Drucksache: 0183/2004/BV
Heidelberg, den 14.10.2004

Vertraulich zu behandeln
bis zur ersten öffentlichen
Beratung in den Gremien
des Gemeinderats

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Straßenbahn Im Neuenheimer Feld -
Projektbeschluss**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	26.10.2004	N	O ja O nein O ohne	
Bezirksbeirat Neuenheim / Handschuhsheim	23.11.2004	N	O ja O nein O ohne	
Gemeinderat	16.12.2004	Ö	O ja O nein O ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie die Bezirksbeiräte empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat beschließt eine Straßenbahntrasse als Ringschluss Berliner Straße - Kirschnerstraße – Hofmeisterweg – Tiergartenstraße – Straße Im Neuenheimer Feld – Kopfklinik - Berliner Straße für die Schienenerschließung des Neuenheimer Feldes im ÖPNV weiterzuverfolgen. Die genaue Trassenlage im Norden ab Kopfklinik bleibt dabei offen.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, einen Vorentwurf für den Ringschluss zu erarbeiten, der im Norden ab Höhe Kopfklinik die Varianten - direkte Führung Straße Im Neuenheimer Feld und - Verschwenk Klausenpfad ausarbeitet und bewertet.*
3. *Nach Beschluss über den Vorentwurf und eine endgültige Entscheidung zur Trasse im Abschnitt Kopfklinik – Berliner Straße wird das Projekt an die HSB zur Umsetzung übergeben.*

Begründung:

1. Anlass

3.000 Einwohner, 20.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze und der Klinikverkehr (Patienten, Besucher) sowie die Freizeit- und Sporteinrichtungen fordern eine zeitgemäße verkehrliche Anbindung des Neuenheimer Feldes.
Es wird derzeit von den Buslinien 33 (20-Min.-Takt und Verstärkerfahrten), 12 (Gelenkzug, 10-Min.-Takt) sowie tangential von den Straßenbahnen 1 und 4 (gemeinsam 5-Min.-Takt) angebunden.
Die Hauptverkehrsströme der Einpendler in das Neuenheimer Feld kommen aus Süden und Südwesten.
Die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Neuenheimer Feldes durch den Bau einer Straßenbahntrasse wird seit ca. 12 Jahren diskutiert. Mit dem Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan und mit seiner Fortschreibung wurde das Projekt vom Gemeinderat mit jeweils verschiedenen Trassenvarianten bestätigt.
In Drucksache 612/2003 hat die Verwaltung zuletzt den Planungsstand berichtet.
Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (s. u.) hat die hohe Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bestätigt.

Daher ist nun die Vergabe einer **Vorentwurf**splanung für eine **Straßenbahnringerschließung** des Neuenheimer Feldes beabsichtigt.
Die Universität unterstützt eine Ringerschließung, allerdings ist die Trasse im Abschnitt zwischen Kopfklinik und Berliner Straße strittig. Die Vorzugsvariante der Stadt ist eine direkte Führung über die Straße im Neuenheimer Feld mit einer Haltestelle im Bereich PH/MPI. Vorzugstrasse der Universität ist ein Verschwenk zum Siedlungsrand am Klausenpfad.
Wegen dieser offenen Frage soll das Gesamtverfahren aber nicht länger zurückgestellt werden und ein **Vorentwurf** erarbeitet werden, der in diesem Abschnitt zwei Varianten betrachten muss.
Diese anstehende Planungsstufe ist Voraussetzung für die Ermittlung der Baukosten. Mit ihrer Hilfe soll die Machbarkeit in Detailfragen belegt werden.
Die Erarbeitung des Vorentwurfs ist weiterhin drängend, um künftige Bauvorhaben oder in Bau befindliche Projekte der Universität (Kinderklinik, Frauenklinik, Comprehensive Cancer Center) zügig auf mögliche Konflikte mit der Straßenbahntrasse zu beurteilen und die notwendigen Flächen planerisch zu sichern.
Erstmals soll auch die Einmündung der Trasse in die Berliner Straße (neue Linksabbiegerspuren in das Neuenheimer Feld neben den Gleisanlagen) ausgearbeitet werden.
Der Vorentwurf bildet die Grundlage zur Erarbeitung einer Entwurfsplanung und für die Einleitung eines Verfahrens zur Erlangung von Planungsrecht (Bebauungsplan – siehe Aufstellungsbeschluss B-Plan Neuenheim, Universitätsgebiet-Süd bzw. Planfeststellungsverfahren).

2. Variantendiskussion

In der Vergangenheit wurden zahlreiche Möglichkeiten erörtert, wie eine optimale Schienenerschließung für das Plangebiet aussehen könnte. Alle aktuellen Trassenvarianten wollen mit der direkten Anbindung an den Hauptbahnhof dieses Potential aufnehmen.
Das Stadtplanungsamt hat in Zusammenarbeit mit der HSB die bisher erarbeiteten Pläne in einer Vorstudie neu aufbereitet.
Bei der folgenden Variantenbeschreibung wird zwischen einer Sticherschließung und einem Ringschluss von und zur Berliner Straße unterschieden.

Gemeinsamkeit der Varianten ist, dass sie alle den Bereich zwischen Chirurgie und DKFZ (Querschnitt zwischen den Gebäuden ca. 48 m) passieren, wobei die Abstände zu den vorhandenen empfindlichen Forschungsgeräten des DKFZ immer 45 m und mehr betragen (s. u. Exkurs DKFZ).

Alle Varianten könnten über eine 5. Neckarquerung nach Süden an das Schienennetz der OEG angebunden werden (Untersuchungsauftrag UVU 5. Neckarquerung), falls sich eine solche Linienführung verkehrlich und wirtschaftlich als sinnvoll erweist.
Die in der Vergangenheit diskutierte Variante mit einer zentralen Stichlinie von der Mönchhofstraße Richtung Mensa oder zur Kopfklinik ist durch die vollzogene bauliche Entwicklung nicht mehr realisierbar.
Eine Untervariante der Ringlinien, die einen Verschwenk von der Straße Im Neuenheimer Feld zum Klausenpfad erst beim MPI vorsieht, wird von der Universität wegen der Zerschneidung von Vorbehaltsflächen abgelehnt.

Aktuell wurden daher als Hauptvarianten ein Ringschluss mit drei Untervarianten (A 1, A 2, A 3) und eine Stichstrecke mit zwei Untervarianten (B 1, B 2) planerisch aufbereitet und diskutiert:
Die Vorstudie beschreibt den Flächenbedarf der Trasse und die Lage und Maße der Haltestellen.
Bereits bekannte noch zu klärende Konfliktpunkte sind gekennzeichnet (Aushangpläne).

Die Universität unterstützt die Trassenvariante „Ringschluss Klausenpfad" A 1. Aus städtischer Sicht wird die direkte Führung über die Straße Im Neuenheimer (A 2) Feld bevorzugt.

Allgemeine Trassenbeschreibung:

Berliner Straße:
Die Trasse zweigt ca. 100 m nördlich der heutigen Kreuzung Jahnstraße westlich des Gebäudes Universitätsbauamt von der Berliner Straße ab.
Die neue Gestaltung der Kreuzungsbereiche und die Führung und Leistungsfähigkeit des IV muss geklärt werden.

Kirschnerstraße:
Nordlage der Trasse im jetzigen Grünbereich neben der Fahrbahn.
Haltestelle am Neubau Gästehaus, direkter Zugang zu DKFZ, Mensa.
Abriss Schwesternschule (INF 320).

Hofmeisterweg:
zweigleisige Führung im heutigen Fahrbahnbereich, Neubau der Fahrbahn südlich der heutigen Kinderklinik zur Erschließung der Neubauten.
Sicherung der Fuß- und Radwegeverbindung und Versorgungswege Botanischer Garten.
Haltestelle Klinikum.

Tiergartenstraße:
Gradlinige Führung durch Spielplatzgelände des Tiergartens (Flächenausgleich).
Nordlage der Trasse neben der Fahrbahn.

Bei der Stichvariante (B 2) sind Umsetz- und Stumpfgleise im Bereich Studentenwohnheime bzw. am Tiergartenfreibad denkbar.

Straße Im Neuenheimer Feld:
Rasengleis im Grünstreifen südlich der Fahrbahn.
Stichstrecke bis Kopfklinik mit Haltestelle und Stumpf- und Umsetzgleis.
Ringstrecken wechseln im Bereich der Kreuzung am Versorgungszentrum auf die nördliche Fahrbahnseite (Abstand zum Physikalisch-Chemisches Institut), bzw. verschwenken bis zum

Klausenpfad
Hier liegt die Trasse südlich der jetzigen Fahrbahn und schließt neben dem Technologiepark an die Berliner Straße an.

3. Wirtschaftlichkeit

Die HSB hat eine „Nutzen-Kosten-Untersuchung Straßenbahntrasse ins Neuenheimer Feld“ an das Planerbüro Südstadt, Köln, vergeben. Die Ausarbeitung wurde von einer Arbeitsgruppe mit Stadtverwaltung, Universität, DKFZ und Zoo begleitet. Die Ergebnisse liegen seit Juni 2004 vor.

Untersuchungsgegenstand
Neben den vorgestellten baulichen Varianten mussten verschiedene Linienvarianten betrachtet werden. Untersucht wurden sieben Varianten bzw. Untervarianten, sowie der „0-Fall“:

Variante „0-Fall“
Im **„0-Fall“** wird untersucht, was zur Nachfrageabdeckung getan werden muss, wenn keine Straßenbahntrasse gebaut wird. Alle Varianten werden anschließend an diesem Fall „gemessen“:

Es erfolgt eine Erschließung des Gebietes durch die Buslinien 12 und 33.
Die Linie 33 wird wie die Linie 12 auf einen 10-Min.-Takt mit entsprechend höherem Fahrzeug- und Personaleinsatz verdichtet.
Die Straßenbahnlinien 1 und 4 verkehren weiterhin über die Berliner Straße.
Es entsteht ein jährliches **Defizit von 1,03 Mio €.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei 77%.
Durch die Nutzungserweiterung kommt es zu einer Fahrgaststeigerung.

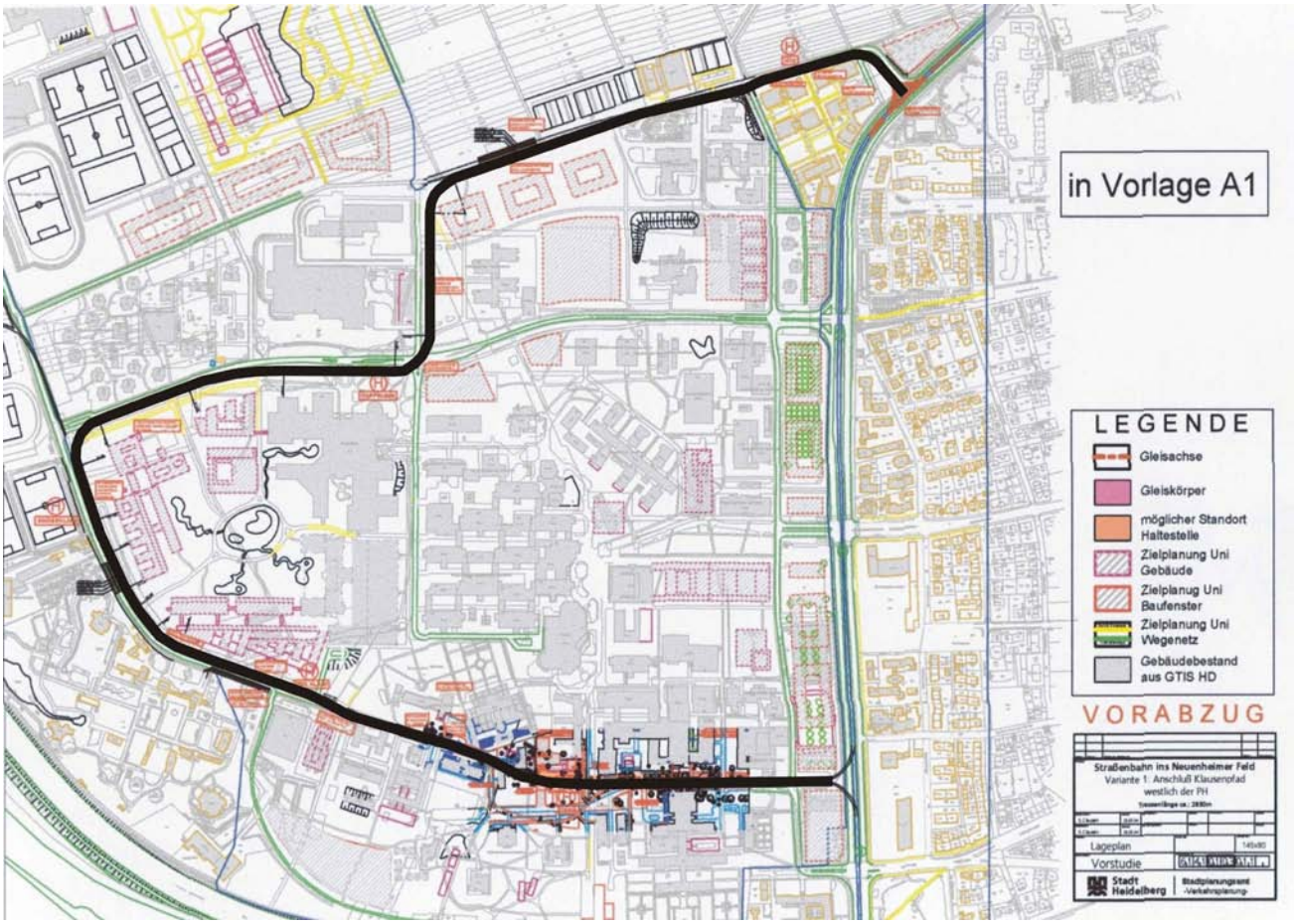
Eckpunkte der Linienkonzepte:
Die Linie 33 endet in allen Varianten bereits am Bismarckplatz.
Die Linie 12 wird bei einigen Stichvarianten zur Nachfrageabdeckung im Bereich PH und Erschließung Sportzentrum Nord weitergeführt, bei anderen endet sie am Bunsengymnasium, sie verkehrt immer nur noch im 20-Min.-Takt.
Die Straßenbahnlinie 4 verbleibt in allen Varianten in der Berliner Straße.
In Untervarianten wird betrachtet, ob die Stichstrecken mit einer neuen Linie belegt wird, oder ob die Linie 1 von der Achse Berliner Straße verlegt und damit die Anbindung ab Hans-Thoma-Platz verschlechtert wird.

Bei den Ringlösungen gibt es (außer Sondervariante 1b) keine ergänzende Busbedienung für die Ziele Freibad (ca. 350 m von Haltestelle Kinderklinik), Bundesleistungszentrum (ca. 600 m), Springer Verlag (ca. 900 m) und Sportzentrum Nord.

Bei den Baukosten wurden zu den reinen Trassenbaukosten die von der Universität (5 Mio. €) und dem DKFZ (8 Mio. €) gemeldeten Kosten für Anpassungsbauten addiert und für noch definierte begleitende Maßnahmen 6 Mio. € angenommen.

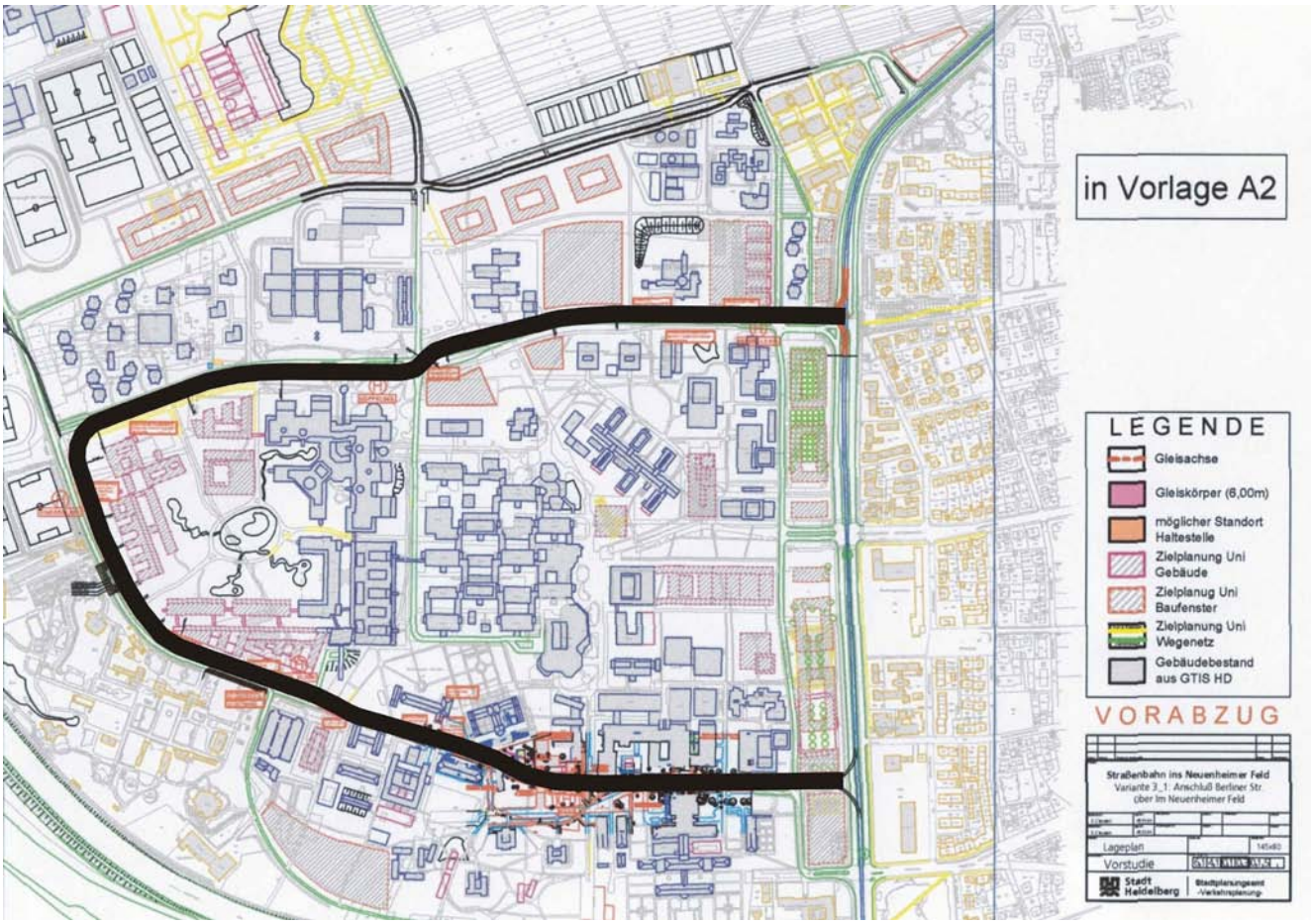
Planübersicht und Wirtschaftlichkeit

A 1 Ringstrecke Kirschnerstraße – Hofmeisterweg – Tiergartenstraße – Straße Im Neuenheimer Feld – Kopfklinik - Klausenpfad – Berliner Straße
Länge ca. 2.850 m
4 Haltestellen
Vorzugsvariante der Universität.
Problematisch ist die ca. 700 m lange anbaufreie Strecke am Klausenpfad ohne Erschließungswirkung.



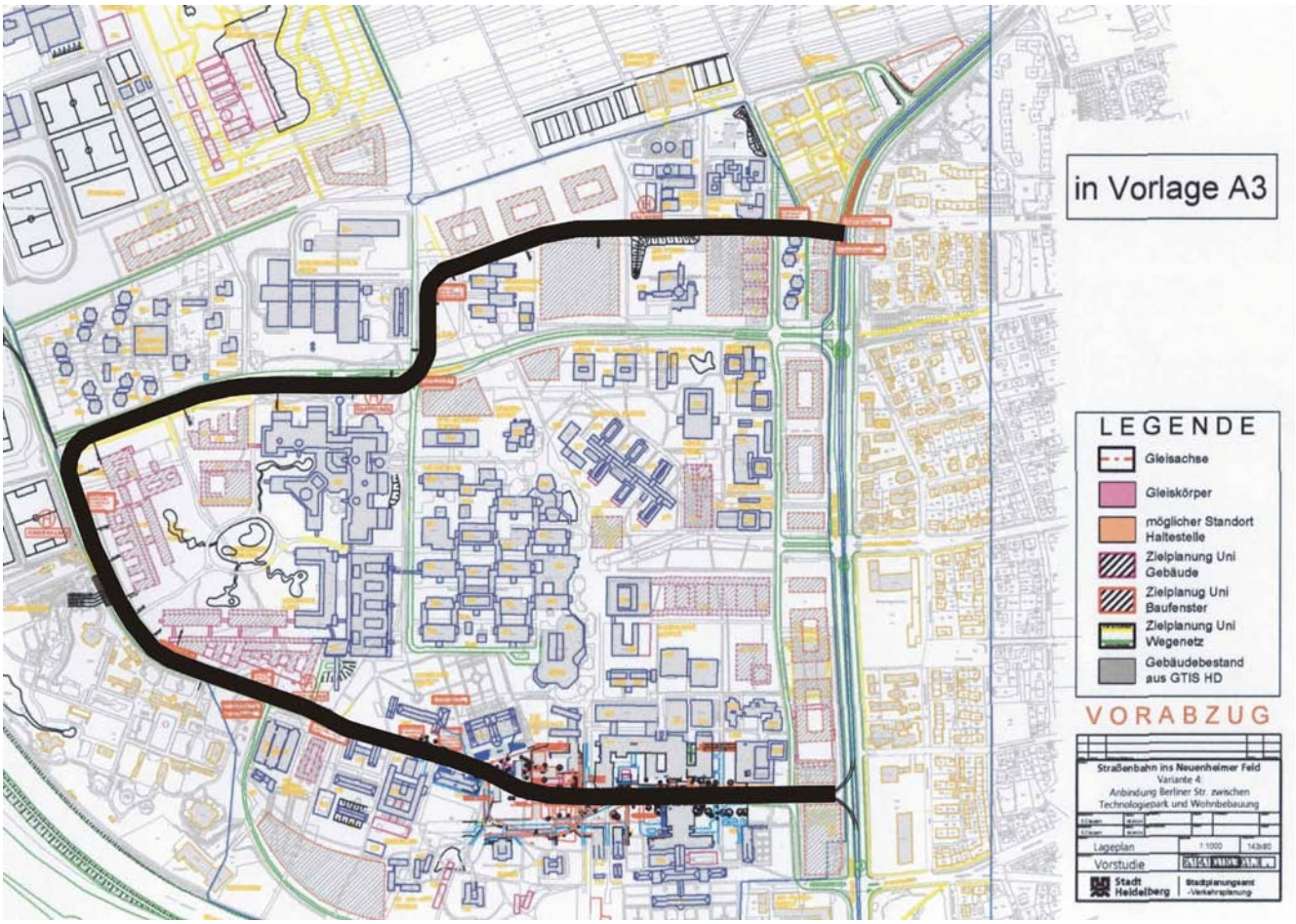
Wirtschaftlichkeit
Die Straßenbahnlinie 1 wird durch das Neuenheimer Feld geführt mit nördlichem und südlichem Anschluss an die Berliner Straße.
Die Buslinie 12 fährt im 20-Min.-Takt nur noch bis Bunsen-Gymnasium.
Es entsteht ein jährliches **Defizit von 0,33 Mio. €.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei **91,8%.**
Der NK-Index liegt bei 2,11.
Durch die erhöhte Kapazität und die Anbindung an den Norden Heidelbergs kommt es zu einer Fahrgaststeigerung. Es gehen andererseits Fahrgäste durch die Abbindung von vier Bushaltestellen (ab Tiergartenbad) verloren.
(1 a im Gutachten)

A 2 Ringstrecke Kirschnerstraße – Hofmeisterweg – Tiergartenstraße – Straße Im Neuenheimer Feld – Berliner Straße
Länge ca. 2.500 m
5 Haltestellen, zusätzlich zu A 1 noch Pädagogische Hochschule
Direkte Führung mit hoher Erschließungswirkung, verkehrlich-städtebauliche Vorzugsvariante.
Technisch schwierig wird es, die Vorbeifahrt am Physikalisch-Chemischen Institut mit seinen Forschungsgeräten in seiner heutigen Lage verträglich zu gestalten.



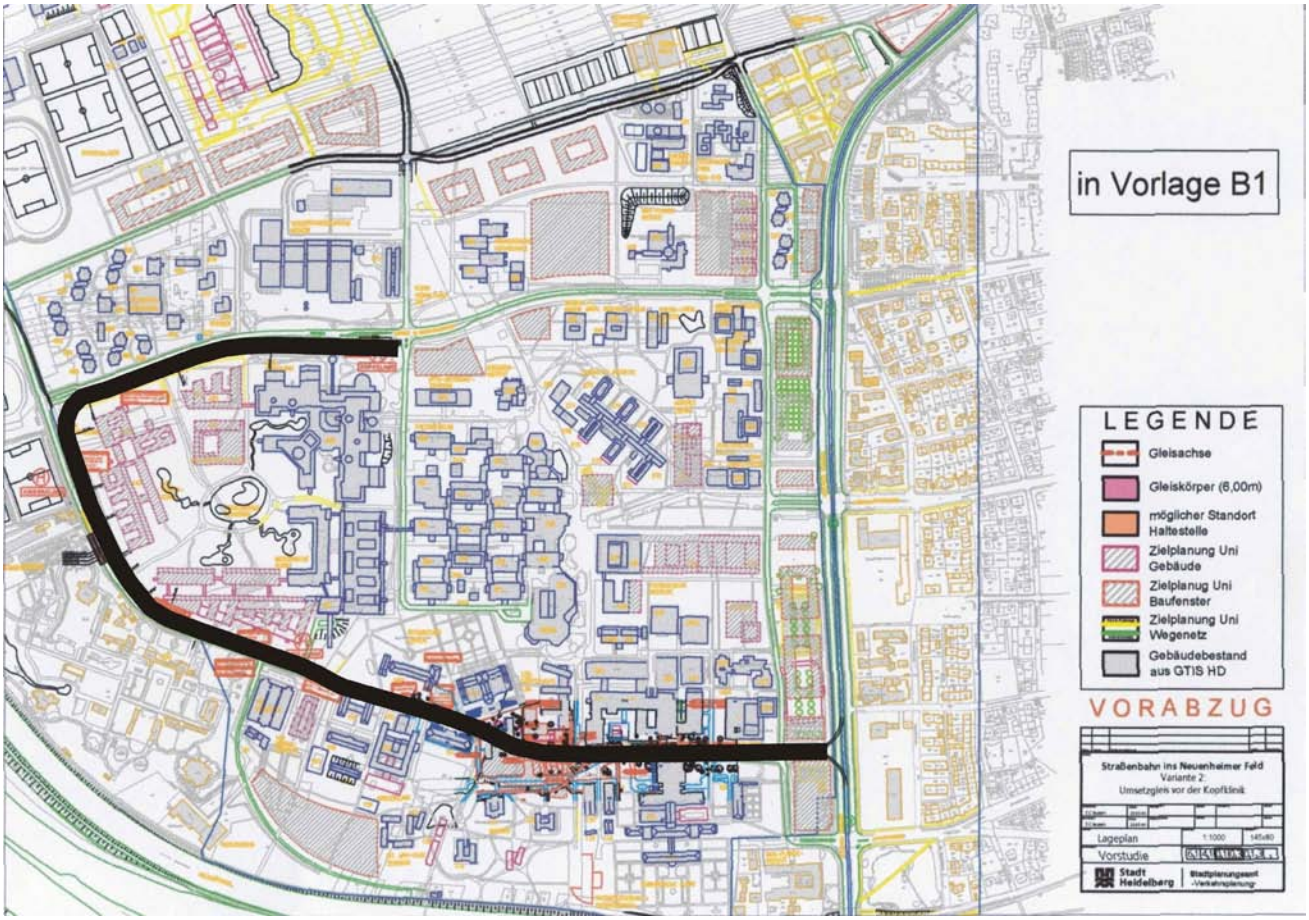
Wirtschaftlichkeit
Die Straßenbahnlinie 1 wird durch das Neuenheimer Feld geführt mit nördlichem und südlichem Anschluss an die Berliner Straße.
Die Buslinie 12 fährt im 20-Min.-Takt nur noch bis Bunsen-Gymnasium.
Es entsteht ein jährliches **Defizit von 0,36 Mio. €.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei **91,2%.**
Der NK-Index liegt bei 2,03.
Durch die erhöhte Kapazität und die Anbindung an den Norden Heidelbergs kommt es zu einer Fahrgaststeigerung. Es gehen andererseits Fahrgäste durch die Abbindung von vier Bushaltestellen (ab Tiergartenbad) verloren.
(1 c im Gutachten)

A 3 Ringstrecke Kirschnerstraße – Hofmeisterweg – Tiergartenstraße – Straße Im Neuenheimer Feld – MPI - Berliner Straße
Länge ca. 2.600 m
5 Haltestellen, wie A 2, zusätzlich Max-Planck-Institut/Technologie Park
Bauliches Problem dieser Variante ist der Höhenausgleich zum Anschluss an die Berliner Straße, der eine Trennwirkung in der vorhandenen Bebauung schaffen würde.



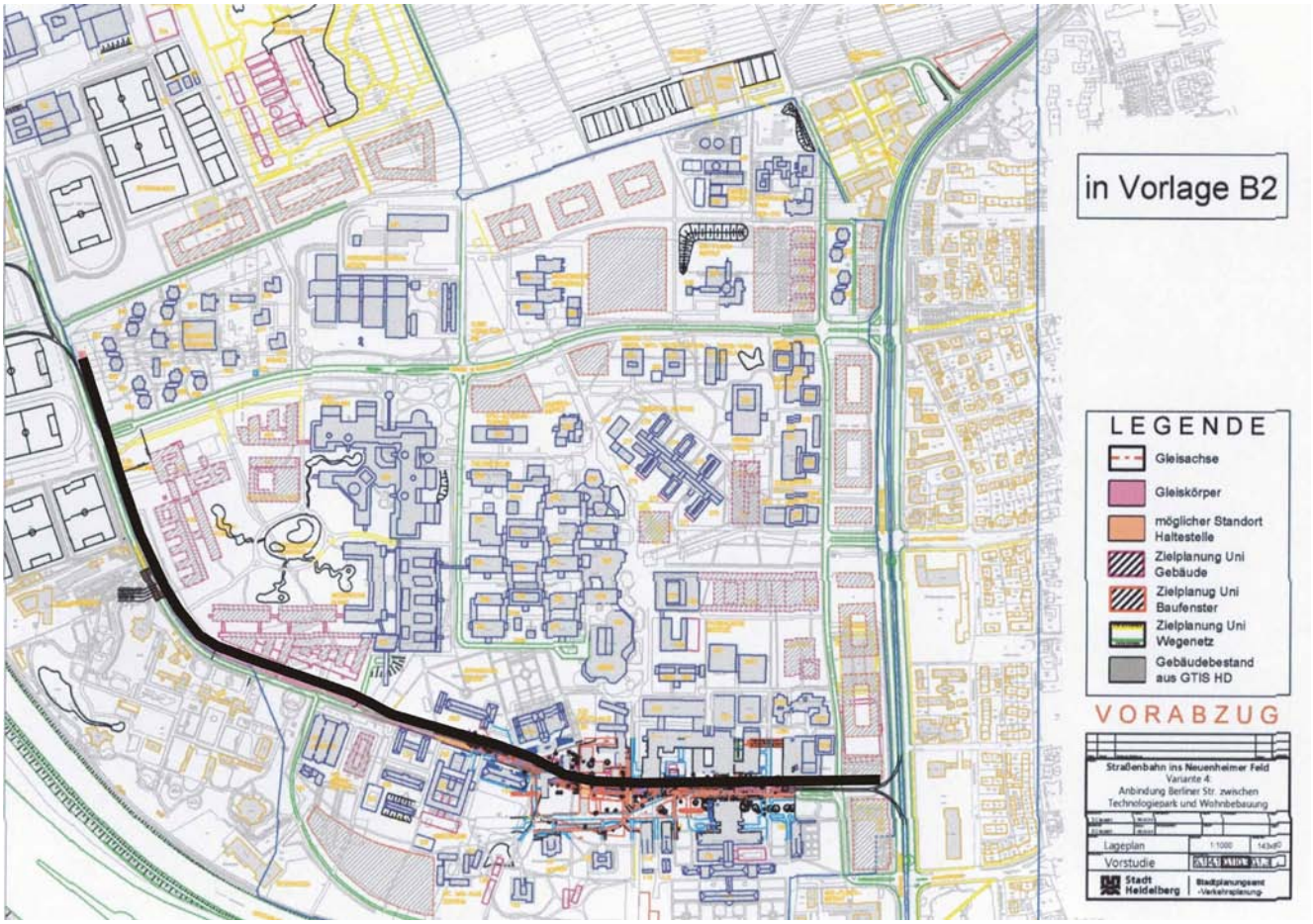
Die Variante wurde in die Untersuchung der Wirtschaftlichkeit nicht einbezogen.

B 1 Stichstrecke: Kirschnerstraße – Hofmeisterweg – Tiergartenstraße – Straße Im Neuenheimer Feld – Endstelle Kopfklinik/Versorgungszentrum
Länge ca. 1.850 m
4 Haltestellen: DKFZ, Klinikum, Zoo/Kinderklinik, Kopfklinik



Wirtschaftlichkeit
Die Straßenbahnlinie 1 wird in das Neuenheimer Feld geführt und endet an der Kopfklinik/Versorgungszentrum.
Die Buslinie 12 fährt im 20-Min.-Takt bis zum Sportzentrum.
Es entsteht ein jährliches **Defizit von 0,11 €.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei **97,1%.**
Der NK-Index liegt bei 2,98.
Durch die erhöhte Kapazität kommt es zu einer Fahrgaststeigerung.
(Variante 2 im Gutachten)

B 2 Stichstrecke: Kirschnerstraße – Hofmeisterweg – Tiergartenstraße
Mit Endpunkt im Bereich Freibad oder Studentenwohnheime
Länge ca. 1.400 m
4 Haltestellen: DKFZ, Klinikum, Zoo/Kinderklinik, Freibad



Wirtschaftlichkeit
Die Straßenbahnlinie 1 wird in das Neuenheimer Feld geführt und endet an den Studentenwohnheimen.
Die Buslinie 12 fährt im **20-Min.**-Takt bis zum Sportzentrum.
Es entsteht **kein** jährliches **Defizit.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei **100%.**
Der NK-Index liegt bei 3,31.
Durch die erhöhte Kapazität kommt es zu einer Fahrgaststeigerung.
Die Buslinie 12 wäre überlastet.
(3 a im Gutachten)

Wirtschaftlichkeit Untervariante „Stichstrecke bis Studentenwohnheime - zusätzliche Linie"
Die Straßenbahnlinien 1 und 4 verbleiben in der Berliner Straße. In das Neuenheimer Feld wird eine zusätzliche Straßenbahnlinie geführt, die an den Studentenwohnheimen endet.
Die Buslinie 12 fährt im 20-Min.-Takt bis zum Sportzentrum.
Es entsteht ein jährliches **Defizit von 1,47 Mio. €.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei **71,7%.**
Der NK-Index liegt bei 1,88.
Durch die erhöhte Kapazität kommt es zu einer Fahrgaststeigerung.
(Im Gutachten 3 b)

Wirtschaftlichkeit Untervariante „Stichstrecke bis Studentenwohnheime + Bus 12 – 10 Min.-Takt“
In das Neuenheimer Feld wird die Linie 1 geführt, die an den Studentenwohnheimen endet.
Die Buslinie 12 fährt im **10-Min.**-Takt bis zum Sportzentrum.
Es entsteht ein jährliches **Defizit von 0,73 Mio. €.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei **83,4%.**
Der NK-Index liegt bei 2,60.
Durch die erhöhte Kapazität kommt es zu einer Fahrgaststeigerung.
(Im Gutachten 3 c)

Wirtschaftlichkeit Untervariante „Stichstrecke bis Schwimmbad“
Die Straßenbahnlinie 1 wird in das Neuenheimer Feld geführt und endet am Schwimmbad.
Die Buslinie 12 fährt im 20-Min.-Takt bis zum Sportzentrum.
Es entsteht ein jährliches **Defizit von 0,08 Mio. €.**
Der Kostendeckungsgrad liegt bei 97,8%. Der NK-Index liegt bei 3,09.
Durch die erhöhte Kapazität kommt es zu einer Fahrgaststeigerung.
(Im Gutachten Variante 4)

Ergebnis:

- Die Wirtschaftlichkeit eines Straßenbahnbetriebes ist höher als ein Ausbau des Busangebotes (0-Fall).
- Eine Erschließung des Neuenheimer Feldes mit der Straßenbahn steigert die Nachfrage und Akzeptanz des ÖPNV.
- Alle Varianten haben einen eindeutig positiven Kosten-Nutzen-Index und sind damit förderfähig.
- Die Ringlösungen (Variante A) führen zu einer zusätzlichen Fahrgaststeigerung, weil die Nachfrage aus Norden mit erschlossen wird.
- Die Verlegung der Linie 1 als Stichstrecke in das Neuenheimer Feld erreicht zwar wirtschaftlich gute Ergebnisse, verhindert aber eine Erreichbarkeit der Fahrgäste aus dem Norden Heidelbergs.
- Eine zusätzliche „neue“ Straßenbahnlinie ins Neuenheimer Feld zu legen (Variante B, 3 b im Gutachten) ist unwirtschaftlicher als der reine Busbetrieb (0 Fall).
- Durch die Rücknahme der Linie 12 werden Haltestellen (BLZ, Sportzentrum Nord) nicht mehr erschlossen, was zu Fahrgastverlusten führt.
- Eine zusätzliche Linie 12 im 20-Min.-Takt bis Sportzentrum Nord ist grundsätzlich möglich, stellt aber einen Parallelverkehr dar. Dies könnte bei der Frage der Förderfähigkeit Schwierigkeiten geben.
- Bei einer Ringlösung muss ein Gehwegangebot entlang der Tiergartenstraße zum Bundesleistungszentrum geschaffen werden.

Empfehlung des Gutachterbüros an die HSB: Der Gutachter empfiehlt die Umsetzung der Variante 1. Diese

- bindet das Neuenheimer Feld nach Norden und Süden an,
- ermöglicht damit auch Fahrgästen aus dem Norden einen direkten Weg ins Neuenheimer Feld, was zu einem höheren Fahrgastaufkommen beiträgt,
- garantiert eine komfortable Erschließung des gesamten Neuenheimer Feldes,
- ist förderfähig,
- ist wirtschaftlicher als ein reiner Busbetrieb,
- hat einen hohen Kostendeckungsgrad.

4. Exkurs DKFZ

Die Straßenbahnplanung Neuenheimer Feld hat nur sehr wenige betroffene Anlieger. Es dominieren die universitären Einrichtungen des Landes. Es wird auch fast ausschließlich Gelände des Landes in Anspruch genommen, was voraussichtlich das Verfahren zur Erlangung von Planungsrecht erleichtern und verkürzen kann.
Eine der wenigen anderen Planungsbetroffenen ist das DKFZ, eine Stiftung öffentlichen Rechts des Landes Baden-Württemberg, das zu 90% vom Bund finanziert wird.
Seitens des DKFZ wurden seit Aufnahme der Planung Bedenken wegen der Verträglichkeit von Erschütterungen und Elektromagnetismus zu den sensiblen medizinischen Forschungsgeräten angemeldet.
Die Bedenken bezüglich Vibrationen konnten mittlerweile ausgeräumt werden.

Die HSB hat durch die Vergabe eines Fachgutachtens an die TA Wuppertal die elektromagnetische Verträglichkeit untersuchen lassen. Im Ergebnis (Juni 2003) wurde, bei Einbau von technischen Speziallösungen (Kompensationsleiter) an der Oberleitung, eine Verträglichkeit zu den bestehenden Geräten des DKFZ attestiert.

Das DKFZ hat das Gutachten durch eine eigene Studie von DE Consult Stuttgart (Oktober 2003) überprüfen lassen:

> *„Der Betrieb der geplanten Straßenbahn direkt beim DKFZ ist möglich, wenn die beschriebenen Maßnahmen beim Bau und Betrieb der Bahn durchgeführt werden. Die trotzdem verbleibende relativ geringe Überschreitung der Störschwellen bei einigen MRT (Magnet Resonanz Tomograph) und MRS (Kernspin-Spektroskop) sowie die nicht vorhersehbare zusätzliche Verzerrung der Restfelder durch die Gebäudestruktur kann durch angepasste aktive Raumkompensationsmaßnahmen soweit reduziert werden, dass keine Störungen bei den MRT und MRS-Anlagen zu befürchten sind."*

Das DKFZ hat im Anschluss (14.10.2003) erläuternd seine Bewertung der Sachlage wie folgt erklärt:

> *„Das DKFZ als Forschungseinrichtung hat, insbesondere im Grenzwertbereich, andere Anforderungen an die eingesetzten Geräte als ein Krankenhaus. Daraus ergeben sich für den störungsfreien Betrieb seitens der Forschung ... maximal zulässige bzw. akzeptable ... Magnetfeldänderungen."*
> Mit dem Straßenbahnbetrieb werden *„die MR-Geräte in ihrer heutigen Aufstellung durch die Unwägbarkeiten des Einflusses der Gebäudekonstruktion einem nicht kalkulierbaren technischen Risiko unterliegen."*

Aufgrund dieser kritischen Einschätzung hält das DKFZ eine finanzielle Beteiligung des Bauherrn der Straßenbahn an Um- und Neubaukosten in deren Gebäuden in Höhe von ca. 8,6 Mio € für erforderlich. Erst damit seien die Restrisiken für den Forschungsbetrieb so zu minimieren, dass einem Bauvorhaben zugestimmt werden könne.
Weiterhin wünscht das DKFZ planerische Klarheit bezüglich der Grundstückszufahrt, der Stellplatzsituation, der Zuwegung zum Haupteingang und der Grünraum- und Gleisgestaltung.

Die Oberbürgermeisterin hat dem DKFZ am 19.07.2004 schriftlich zugesagt, dass die Abschirmung vor Elektrosmog nach neuestem Stand der Technik erfolgt, dass die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn bei nur 30 km/h liegt, dass Zufahrten und Zuwegungen erhalten bleiben und die Stellplatzfrage mit dem Planungsfortschritt gelöst wird. Sie hat zugesagt, dass eine Realisierung des Straßenbahnprojektes in enger zeitlicher Abstimmung mit den Um- und Neubauplänen des DKFZ erfolgt.

5. Exkurs Buslinie 33 – Neubau Klinikum

Auf Antrag aus der Mitte des Gemeinderates hat die Verwaltung im Mai 2004 zur Taktverdichtung der Linie 33 nach Inbetriebnahme des neuen Klinikums eine Information gegeben.
Es wurde zugesagt, im Herbst über die Erfahrungen zu berichten.
Auf Anfrage teilte die HSB mit, dass es bei vereinzelten Fahrten Engpässe gab, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und wenn zu dem Besucher- und Patientenverkehr des Klinikums Gruppen und Schulklassen zum Zoo oder zur Jugendherberge dazu kamen.
Daher plant die HSB ab Wintersemester zu den Hauptlastzeiten regelmäßige Verstärkerfahrten einzusetzen, die stundenweise einen durchgängigen 10 Min.-Takt ermöglichen. Details werden derzeit noch erarbeitet.

6. Weiteres Vorgehen

Die Stadtverwaltung schließt sich nach Aufbereitung und Prüfung der Varianten und nach den sehr guten Ergebnissen der Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens der Empfehlung der Gutachter und der HSB für die Ausführung der Straßenbahnerschließung Neuenheimer Feld mit einer Ringstrecke an.

Der Widerspruch der Universität zu einer direkten Führung mit der besten Erschließungswirkung über die Straße Im Neuenheimer Feld (Variante A 2) ist noch nicht geklärt.
Um das Gesamtvorhaben in absehbarer Zeit realisierbar zu machen, wird dem Gemeinderat vorgeschlagen, sich grundsätzlich für einen Ringschluss auszusprechen, im letzten Abschnitt die Trassenlage aber noch nicht zu fixieren.

Nächste Planungsstufe, die zu wichtigen Detailfragen (z. B. Erreichbarkeit Stellplätze DKFZ, Überbauung von Versorgungsgängen, genaue Haltestellenlage) planerische Lösungen erarbeiten soll, ist ein Vorentwurf, der wegen der anstehenden und laufenden Hochbauprojekte bereits eine Höhenplanung (Vorplätze, Zufahrten) umfassen sollte.
Die zu beauftragende Vorentwurfsplanung wird ab Höhe Kopfklinik wegen der offenen Trassenlage die Varianten „Verschwenk Klausenpfad“ und „Straße Im Neuenheimer Feld“ ausarbeiten und bewerten.

Für die Vergabe dieser Planungsleistung durch die Stadt als Aufgabenträgerin im ÖPNV stehen Mittel bei Amt 61, Planungen und Gutachten, zur Verfügung.

Nach Ausarbeitung des Vorentwurfs entsteht größere Klarheit über die Baukosten der Straßenbahntrasse. Die Stadt wird auf dieser Grundlage ein Finanzierungskonzept für die Investitionskosten erarbeiten, bei dem die HSB als künftiger Eigentümer der Trasse mitwirkt.
Nach einem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates übernimmt die HSB die Maßnahmeträgerschaft, um Planungsrecht zu beantragen, die Genehmigungs- und Ausführungsplanung sowie die Zuschussanträge zu erstellen und den Bau zu bewerkstelligen. Die HSB kann dabei entsprechend der RNV-Konzeption deren Dienstleistung in Anspruch nehmen.

Parallel sind auf der Grundlage dieser Kostenschätzung Verhandlungen mit den Ministerien des Landes Baden-Württemberg als Träger von betroffenen Einrichtungen sowie dem DKFZ und der Universität aufzunehmen, um offene Fragen der Kostenträgerschaft an begleitenden baulichen Maßnahmen insbesondere im Hochbau (DKFZ, Schwesternschule) zu klären.

Eine Entscheidung zur Trassenführung des Ringschlusses im Nordosten soll spätestens im 2. Quartal 2005 fallen.

gez.

B. W e b e r