

STADT SCHWETZINGEN

Amt: Oberbürgermeister
Datum: 13.11.2012
Drucksache Nr. 1263/2012/1

Beschlussvorlage

Sitzung Technischer Ausschuss am 08.11.2012

- nicht öffentlich -

Sitzung Gemeinderat am 22.11.2012

- öffentlich -

Straßenbahn Heidelberg - Schwetzingen

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat befürwortet grundsätzlich die Möglichkeit einer Verlängerung der Straßenbahnlinie von Eppelheim nach Schwetzingen im Rahmen des von der Stadt Heidelberg erarbeiteten Mobilitätsnetzes.
2. Die Stadt Schwetzingen beteiligt sich an den Gesamtkosten für eine vertiefte Untersuchung und Antragstellung zur Förderung einer Straßenbahnverlängerung von Eppelheim nach Schwetzingen in Höhe von 200.000 €. Auf die Stadt Schwetzingen entfallen anteilig 36.134 €. Die entsprechenden Mittel sind im Haushalt bereit zu stellen.
3. Die notwendigen Entscheidungen über den Bau der Verlängerungsstrecke und über die Verteilung der laufenden Betriebskosten erfolgen im weiteren Verfahren.

Erläuterungen:

1. Allgemeines

Ab dem Jahr 1927 bestand eine Straßenbahnlinie von Heidelberg nach Schwetzingen. Bis 1938 fuhr diese in Verlängerung sogar bis zur Gemeinde Ketsch. Im Zuge der Reduktion des Heidelberger Straßenbahnnetzes von 1962 bis 1976 wurde der Betrieb der Linie 11 nach Schwetzingen im Jahr 1974 eingestellt, die Schienen und straßenbahntechnischen Anlagen wurden in den Folgejahren zurückgebaut.

In Folge des nicht nur regionalen, sondern auch landes- und bundesweiten Ausbaus des Schienennahverkehrs werden seit einiger Zeit Überlegungen angestellt, Schwetzingen wieder über Plankstadt und Eppelheim an die Straßenbahn nach Heidelberg anzubinden. Es wird allgemein davon ausgegangen, dass die Entwicklungspotentiale von an öffentlichem Schienennahverkehr gelegenen Gemeinden besonders gut sind, weil die schnelle und attraktive Erschließung des Wohnorts durch ÖPNV für viele Menschen schon heute wichtig ist, aber vor allem in Zukunft besonders wichtig sein wird. Auch die Metropolregion Rhein-Neckar sieht dies im in der Aufstellung befindlichen neuen Regionalplan so.

Die Verbindung von Schwetzingen nach Heidelberg über den ÖPNV ist derzeit nicht befriedigend. Es besteht eine Busverbindung mit der Linie 717, die Heidelberg und Speyer verbindet. Diese Buslinie verfügt über viele Haltestellen und durchfährt noch weitere Orte auf dem Weg nach Heidelberg, sie steht zudem morgens häufig im Stau auf der Speyerer Straße nach Heidelberg. Über die Buslinie 713 besteht eine Verbindung zur

Straßenbahnlinie

Eppelheim-Heidelberg, die allerdings zum einen ein mehrfaches Umsteigen bedingt, und die zum anderen das Risiko der Unpünktlichkeit trägt, wenn der Pkw-Verkehr allgemein stark ist.

Allgemein haben Straßenbahnen für die Fahrgäste wegen Pünktlichkeit und Bequemlichkeit eine deutlich höhere Attraktivität als Busse. Deshalb steigen viele Menschen auch erst nach Erschließung durch eine Straßenbahn vom Pkw auf den ÖPNV um.

2. Mobilitätskonzept Heidelberg

Die Stadt Heidelberg hat ein umfassendes Mobilitätskonzept für die Erweiterung des Straßenbahnangebots erstellt. Dieses beinhaltet in Abstimmung mit der Gemeinde Plankstadt und den Städten Eppelheim und Schwetzingen auch die angedachte Verlängerung der Straßenbahnlinie von Eppelheim nach Schwetzingen. Der Gemeinderat war hierüber informiert worden.

Inzwischen liegen umfassende Machbarkeitsuntersuchungen vor, die sowohl die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit der Straßenbahnverlängerung als auch die bauliche Situation der Streckenverlängerung untersuchen. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass

- die sog. Standardisierte Bewertung durch die BTV Group die grundsätzliche Förderfähigkeit der Investitionen zum Bau der Streckenverlängerung nach GVFG/Entflechtungs-gesetz durch Bund und Land ergeben hat, weil die Maßnahme verkehrlich sinnvoll ist und der gesamtwirtschaftliche Nutzen größer ist als die gesamtwirtschaftlichen Kosten;
- die Streckenverlängerung über Plankstadt nach Schwetzingen technisch machbar ist und der Straßenbahnverkehr gut funktionieren würde; insbesondere wurde eine gute Lösung für die Streckenführung durch Plankstadt gefunden.

Durch die Aufnahme der Streckenverlängerung Eppelheim-Schwetzingen in das Heidelberger Mobilitätsnetz ist sichergestellt, dass die nach GVFG/Entflechtungsgesetz vorgeschriebene Mindestinvestition in Höhe von 50 Mio. €, die für eine Förderung des Bundes notwendig ist, klar überschritten wird.

3. Kosten

a) *Investitionskosten Streckenverlängerung*

Durch die im Auftrag des VRN vorgenommenen Untersuchungen werden die Gesamtinvestitionskosten für den Bau der Verlängerungsstrecke auf derzeit 36 Mio. € beziffert. Bei einer Aufnahme des Projekts in die Förderung nach GVFG/Entflechtungsgesetz würden 60 % der anerkennungsfähigen Kosten durch den Bund und 20 % durch das Land übernommen. Da Teile der Strecke – vor allem die Streckenführung durch Plankstadt – nach heutigen Stand nicht förderfähig wären, weil es an einem separaten Gleiskörper fehlt, verblieben 17,4 Mio. € zur Restfinanzierung vor Ort. Würde der Rhein-Neckar-Kreis seiner bisherigen Praxis entsprechend die Hälfte dieser Restkosten tragen (durch Beschluss des Kreistags), verbliebe eine Restsumme in Höhe von 8,7 Mio. € bei der Gemeinde Plankstadt und den Städten Eppelheim und Schwetzingen.

Grundlagen:

- Planung im Auftrag des VRN von 2011 (IBKA)
- Ortsdurchfahrt Plankstadt teilweise ohne Zuschüsse (Fördervoraussetzung besonderer Bahnkörper)

Gesamtkosten	36 Mio.€
davon vsl. nicht zuwendungsfähig (z.B. Planung, Trassierung Plankstadt)	12,7 Mio.€
zuschussfähige Kosten	23,3 Mio.€
davon Zuschuss (80%)	18,6 Mio.€
davon Komplementäranteil (20%)	4,7 Mio.€
Vor Ort zu finanzieren	17,4 Mio.€
davon 50 % durch Rhein-Neckar-Kreis	
Eppelheim/Plankstadt/Schwetzingen	8,7 Mio. €

b) Betriebskosten

Die voraussichtlichen Betriebskosten für die verlängerte Strecke zwischen Eppelheim und Schwetzingen liegen nach einer aktuell vorliegenden Betriebskostenschätzung des RNV **zwischen 518.000 € und 592.000 €**

c) Weitergehende Untersuchung

Zur Vorbereitung des Antrags nach GVFG/Entflechtungsgesetz ist eine abschließende **weitergehende Untersuchung** erforderlich. Die Kosten für diese Untersuchung betragen insgesamt rund **200.000 €** Diese teilen sich wie folgt auf:

- 100.000 € durch den Rhein-Neckar-Kreis,
- 100.000 € durch Eppelheim, Plankstadt und Schwetzingen.

d) Aufteilung der Kosten

Zwischen den (Ober)Bürgermeistern von Eppelheim, Plankstadt und Schwetzingen wurden Gespräche wegen der Aufteilung der anstehenden Kosten für die weitergehende Untersuchung zwischen den 3 Gemeinden geführt. Dabei wurde deutlich, dass eine reine Aufteilung dieser Kosten nach Streckenlänge – ein durchaus übliches Verfahren – an dieser Stelle nicht angezeigt ist, da sonst die Kosten zulasten der Gemeinde Plankstadt wegen der durch den Ort führenden Streckenlänge im Verhältnis zu den beiden anderen Gemeinden zu hoch ausfielen. Andererseits bringt die komplette Erschließung der Länge nach mit 3 Haltestellen für Plankstadt auch nicht geringe Vorteile. Aufgrund der Gespräche wurde deutlich, dass eine Aufteilung der Kosten für die weitergehende Untersuchung mit dem Maßstab

1/3 Streckenlänge zu 2/3 Einwohneranzahl

zu einer sachgerechten und nachvollziehbaren Aufteilung führt. Die Aufteilung der **100.000 €** stellt sich damit wie folgt dar:

Eppelheim	29.567 €
Plankstadt	34.299 €
Schwetzingen	36.134 €

Inwieweit dieser Maßstab auch für die späteren Investitionskosten und die Kosten des laufenden Betriebs geeignet ist, muss derzeit noch nicht abschließend entschieden werden und ist eine Frage des weiteren Verfahrens und der noch anstehenden Verhandlungen zwischen den 3 Gemeinden und deren Gremien.

4. Weiteres Vorgehen

Der derzeitige Zeitplan für das weitere Vorgehen sieht wie folgt aus:

Zeitplan
➤ Zur Zeit: Endabstimmung der Standardisierten Bewertung mit Bund und Land
➤ Bis Ende 2012: Grundsatzentscheidung der Gremien zur Realisierung der Streckenverlängerung Eppelheim – Schwetzingen im Rahmen des Mobilitätsnetzes HD – Finanzierung 100.000 € für vertiefte Prüfung und Antragserstellung
➤ Anfang 2013 Antragstellung GVFG-Rahmenantrag für das Mobilitätsnetz Heidelberg und Einreichen der ersten Finanzierungsanträge
➤ Herstellung des Baurechts bis Ende 2015 (Bürgerbeteiligung, Planfeststellung)
➤ 2016 Baubeginn (nach Vorliegen Finanzierungszusage)
➤ 2018 Inbetriebnahme

Das zügige Vorgehen ist erforderlich, weil nach heutigem Stand die Förderung nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz zum Jahr 2019 ausläuft und danach eine 80 %-Förderung nicht mehr zu erreichen sein wird. Die notwendigen Entscheidungen zur Realisierung würden im weiteren Verfahren getroffen.

5. Einbindung und Information der Bürger/innen

Selbstverständlich würde im weiteren Verfahren eine kontinuierliche Information und – soweit erforderlich und angezeigt – auch Beteiligung der Schwetzingener Bürger/innen erfolgen. Angesichts der insgesamt großen Vorteile dieses Projekts ist von einer überwiegenden Zustimmung und positiven Beurteilung durch die Bürger/innen auszugehen. Die weitere Entwicklung wird indes abzuwarten sein.

Oberbürgermeister: