Angebotskonzepte der Planfälle, um die bisherigen Berechnungsergebnisse zu optimieren. Darunter auch die Betrachtung einer neuen Variante: Verknüpfung der Straßenbahn PHV mit einer Variante der Straßenbahnerschließung ins Neuenheimer Feld.
- Ergebnisse aus PHV Vision und Entwicklung aus dem Gebiet PHV. Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen in PHV (Stichwort: Internationale Bauausstellung (IBA) und Masterplan PHV)
- Prüfung durch Gutachter PTV, welche Auswirkungen durch Maßnahmen aus dem Masterplan 100 % Klimaschutz und Klimaschutzaktionsplan der Stadt Heidelberg (beispielsweise zusätzliche Regio-Sonder-Buslinien) auf die Ergebnisse der Variantenuntersuchung erwartet werden.

- Weitere Einbindung des Rhein-Neckar-Kreises und der Nachbargemeinden, um die Straßenbahn nach Schwetzingen, wie im Förderantrag bewilligt, fortzuführen. Die regionale Einbindung sollte durch die Weiterführung der Straßenbahn ins PHV bis nach Schwetzingen auch entsprechende Linienkonzepte in Eppelheim und Plankstadt berücksichtigen. Mehrere Gespräche mit den Nachbargemeinden und dem Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis fanden bereits in 2019 statt. Weitere Abstimmungen werden in 2020 folgen.
- rnv GmbH und Stadt Heidelberg setzen sich dafür ein, dass die „Standardisierte Bewertung“ dahingehend überarbeitet wird, dass sich diese positiv auf Straßenbahnausbauprojekte wie in Heidelberg und seinem Umland auswirken kann. Diese Überarbeitung wird aber einige Zeit beanspruchen. Möglicherweise kann eine aktuell in Fachkreisen diskutierte Ergänzung der bisherigen Berechnungsmethodik in der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch einen neuen Faktor bereits kurzfristig positive Effekte zeigen. Dieser Zusatzfaktor wurde bis Ende 2019/Anfang 2020 in Aussicht gestellt.

Der Gutachter PTV setzt Anfang Januar 2020 seine Berechnungen im Auftrag der rnv GmbH fort.

Die Stadtverwaltung und rnv berichten im Rahmen der gemeinderätlichen Beratung nach Vorliegen der Ergebnisse voraussichtlich im Frühjahr 2020.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung war eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen (BmB) noch nicht notwendig und vorgesehen. Nach Beendigung der Variantenuntersuchung und einer möglichen Entscheidung wird der BmB bei den sich anschließenden Planungsprozessen (Vorentwurfs-, Entwurfs- und Ausführungsplanung) aktiv beteiligt.

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. Begründung: Die Planungen einer Straßenbahnerschließung des PHV können zur Zielerreichung beitragen. Ziel/e: Begründung: Ziel/e: Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Gesamtübersicht Patrick-Henry-Village - Heidelberg
02	Zusammenfassung der Ergebnisse
03	Anfrage Bunte Linke, Dr. Weiler-Lorentz Standardisierte Bewertung Straßenbahnanbindungen Patrick-Henry-Village Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 22.01.2020