

# Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 12.03.2024

**Anfrage Nr.: 0025/2024/FZ**  
**Anfrage von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz**  
**Anfragedatum: 20.02.2024**

**Beschlusslauf**

Letzte Aktualisierung: 21. März 2024

**Betreff:**

**Straßenbahn nach Kirchheim**

## Schriftliche Frage:

Stellen Sie mir bitte die absoluten Zahlen der Investitionskosten und der Folgekosten der verschiedenen Varianten in Drucksache: 0073/2022/BV zur Verfügung.

## Antwort:

In Drucksache 0073/2022/BV wurden in Anlage 01 auf den Folien 10, 11, 12 und 15 die Ergebnisse aus den verschiedenen Untersuchungen 2018-2021 zusammengefasst und dargestellt. Die letzte Untersuchung aus 2021, auf die sich die Details der Kosten und Förderquoten auf Folie 15 beziehen, befasst sich mit den Varianten 1.4, 38 und 3K und den jeweiligen Kombinationen mit Verlängerung nach Schwetzingen. Die Investitionskosten dieser Varianten wurden auf Folie 15 dargestellt. Die Folgekosten sind der Folie 13 unter Unterhaltskosten Fahrweg Mitfall und Kapitaldienst für Fahrwegkosten zu entnehmen.

Investitionskosten und Folgekosten zur Straßenbahn nach Kirchheim wurden in den vorhergehenden Untersuchungen 2019 und 2020 berechnet. Es handelte sich um die Varianten und Untervarianten 5 und 6, dabei hat man die Variante 6 aufgrund des negativen Nutzen-Kosten-Quotienten bereits in 2020 nicht mehr berücksichtigt. Bei der 3. Untersuchung in 2020 wurden die Ergebnisse der Varianten 5 unter Punkt 1.1 der Drucksache 0073/2022/BV beschrieben und auf den Folien 10, 11 und 12 dargestellt.

„Die Ergebnisse bei allen Varianten lagen deutlich im negativen Bereich ( $< 0$ ), sodass hier keine Förderung möglich sein wird und damit die Varianten nicht weiterverfolgt werden. Im Wesentlichen sind hier die Reisezeiten gegenüber den anderen Varianten schlechter und durch die eingleisigen Streckenabschnitte ist die notwendige Taktverdichtung nicht zu erreichen.“ Dadurch ist ein solches Fahrtenangebot nicht attraktiv und erreicht einen geringen

---

Anfrage Nr.:

**Anfrage Nr.: 0025/2024/FZ**

00361245.docx

...

verkehrlichen Nutzen sowohl für Patrick-Henry-Village als auch für andere Fahrgäste, die potenzielle Nutzer dieser Linie(n) werden könnten. Darüber hinaus wäre das Gebiet Patrick-Henry-Village nur halbseitig erschlossen, was ebenfalls zu einem relativ geringen verkehrlichen Nutzen führt.

Die Investitionskosten (Kapitaldienst ohne Risikozuschlag) und Folgekosten (Unterhaltskosten Fahrweg im Mitfall) der Varianten 5 sind auf der Folie 12 dargestellt.

Bei den Untersuchungen in 2019 und 2020 (Preisstand 2016, ohne Planungskosten) ging man von Investitionskosten in Höhe von 44,8 Mio.€ aus. Gleichzeitig lag der Nutzen-Kosten-Quotient  $< 0$ , wodurch diese Maßnahme nicht förderfähig ist.

## **Sitzung des Gemeinderates vom 14.03.2024**

**Ergebnis:** behandelt