




---

**Antworten auf die Fragen von Herrn Weiler-Lorentz (Bunte Linke) vom 10.01.2020 -  
Fragen siehe Anlage 03 zur Drucksache 0035/2020/BV**

**1. Welches Szenario wurde als Ohnefall der Untersuchung zugrunde gelegt?**

Für den Ohnefall wird ein optimiertes Betriebskonzept für das Jahr 2030 ohne Straßenbahnanbindung zu Grunde gelegt. So wurden 4 Buslinien zur Erschließung von Patrick-Henry-Village (PHV) angenommen:

- PHV1: nach Kirchheim bis S-Bahnhof
- PHV2: zum Heidelberger Hauptbahnhof
- Zwei E-Busse (Einzelfahrten) nach Eppelheim und in die Südstadt (Schulen)

Für den Busbetrieb wird in der HVZ ein 10-Minuten-Takt angesetzt.

**2. Welche Reisezeiten wurden für den Ohnefall und die verschiedenen Mitfällen zugrunde gelegt?**

- PHV1: Fahrt je Richtung 14 Minuten (nach S-Bahnhof-Kirchheim)
- PHV2: Fahrt je Richtung 16 Minuten (nach Hauptbahnhof Heidelberg)
- E-Busse: Abhängig von Linienführung

- VA1: Fahrt je Richtung 24 Minuten
- VA2: Fahrt je Richtung 25 Minuten
- VA3: Fahrt je Richtung 27 Minuten
- VA4: Fahrt je Richtung 28 Minuten
- VA5: Fahrt je Richtung 25 Minuten
- VA6: Fahrt je Richtung 27 Minuten

**3. Wurden für die Standardisierte Bewertung der verschiedenen Trassen Sensitivitätsanalysen erstellt in Bezug auf Wohnbevölkerung (Fahrgastaufkommen), Arbeitsplätze, Fahrzeit bzw. Streckenführung? Wenn ja, wie sehen die Ergebnisse aus?**

Präsentation und Vorstellung durch ptv in der SEVA-Sitzung am 22.01.2020.

**4. Was für ein Betriebsprogramm wurde zugrunde gelegt?**

Für den Straßenbahnbetrieb ins PHV ist in Anlehnung an den NVP ein 10-Min.-Takt angenommen worden.

Streckenführung:

- VA1:           Innenstadt – Hauptbahnhof – Czernybrücke – südlicher Pfaffengrund - PHV
- VA2 und 3:   Hans-Thoma-Platz – Hauptbahnhof – Montpellierbrücke - PHV
- VA4 und 5:   Verlängerung der Linie 26 nach PHV
- VA6:           Verlängerung der Linie 22 nach PHV

**5. Wurden für den MIV als Randbedingungen eine künftige deutliche Verknappung und Verteuerung der innerstädtischen Parkraumflächen und eine Steigerung der Energiekosten zugrunde gelegt? Wenn ja, in welcher Größenordnung?**

Nein, da zum Zeitpunkt der Berechnung noch keine politischen Beschlüsse darüber vorlagen. Die Ergebnisse der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung sollen anhand der Kriterien der Standardisierten Bewertung betrachtet werden, um die Zuschussfähigkeit zu ermitteln. Dabei dürfen nur Maßnahmen betrachtet werden, die verbindlich beschlossen sind.

Vereinbart wurde mittlerweile (12/2019), dass in der Neuberechnung in 2020 die Beschlüsse zum Klimaschutzaktionsplan sowie die mittlerweile beschlossene Steigerung der Parkkosten in der Innenstadt einbezogen werden.

**6. Wurde für den künftigen ÖPNV eine Absenkung der Tarife/ Fahrpreise berücksichtigt bzw. untersucht?**

In der derzeit anzuwendenden Form der Standardisierten Bewertung findet eine Änderung der Nutzerpreise (wie etwa Fahrpreise, Kraftstoffpreise, steuerliche Randbedingungen) nur eine marginale Berücksichtigung. Für die Vergleichsfälle spielt das keine Rolle da diese Preisansätze für alle Vergleichsfälle gleich sind.

**7. Welche Rahmenbedingungen wurden für die Trasse durch Kirchheim zugrunde gelegt? (Länge für die Streckenverlängerung von Kirchheim bis PHV, innere Erschließung von PHV VA Gleisanlage für Nachtabstellung, Anzahl der neuen Haltestellen, Investitionskosten)**

- VA4: Streckenlänge = 4,3 km  
Anzahl Haltestellen = 4 Stück  
Investitionskosten = 48 Mio. Euro (netto)
- VA5: Anzahl Haltestellen = 2 Stück  
Streckenlänge = 3,1 km  
Investitionskosten = 41 Mio. Euro (netto)

**8. Wurde für diese Strecke auch eine Analyse durchgeführt, die zugrunde legt**  
**1. die alte Streckenführung direkt zum Bismarckplatz**

Eine zusätzliche Linie mit Führung zum Bismarckplatz ist nur durch Infrastrukturanpassungen an der Bestandsstrecke möglich.

**2. einen zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Strecke vom Messplatz zum Mediamarkt**

Nein. Den Planfällen liegt bislang nur die Verlängerung der bestehenden Linie 26 auf der Bestandsstrecke zugrunde. In der Vorbereitung der Linien- und Fahrplankonzepte für die NKU hat man keine zusätzliche Linie berücksichtigt (Begründung siehe 8.1). Nach Vorliegen der ersten Ergebnisse ist deutlich geworden, dass die dafür notwendigen Anpassungen der Infrastruktur die Kostenseite weiter erhöhen.

**3. eine intelligente Ampelsteuerung für die beiden anderen eingleisigen Strecken**

Die Ampelschaltung entlang den eingleisigen Streckenabschnitten sind bereits auf eine maximal mögliche effiziente Schaltung ausgelegt.

**4. unterschiedliche Zuglängen der eingesetzten Straßenbahnen entsprechend den Möglichkeiten, die das aktuelle Beschaffungsprogramm der RNV (z.B. Einsatz von 50 m –Zügen) bietet**

Mit der Beschaffung der neuen Fahrzeuggeneration der rnv (RNT2020), wird bereits eine entsprechende Kapazitätssteigerung berücksichtigt. Nach der Fahrzeugbeschaffung wird die rnv über 30m-, 40m- und 60m-Züge verfügen. Im HD-Stadtnetz verfügt die rnv nur über 40m-Haltestellen, außer entlang der Streckenführung der Linie 5.

**5. eine Wohnbebauung entlang des Kirchheimer Weges VA einem höheren Fahrgastaufkommen auf der Linie 26?**

Siehe Beschlussvorlage (0065/2020/BV) Begründung 1. Ausgangssituation: In das Verkehrsmodell Heidelberg (Prognosemodell 2035) 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. Die Entwicklung des Wohnsportparks am Kirchheimer Weg mit einer entsprechenden Wohnbebauung ist ein Teil davon.

**9. Liegt eine Standardisierte Bewertung einer Straßenbahn für die Strecke Heidelberg - Schwetzingen über Plankstadt vor?**

Für das Gesamtprojekt Mobilitätsnetz wurde eine Standardisierte Bewertung erstellt (2013). Dort gab es eine Variante „Ost-West-Bahn“ ohne Altstadt. Diese Bewertung bezog sich auf eine Linie von Schwetzingen über Plankstadt und Eppelheim in Richtung Bismarckplatz.

Eine Strecke ins Patrick-Henry-Village war nicht Teil der Maßnahme.

Die Bewertung erfolgte noch nach der alten Berechnungsmethode.

**10. Liegt für diese Streckenführung eine Zusage des Landes/Bundes für Zuschüsse vor?**

Die „Ost-West-Bahn“ wurde in das Projekt Mobilitätsnetz Heidelberg aufgenommen, eine Förderung durch das Bundes-GVFG wurde dadurch möglich. Nach Vorliegen des ablehnenden Bürgerentscheides in Plankstadt hat man keinen Förderantrag zur Straßenbahnverlängerung über Plankstadt nach Schwetzingen gestellt.

**11. Wie breit sind die Trassen durchs Kirchheimer Feld (einschließlich der Masten für Oberleitung und Sicherheitsabstand)?**

Der komplette Bahnkörper wird mit circa 12 m Breite angenommen (inklusive Oberleitungs- und Entwässerungsanlagen).