

# Mobilitätsnetz Heidelberg

## Informationsveranstaltung „Standardisierte Bewertung“

### Termin & Ort

Datum: 12. November 2013  
Ort: Rathausaal, Rathaus Stadt Heidelberg  
Zeit: 18.00 – 21.00 Uhr

Inhalt	Seite
TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 HSB als Investor	3
TOP 3 Rückblick auf die Veranstaltung vom September 2012	3
TOP 4 Vortrag: Standardisierte Bewertung	4
TOP 5 Abschluss	9

## TOP 1 Begrüßung

Erster Bürgermeister Bernd Stadel begrüßte die Teilnehmenden zur zweiten Informationsveranstaltung des Mobilitätsnetzes Heidelberg mit dem Schwerpunkt Standardisierte Bewertung. Einführend beschrieb er die beiden Hauptachsen aus denen das Mobilitätsnetz Heidelberg besteht: Die „Campusbahn“ mit der Verbindung von der Altstadt ins Neuenheimer Feld. Und der „Ost-West-Bahn“ der direkten Verbindung von Schwetzingen über die Bahnstadt in die Altstadt. Förderanträge konnten bereits für die Projekte Neuenheimer Feld, Kurfürsten-Anlage und Bahnstadt eingereicht werden. Für die Teilprojekte „Pfaffengrund“ und „Heidelberg Hbf Nord“ sei dies für nächstes Jahr vorgesehen.

Mit dem Masterplan Klimaschutz habe sich die Stadt Heidelberg ehrgeizige Ziele für die CO<sub>2</sub> - Einsparung gesetzt. Ein entscheidender Beitrag dazu wird das Mobilitätsnetz liefern können. Dessen Realisierung würde eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Konzentration von 4.500 Tonnen ermöglichen, vergleichbar mit den Ausstößen eines VW Golfs, der dreimal um die Erde fahren würde, so Stadel.

Durch den Abend führte Yvonne Knapstein von dem Moderationsbüro team ewen. Ziel der Veranstaltung war es, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer darüber zu informieren, was mit den Anregungen, Hinweisen und Kommentaren der ersten Veranstaltung vom September 2012 passiert ist und die Vorgehensweise als auch die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung zu erläutern. Im Anschluss an die Veranstaltung hatten die Interessierten zudem die Möglichkeit, sich an Informationsständen zum Mobilitätsnetz mit seinen Teilprojekten und darüber hinaus zu dem zugrunde liegenden Linien- und Betriebsnetz sowie der Standardisierten Bewertung zu informieren und Fragen zu klären. Insgesamt kamen etwa 30 interessierte BürgerInnen zu der zweiten Veranstaltung zu dem Gesamtkonzept des Mobilitätsnetzes Heidelberg.



## TOP 2 HSB als Investor

Herr Jäger, Geschäftsführer der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB), stellte ihr Engagement als Investor für das Mobilitätsnetz Heidelberg dar. Als Eigentümer der Infrastruktur für den ÖPNV in Heidelberg investiere die HSB in das Projekt „Mobilitätsnetz Heidelberg“ und ist für die Beantragung der GVFG-Mittel zuständig. Für den Bau und Betrieb sei die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zuständig, so Jäger. Er machte deutlich, dass die Verwirklichung der Projekte noch vor 2019 durchgeführt werden müssen, da sonst die GVFG-Förderung auslaufe.

Die Standardisierte Bewertung für das Mobilitätsnetz Heidelberg ergab einen Nutzen-Kosten-Quotient höher 1<sup>1</sup> für das Gesamtnetz mit seinen Teilprojekten. Auch Varianten des Mobilitätsnetzes Heidelberg, die unterschiedliche Teilprojekte enthalten, haben einen Faktor > 1 als Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung. Dies biete einem viele Möglichkeiten in der Realisierung des Gesamtkonzeptes und der Teilprojekte. Insgesamt könne dadurch ein positiver Gesamtnutzen für Heidelberg und Umgebung erzielt werden. Ein neutraler Wirtschaftsprüfer habe eine betriebswirtschaftliche Untersuchung durchgeführt und die konkreten Auswirkungen auf die HSB für die Bauzeit und den Betrieb analysiert. Dabei seien verschiedene Szenarien berücksichtigt worden (Best & Worst Case). In allen Varianten steige zwar das Defizit der HSB, trotzdem sei die Investition aus Sicht der HSB zur Stärkung des ÖPNV mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen sinnvoll und notwendig.

## TOP 3 Rückblick auf die Veranstaltung vom September 2012

Herr Thewalt gab einen kurzen Überblick über den Umgang mit den wesentlichen Anregungen und Hinweisen aus der Veranstaltung im September des letzten Jahres und stellte den aktuellen Stand zu den Teilprojekten im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg vor.

Oft werde angeregt, weitere Strecken in das Mobilitätsnetz mit aufzunehmen, oder geplante Strecken auszutauschen. Das Gesamtprojekt sei festgelegt und mit Vertretern der Verkehrsministerien von Bund und Land abgestimmt und könne somit nicht beliebig verkleinert oder vergrößert werden, so Thewalt.

Eine andere häufig gestellte Frage sei, warum das Mobilitätsnetz Heidelberg nur Maßnahmen, die die Straßenbahn betreffen, beinhalte und nicht auch Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr, Fußgänger und Radverkehr. Herr Thewalt erläuterte, dass in 2011 von den Fördermittelgebern die Perspektive eröffnet wurde, verschiedene Straßenbahn - Teilprojekte zu einem Gesamtprojekt zusammenzufassen und damit über die Schwelle einer Investitionssumme von 50 Mio € zu kommen. Damit können Bundesfördermittel beantragt werden; die Gesamtsumme der Fördermittel steigt damit gegenüber „Landesprojekten“ von 75% auf 80% der anrechenbaren Kosten. Die Mittel des GVFG sind derzeit nur bis

---

<sup>1</sup> Ergibt die standardisierte Bewertung einen Nutzen-Kosten-Quotienten größer 1, so ist eine Voraussetzung für Förderfähigkeit nach GVFG erfüllt (siehe dazu auch die Ausführungen unter TOP 4).

einschließlich 2019 gesichert, daher gilt es rasch zu arbeiten. Auch wenn im Zentrum der Maßnahmen die Straßenbahn stehe, so werden die anderen Verkehrsarten gleichrangig in der zu erstellenden Gesamtverkehrskonzeption berücksichtigt.

Ein Ergebnis der Standardisierten Bewertung sei es, dass Nachteile wie z.B. die neue Linienführung und geringe Fahrzeitverlängerung für Pfaffengrund und Kirchheim, bedingt durch die Anbindung des Teilprojekt „Bahnstadt“, durch die Vorteile einer direkten Anbindung an den Hauptbahnhof Süd ausgeglichen werde, so Thewalt  
Zum Teilprojekt „Altstadt“ laufe derzeit der Variantenvergleich zwischen einer Linienführung am Neckarufer oder der Friedrich-Ebert-Anlage.

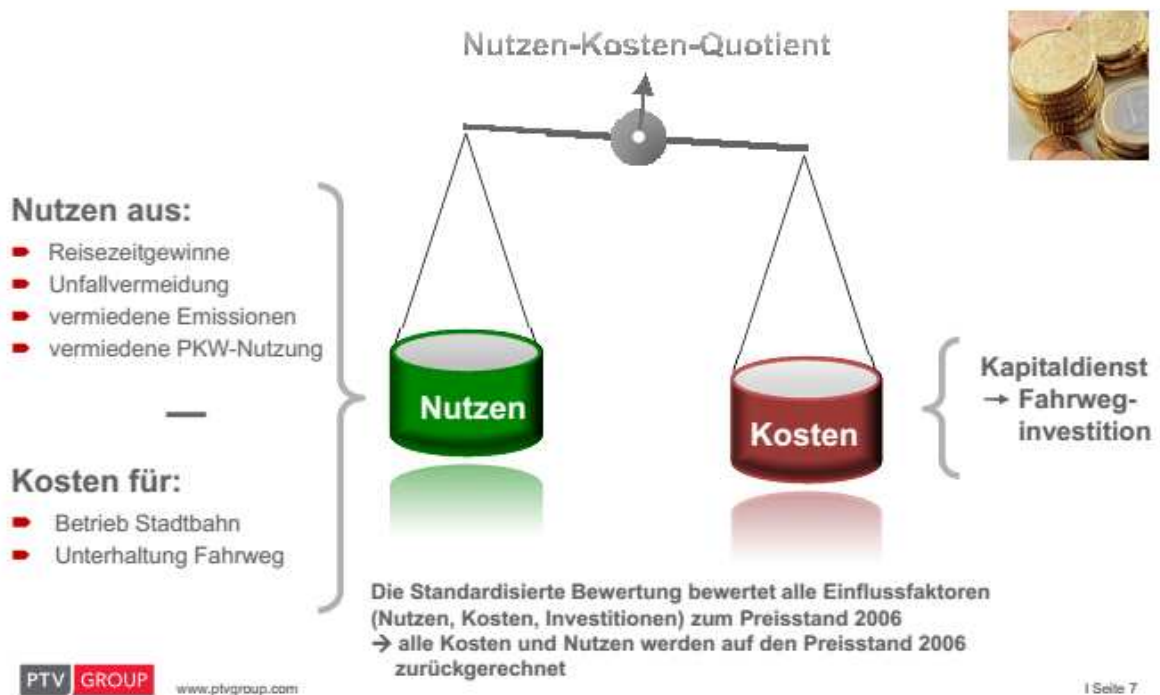
Zum Teilprojekt „Hauptbahnhof Nord“ gibt es eine eigene Veranstaltungsreihe, deren Inhalte auf <http://www.mobinetz-hd.de/mobilitaetsnetz/hauptbahnhof.html> dokumentiert werden. Auf der Internetplattform mobinetz-hd.de werden Unterlagen und aktuelle Planungsstände weitestgehend veröffentlicht, macht Herr Thewalt deutlich.

## TOP 4 Vortrag: die Standardisierte Bewertung

Frau Strauß, von der ptv group, stellt die Vorgehensweise und die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung für das Mobilitätsnetz Heidelberg vor.

Für eine Förderung durch das GVFG-Bundesprogramm sei die Standardisierte Bewertung eine notwendige Voraussetzung. Gefördert werden Maßnahmen nur dann, wenn diese verkehrlich sinnvoll und die gesamtwirtschaftlichen Nutzen größer als die Kosten seien. Dabei werden auch die Umweltwirkungen berücksichtigt. Im Rahmen der Bewertung wurden für das Jahr 2025 zwei Zustände betrachtet. Der „Ohnefall“, als optimierter Zustand ohne Investitionsvorhaben, sowie der „Mitfall“, als Planfall mit Investitionsvorhaben. Betrachtete Kostenbestandteile waren dabei die Kapitaldienste und Unterhaltungskosten für den Fahrweg und die Fahrzeuge sowie deren Energiekosten. Zudem die Personalkosten der Fahrer und des örtlichen Personals. Weiter wurde der Nutzen in die Berechnung miteinbezogen, wie zum Beispiel die eingesparten Betriebskosten, Unfallschäden und Abgase verursacht durch den motorisierten Individualverkehr, sowie eingesparte Reisezeiten. Betrachtet werden dabei die Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr, sowie dessen Angebotsänderung. Im Ergebnis werde ein „Nutzen-Kosten-Quotient“ ermittelt.

## STANDARDISIERTE BEWERTUNG – METHODIK ERMITTLUNG NUTZEN-KOSTEN-QUOTIENT



Für die Berechnung werden allgemein gültige Kostensätze verwendet, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten.

Kann ein Nutzen-Kosten-Quotient höher 1 erzielt werden, ist die Voraussetzung für eine Förderung im Rahmen des GVFG erfüllt. Es bedeute aber nicht automatisch, dass eine Förderung dann auch erfolge. Das Projekt kommt auf Bundesebene auf eine Liste, aus der Vorhaben dann ausgesucht Förderung erfahren.

Eine Grundlage der Standardisierten Bewertung stellt auch eine Prognose zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage dar. Hier wurde ermittelt, dass Heidelberg bis zum Jahr 2025 zusätzliche 13.600 Einwohner und 10.000 Arbeitsplätze haben wird. Die Zahl der Wege pro Werktag steige nach den Berechnungen des Verkehrsmodells von 619.000 auf 676.000 im Jahr 2025 an (+9,2%).

Herr Heidenreich, Bereichsleiter bei der RNV GmbH für Angebots- und Betriebsplanung, erläutert die geplanten Änderungen mit der Realisierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg. Im Falle einer Umsetzung des Gesamtpaketes inklusive Schienenanbindung Altstadt verändert sich das Liniennetz in folgender Form:

**Straßenbahn:**

- | Linie 21 über Neuenheimer Feld und verlängert bis Altstadt.
- | Linie 22 im Weiteren verlängert bis Schwetzingen, neu über Bahnstadt - Hbf und im Osten verlängert bis Altstadt.

- | Linie 26 zwischen Kirchheim und Bismarckplatz über Bahnstadt - Bergheimer Straße.

Beim Busnetz werden Parallelverkehre zur Straßenbahn bestmöglich abgebaut und Teilstrecken zu Durchmesserlinien verbunden:

- | Linie 32 entfällt komplett.
- | Die Linien 29, 31 und 37 werden zu einer neuen Linie vom Boxberg über Bismarckplatz - Mönchhofstraße bis Sportzentrum Nord verbunden
- | Die Linie 33 endet von Ziegelhausen kommend am Bismarckplatz, von Emmertsgrund kommend am Hbf.
- | Linie 35 fährt zur Stärkung des neuen Knotens Seegarten über Hbf - Kurfürstenanlage statt über Bergheimer Straße.
- | Linie 713 entfällt und geht in der neuen Straßenbahn nach Schwetzingen auf.

Frau Strauß stellt dar, dass neben dem Gesamtkonzept in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber auch zahlreiche weitere Varianten untersucht wurden (siehe Folie). Alle untersuchten Varianten erreichen in der Standardisierten Bewertung Werte deutlich über 1 und sind demnach grundsätzlich förderfähig. Frau Strauß betont, dass im Vergleich zu anderen Projekten das Mobilitätsnetz Heidelberg ein sehr gutes Ergebnis erreiche.

### STANDARDISIERTE BEWERTUNG MOBILITÄTSNETZ HEIDELBERG – ERGEBNISSE

	Campusbahn	OstWestbahn ohne Altstadt	Gesamtnetz ohne Altstadt	Gesamtnetz mit Altstadt (Standardisierte Bewertung)
Neubaustrecke Neuenheimer Feld	■	■	■	■
Umbau Vorplatz Hauptbahnhof Heidelberg	■	■	■	■
Umbau Kurfürsten-Anlage	■	■	■	■
Neubaustrecke Bahnstadt	■	■	■	■
Neubaustrecke Eppelheim – Schwetzingen	■	■	■	■
Zweigleisiger Ausbau Autobahnbrücke Eppelheim	■	■	■	■
Umbau Eppelheimer Straße (Pfaffengrund)	■	■	■	■
Neubaustrecke Altstadt (Variante Seegarten – Uniplatz)	■	■	■	■
<b>Ergebnis: Nutzen-Kosten-Quotient</b>	<b>2,56</b>	<b>1,53</b>	<b>~ 1,5</b>	<b>1,94</b>



Abschließend stellt Frau Strauß die wesentlichen Wirkungen des Mobilitätsnetzes dar: Die Bündelung der Investitionsmaßnahmen zum Mobilitätsnetz führe zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung im ÖPNV. 10.000 neue Fahrgäste können am Tag gewonnen, 26 Millionen PKW-Kilometer eingespart werden und die CO<sub>2</sub>-Emission sinken um rund 4.500 Tonnen pro Jahr.

Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse ist unter [http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx\\_sbdownloader/2013-11-12\\_Praesentation\\_Buergerinfo.pdf](http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx_sbdownloader/2013-11-12_Praesentation_Buergerinfo.pdf) zu finden.

### Fragen/Kommentare

Die Teilnehmenden hatten nach den Vorträgen die Gelegenheit, den Referenten Fragen zu stellen, sowie Hinweise und Kommentare zu geben.



*Werden bei der Standardisierten Bewertung auch Zeitverzögerungen im Fahrplan aufgrund von Stausituationen berücksichtigt?*

Die Standardisierte Bewertung werde auf Basis der vorherrschenden Fahrplanzeiten berechnet, Sonderfälle, wie auftretende Staus werden jedoch nicht berechnet. Ein Teilnehmer warf daraufhin ein, dass sich die Staus durch den Bau der Straßenbahn verbessern würden und dieser somit vorteilhaft für die Stadt Heidelberg auswirken sei.

*Die Einkommensrate der Bevölkerung oder die Strompreise würden sich auch auf die Ticketpreise des ÖPNV auswirken, so ein Teilnehmender. Für die Zukunft solle nicht nur über ein Sozialticket nachgedacht werden, sondern allgemein bezahlbare Ticketpreise realisiert werden, um den steigenden Fahrkosten entgegenzuwirken.*

Die Werte der betriebswirtschaftlichen Berechnung, welche zusätzlich zur standardisierten Bewertung erstellt wurde, seien kritisch hinterfragt worden und

enthalten sowohl steigende Strompreise als auch mögliche Senkungen in der Einkommensrate. Aus diesem Grund seien verschiedene Szenarien berechnet (Best & Worst Case) worden. Diese berücksichtigen steigende oder fallende Werte. Herr Buter, Rhein-Neckar-Verkehr wies darauf hin, dass die verwendeten Werte in der Standardisierten Bewertung bundeseinheitlich vorgegeben werden. Preiserhöhungen seien für den Individualverkehr höher als für den ÖPNV. Die berechnete Fahrgastzunahme sei eine realistische Prognose. Erfahrungen aus anderen Städten ergaben sogar weitaus höhere Fahrgastzahlen als zuvor berechnet, so Herr Buter weiter.

*Entscheidet die Heidelberger Bevölkerung, ob es eine Anbindung nach Schwetzingen geben werde?*

Die Entscheidung läge bei den Gemeinden, welche an dem Ausbau der Strecke nach Schwetzingen beteiligt sind, wie zum Beispiel die Gemeinde Plankstadt. Diese Anbindung sei ein Entgegenkommen der Stadt Heidelberg, auch dieses Teilprojekt in das Gesamtpaket Mobilitätsnetz aufzunehmen, um die Fördermittel abrufen zu können. Auch ohne den Anschluss Schwetzingen sei das Ergebnis der Standardisierten Bewertung höher 1 und würde somit gefördert werden können.

*Wurde der Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV ebenfalls berücksichtigt?*

Die Standardisierte Bewertung gehe lediglich von einem „bi-modalem Split“, also nur dem Umstieg von PKW auf den ÖPNV aus. Normalerweise wechsle der Fahrradfahrer nicht.

*Berücksichtigt die Kosten-Nutzen-Betrachtung auch den CO2 Verbrauch?*

Der CO2 Verbrauch für den Betrieb werde betrachtet, nicht aber während der Bauphase. Berücksichtigt worden seien die eingesparten PKW-Kilometer sowie Emissionen im Betrieb (Energieverbrauch, Busemission, etc.).

*Wird es einen Bürgerentscheid für die Altstadtanbindung geben?*

Der Gemeinderat habe Untersuchungsaufträge erteilt und wie alle anderen Teilprojekte wird auch die Altstadtanbindung in die öffentliche Diskussion gebracht werden, führt Erster Bürgermeister Stadel aus. Zum jetzigen Zeitpunkt können hierzu noch keine Angaben gemacht werden

*Die Ergebnisse der betriebswirtschaftlichen Berechnung für die HSB ergeben ein Defizit. Sei es dann nicht sinnvoller, andere Möglichkeiten/Varianten zu überprüfen, die zu einer Verbesserung im ÖPNV führen würden?*

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sei als neutraler Analysator für das Projekt Mobilitätsnetz Heidelberg herangezogen worden, mit dem Auftrag, realistische Werte für das Jahr 2025 zu ermitteln. Ziel sei es, jeden Stadtteil an das Zentrum anschließen zu können. Für die Standardisierte Bewertung und auch die



betriebswirtschaftliche Bewertung wurden dazu alle wichtigen Punkte zwischen der HSB, der Stadt Heidelberg und dem Rhein-Neckar-Verkehr abgestimmt und überprüft. Neuartige Bussysteme wären schwer zu realisieren, da dabei mit höheren Kosten und Umsetzungsschwierigkeiten zu rechnen wäre. Ein Teilnehmer merkte zudem an, dass in den letzten 25 Jahren jegliche Betriebssysteme (Bus, Bahn,...) diskutiert worden seien und die Entscheidung für Straßenbahn als ÖPNV-System das Ergebnis davon darstelle. Busse hätten nicht die Kapazität für starken Zuwachs, Umweltschutzaspekte könnten schwerer oder gar nicht eingehalten werden.

*Welche Erfahrungen wurden bezüglich der Rückzahlungen der Vorfinanzierung durch den Bund bei solchen Baumaßnahmen gemacht? Wird es nach der Fertigstellung eine Evaluation geben?*

Der Bund zahle in der Regel sehr zeitnah, etwa nach einem Jahr. Zusätzlich werde das Land 20% der Kosten finanzieren und bevorzuge dabei Projekte, die durch den Bund gefördert werden. Für eine Evaluation gebe es kein vorgeschriebenes Verfahren. Nachbetrachtungen bezüglich der Fahrgastzahlen werden durchgeführt.

## TOP 5 Abschluss

Im Anschluss an die Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich an Informationsständen über den aktuellen Stand der Projekte und über das Gesamtnetz zu informieren, Hinweise und Anregungen zu geben, sowie Fragen zu stellen. Frau Knapstein, team ewen, wies darauf hin, dass die Dokumentation, als auch die Vorträge der Referenten online bei [www.mobinetz-hd.de](http://www.mobinetz-hd.de) zu finden seien.

Herr Thewalt bedankte sich bei den Interessierten und freute sich, dass auch Stadträte an diesem Abend anwesend waren. Heidelberg sei eine wachsende Stadt mit steigenden Einwohnerzahlen.

Trotz der steigenden Zahlen sollen die Ziele des Masterplans Klimaschutz eingehalten werden können, welche durch den Gemeinderat vorgegeben wurden. Zusätzlich muss dringend eine behindertengerechte Nutzung des ÖPNV nachgerüstet werden. Die Realisierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg kann diesen Zielen gerecht werden.

