

**VERTRAULICH**  
bis zur Feststellung des  
schriftlichen Ergebnisses der  
letzten nicht öffentlichen  
Ausschusssitzung durch  
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Straßenbahn Neuenheimer Feld  
(Ersetzt die Drucksache: 0125/2008/BV)**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 29. April 2009

Beratungsfolge:

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	03.03.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	02.04.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	21.04.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet beschließt der Gemeinderat eine Straßenbahntrasse zur Erschließung des Neuenheimer Feldes auf der Trasse Variante A 2 „Berliner Straße - Kirschnerstraße - Hofmeisterweg - Tiergartenstraße - Straße Im Neuenheimer Feld – Berliner Straße“; weiter beschließt er die Nutzung der Supercap-Technologie und ergänzende Schall- bzw. Erschütterungsschutzmaßnahmen in den kritischen Bereichen.*

*Gleichzeitig beschließt der für den ÖPNV im Stadtgebiet zuständige Aufgabenträger die Buslinien 31, 32, 37 nach Inbetriebnahme nicht weiter zu betreiben bzw. die Linien wie auf Seite 3.4 (Linienkonzept) beschrieben zu führen.*

<b>Anlagen zur Drucksache:</b>	
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
A 1	Lageplan Skizze Variante A 2
A 2	Übersichtsplan der Variante A 2 im Maßstab 1:2.500
A 3	Supercap Straßenbahn
A 4	Grafik Linienkonzept (Stand 2008)
A 5	Tramlinien auf Campusgeländen
A 6	Erste Ergänzung zur Beschlussvorlage mit Datum vom 23.03.2009

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 03.03.2009

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 03.03.2009

### 6.1 **Straßenbahn Neuenheimer Feld** **(Ersetzt die Drucksache: 0125/2008/BV)** Beschlussvorlage 0049/2009/BV

#### Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Pflüger, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Weiss, Stadträtin Essig, Stadtrat Emer, Stadträtin Frey-Eger, Stadträtin Hommelhoff, Stadtrat Rehm, Stadtrat Weirich, Stadtrat Brants, Stadträtin Werner-Jensen, Herr Jäger -HSB-, Herr Mevius

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt einleitend fest, dass mit der Universität hinsichtlich der Trassenführung zu 80 % Konsenz besteht. Bezüglich des letzten Teilstücks, die Straßenbahn über den Klausenpfad bzw. die Straße „Im Neuenheimer Feld“ zu führen, konnte keine abschließende Einigung erzielt werden. Es ist wichtig, dass das Projekt mit großer Einigkeit realisiert wird. Beim Neuenheimer Feld handelt es sich um ein Gebiet mit dem größten Pendleraufkommen in Heidelberg.

Heute sollte eine Beschlusslage herbeigeführt werden. Für das Planfeststellungsverfahren ist das Regierungspräsidium Karlsruhe zuständig. Die Stadt Heidelberg selbst ist nicht Eigentümerin des Geländes.

Seitens der Stadt Heidelberg wurde alles getan, um den Bedenken der Universität entgegenzukommen. So wurden der Einsatz von Supercap-Bahnen beschlossen; die erste Auslieferung erfolgt im Herbst 2009. Um die Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb auf ein Minimum zu reduzieren, sollen die Drucklagen verändert werden. Dem Argument der Zerschneidungswirkung soll durch das Gutachten des Schweizer Büros IBV Hüsler begegnet werden, das Lösungsvorschläge zur Barrierewirkung erarbeiten soll. Mit dem Ergebnis wird im Mai gerechnet.

Nach den Ausführungen von Oberbürgermeister Dr. Würzner führt Stadtrat Pflüger aus, dass er für seine Fraktion nach der Sachdiskussion Antrag auf Vertagung stellen wolle, da es noch viele ungeklärte Fragen gäbe, auch hinsichtlich der Kosten. Die Höhe der Zuschüsse durch das Land wäre auch nicht exakt bekannt.

In der sich anschließenden Diskussion werden folgende Punkte angesprochen:

- Die Einwendungen der Fraktion der Freien Wähler seien nicht verständlich.
- Es sei wichtig, dass das Projekt vorangebracht wird.
- Das Projekt sei beschlussreif. Der politische Prozess sei abgeschlossen.
- Die Bedenken der Universität sollten im Verfahren bearbeitet werden.
- Ein Grundsatzbeschluss sollte gefasst werden. Detailfragen können später geklärt werden.
- Eine Kostenübersicht sollte bevor ein Grundsatzbeschluss gefasst wird, erstellt werden. Die Stadt hat noch weitere teure Projekte zu finanzieren.
- Die rechtliche Situation im Falle einer Klage durch die Universität.
- Die rechtlichen Möglichkeiten des Landes Baden-Württemberg die Straße „Im Neuenheimer Feld“ für den MIV zu sperren.
- Die Notwendigkeit des Beschlusses, die Buslinien 31, 32 und 37 nach Inbetriebnahme der Straßenbahn im Neuenheimer Feld einzustellen. Das Verkehrserschließungskonzept, das sich dahinter verbirgt.

Im Laufe der Diskussion geht Herr Mevius –stellvertretender Leiter des Rechtsamtes- ausführlich auf die rechtlichen Fragen der GemeinderätInnen zum Planfeststellungsverfahren ein. Diverse Klagemöglichkeiten und mögliche Verfahrenszeiten werden aufgezeigt. Die Möglichkeit einer Schließung der Straße „Im Neuenheimer Feld“ wird verneint, da es sich um eine öffentlich gewidmete Straße handelt.

Stadträtin Hommelhoff bittet darum, die rechtlichen Erläuterungen zum Verfahren den Mitgliedern des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses schriftlich zur Verfügung zu stellen.

Herr Jäger -Geschäftsführer HSB- erläutert die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projektes und geht detailliert auf die Fragen der GemeinderätInnen ein.

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt klar, dass heute nur der Trassenbeschluss gefaßt werden soll. Detaillierte Kosten- und Finanzierungspläne werden sobald diese vorliegen dem Haupt- und Finanzausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

Im weiteren Verlauf der Sitzung werden noch folgende Argumente vorgetragen:

- Die Universität ist der größte Arbeitgeber der Stadt. Dessen Wünsche müßten stärker beachtet werden.
- Ein Beschluss gegen den Willen der Universität verschlechtert das Klima zwischen Stadt und Universität. Die Universität will diese Straßenbahn nicht.
- Wie genau errechnet sich der Kosten-Nutzen-Indikator von 1,4? Bevor ein Beschluss gefaßt werden kann, müssen erst die genauen Zahlen vorgelegt werden.
- Um die noch offenen Fragen exakt beantworten zu können, muss die Trassenführung beschlossen werden. Ansonsten können nur Grobschätzungen vorgelegt werden.
- Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden die Belange bzw. Interessen der Beteiligten von einer neutralen Stelle, dem Regierungspräsidium, geprüft.
- Ziel ist eine bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes zu gewährleisten.
- Es sollte heute keine Entscheidung getroffen werden; die Situation ist nochmals in den Fraktionen zu besprechen.
- In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 20.01.2009 gab es eine breite Übereinstimmung über das weitere Vorgehen. Oberbürgermeister Dr. Würzner hat die Vorlage entsprechend dem Ergebnis dieser Sitzung erstellen lassen.
- Es fehlt eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung.
- Das Verfahren soll nicht an die HSB abgegeben werden, solange nicht alle offenen Fragen geklärt sind.

Nach nochmaliger Aussprache ist sich das Gremium auf Vorschlag von Oberbürgermeister Dr. Würzner über folgendes Vorgehen einig:

Die Verwaltung stellt den Mitgliedern des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses ergänzende Unterlagen zur rechtlichen Situation im Falle eines Klageverfahrens zur Verfügung, des Weiteren wird eine finanzielle Gesamtübersicht erstellt, soweit die Zahlen vorliegen. Diese Unterlagen sind den Mitgliedern des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses so schnell wie möglich zur Verfügung zu stellen. In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 02.04.2009 wird der Tagesordnungspunkt erneut behandelt. Die Beschlussfassung soll dann in der Sitzung des Gemeinderates am 21.04.2009 erfolgen.

Stadtrat Pflüger zieht aufgrund der Zusage von Oberbürgermeister Würzner die gewünschten Unterlagen vorzulegen, seinen Antrag auf Vertagung zurück.

gez.  
Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** beraten und vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 02.04.2009

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 02.04.2009

### 4.1 ö **Straßenbahn Neuenheimer Feld** **(Ersetzt die Drucksache: 0125/2008/BV)** Beschlussvorlage 0049/2009/BV

#### Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Prof. Dr. Sonntag, Stadtrat Weiss, Stadtrat Pflüger, Stadtrat Lachenauer, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Hommelhoff, Stadtrat Emer, Stadträtin Vogel, Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadtrat Reutlinger, Herr in der Beek

Erster Bürgermeister Stadel begrüßt die Vertreterin der Universität Frau Fuhrmann-Koch vom Unirektorat und Frau Orth vom Universitätsbauamt. Anschließend weist Erster Bürgermeister Stadel auf das Schreiben von Herrn Prof. Dr. Eitel vom 23.03.2009 hin, das an die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zu Beginn der Sitzung verteilt wurde.

Erster Bürgermeister Stadel stellt nochmals fest, dass die Stadt Heidelberg alles getan hat, um die Bedenken der Universität auszuräumen. Heute geht es um den Beschluss der Trassenführung.

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Durch die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld werden die Verkehrsprobleme nicht gelöst. Die Straßenbahn ist kein zeitgerechtes Verkehrsmittel.
- Der Nutzen-Kosten-Indikator von 1,4 ist zu vage.
- Der Campus II in der Bahnstadt benötigt eine schnelle Verbindung zum Neuenheimer Feld. Dies ist über die Berliner Straße nicht leistbar. Der Engpass wird dadurch verstärkt. Nur die 5. Neckarquerung könne diese Erschließung bieten.
- Vorgelegte Unterlagen zur Umsetzung und Finanzierung seien zu vage.
- Die Straßenbahn ist Teil eines Verkehrskonzeptes. Die Wirtschaftlichkeit ergibt sich aus den Einsparungen beim Busbetrieb.
- Die Planfeststellung ist nicht problematisch. Die Landesregierung sieht in der vorgeschlagenen Straßenbahnerschließung kein Problem. Dies ergibt sich aus einer Anfrage der SPD an die Landesregierung.
- Am Beispiel der Straßenbahn nach Kirchheim zeigt sich, dass Prognosen ungenau sein können. Die Wirtschaftlichkeit ist ungeklärt. Die Stadt wird auch hier drauflegen.
- Das Neuenheimer Feld ist durch den ÖPNV erschlossen.
- Der Bus ist nicht wirtschaftlich und nicht attraktiv.
- Die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld bedeutet mit der geplanten Linienführung ohne Umstieg eine erhebliche Attraktivitätssteigerung. Die Annahme der regionalen Einbindung der Straßenbahnstrecke nach Kirchheim wurde nicht umgesetzt, deshalb liegt die Nutzung heute noch unter den anvisierten Zahlen.
- Entgegnungen zu Kirchheim.
- Die Anzahl der Haltestellen soll nochmals überprüft und dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden.

- Die Nutzen-Kosten-Untersuchung muss mit dem Land abgestimmt werden. Erst wenn der Bescheid nach dem Entflechtungsgesetz vorliegt, darf gebaut werden. Es handelt sich um ein formalisiertes Verfahren.
- Zunächst muss die Entscheidung über die Trassenführung und die damit verbundenen Auflagen getroffen werden. Erst danach ist die Finanzierung zu klären. Der Antrag kann nicht gestellt werden, da keine baureifen Pläne vorliegen. Das Land steht hinter dem Projekt.
- Die Straßenbahn ist ein angemessenes Massentransportmittel. Sie ist zum Vorteil der über 20.000 Beschäftigten, Studierenden sowie Patienten und Besucher, die täglich ins Neuenheimer Feld pendeln. Auch in Anbetracht der Verkehrsströme aus Schriesheim und Dossenheim.
- Das geplante neue Linienkonzept bietet in allen Bereichen des Neuenheimer Feldes auch zukünftig eine direkte ÖPNV-Erschließung.
- Durch die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld sind erhebliche Betriebskostenvorteile zu erzielen. Diese gehen der Stadt verloren. Für die städtischen Finanzen der Stadt ist es sinnvoll die Straßenbahn zu bauen.
- Die neuesten Fahrgastzahlen für Kirchheim.
- Die Landesmittel nach dem Entflechtungsgesetz sind bis 2019 sicher. Bei der Mittelzuweisung wird der Bedarf berücksichtigt.
- Mannheim bietet der Universität für einzelne Einrichtungen Grundstücke an
- Universität ist der größte Arbeitgeber der Stadt. Ihre Interessen sollen angemessen berücksichtigt werden.
- Planfeststellungsverfahren bietet die Sicherheit, dass alle Argumente fachlich kompetent überprüft werden.

Nach Abschluss der Diskussion stellt Stadträtin Spinnler für die SPD-Fraktion folgenden Antrag:

„Die Anzahl und Lage der Haltestellen werden für die Variante A2 nach den Standards des Nahverkehrsplans überarbeitet und angepasst (u.a. Zoo und PH/Theoretikum/Hörsäle), die Kosten ermittelt und mit dem Gemeinderat abgestimmt.“

**Erster Bürgermeister Stadel stellt zunächst den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung:**

*Als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet beschließt der Gemeinderat eine Straßenbahntrasse zur Erschließung des Neuenheimer Feldes auf der Trasse Variante A 2 „Berliner Straße - Kirschnerstraße - Hofmeisterweg - Tiergartenstraße - Straße Im Neuenheimer Feld – Berliner Straße“; weiter beschließt er die Nutzung der Supercap-Technologie und ergänzende Schall- bzw. Erschütterungsschutzmaßnahmen in den kritischen Bereichen.*

*Gleichzeitig beschließt der für den ÖPNV im Stadtgebiet zuständige Aufgabenträger die Buslinien 31, 32, 37 nach Inbetriebnahme nicht weiter zu betreiben bzw. die Linien wie auf Seite 3.4 (Linienkonzept) beschrieben zu führen.*

**Abstimmungsergebnis:** mit 9 : 5 : 0 beschlossen

**Danach wird über den Antrag der SPD-Fraktion abgestimmt.**

**Abstimmungsergebnis:** mit 9 : 4 : 1 beschlossen

gez.

Bernd Stadel  
Erster Bürgermeister

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Ergänzung und  
Arbeitsauftrag

## Sitzung des Gemeinderates vom 21.04.2009

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 21.04.2009:

### 7.1 **Straßenbahn Neuenheimer Feld** **(Ersetzt die Drucksache: 0125/2008/BV)** Beschlussvorlage 0049/2009/BV

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Spinnler, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Dr. Trabold, Stadträtin Beck, Stadtrat Weiss, Stadträtin Hommelhoff, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Dr. Schuster, Stadtrat Weiss

Oberbürgermeister Dr. Würzner führt zu Beginn des Tagesordnungspunktes aus, dass sich die Universität und die Stadt in intensiven Gesprächen zur Frage der Trassenführung stark aufeinander zubewegt haben. Die Verwaltung schlage vor, die Trasse über die Straße „Im Neuenheimer Feld“ zu führen. Mit der Universität bestehe zu 80 % Konsens, bezüglich der verbleibenden 20 % gebe es noch Meinungsverschiedenheiten. Die Stadtverwaltung werde sich aber bemühen, auch die verbleibenden Bedenken der Universität gegen eine „Zerschneidung“ des Campus zu minimieren. Mit dem heutigen Beschluss über die Trassenführung gehe es darum, das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Der **Antrag** der SPD-Fraktion aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 02.04.2009 wird laut Stadträtin Spinnler aufrecht erhalten.

„Die Anzahl und Lage der Haltestellen werden für die Variante A2 nach den Standards des Nahverkehrsplans überarbeitet und angepasst (u.a. Zoo und PH/Theoretikum/Hörsäle), die Kosten ermittelt und mit dem Gemeinderat abgestimmt.“

In der ausführlich geführten Diskussion geht es einerseits darum, keine Entscheidung gegen den größten Arbeitnehmer fällen zu wollen. Ferner könne nicht auf Basis angenommener Fahrgastzahlen und auf Basis unsicherer finanzieller Auswirkungen zugestimmt werden. Andererseits wird dagegen gehalten, dass die Trassenführung der Variante 2 die wirtschaftlich sinnvollste sei. Außerdem werde keine Entscheidung gegen die Universität, sondern für die vielen Beschäftigten und Besucher des Neuenheimer Feldes gefällt. Die befürchteten und mit Kirchheim verglichenen Risiken gebe es beim Neuenheimer Feld nicht, da die beiden Maßnahmen nicht vergleichbar seien.

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt den Beschlussvorschlag mit dem **Antrag** der SPD-Fraktion zur Abstimmung:

### **Beschluss des Gemeinderates:**

*Als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet beschließt der Gemeinderat eine Straßenbahntrasse zur Erschließung des Neuenheimer Feldes auf der Trasse Variante A 2 „Berliner Straße - Kirschnerstraße - Hofmeisterweg - Tiergartenstraße - Straße Im Neuenheimer Feld – Berliner Straße“; weiter beschließt er die Nutzung der Supercap-Technologie und ergänzende Schall- bzw. Erschütterungsschutzmaßnahmen in den kritischen Bereichen.*

*Gleichzeitig beschließt der für den ÖPNV im Stadtgebiet zuständige Aufgabenträger die Buslinien 31, 32, 37 nach Inbetriebnahme nicht weiter zu betreiben bzw. die Linien wie auf Seite 3.4 (Linienkonzept) beschrieben zu führen.*

***Die Anzahl und Lage der Haltestellen werden für die Variante A2 nach den Standards des Nahverkehrsplans überarbeitet und angepasst (u.a. Zoo und PH/Theoretikum/Hörsäle), die Kosten ermittelt und mit dem Gemeinderat abgestimmt.***

gez.

Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** mehrheitlich beschlossen  
Ja 30 Nein 7 Enthaltung 2

Begründung:

## I. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes:

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 2	+	Investitionen fördern, die einen gleichermaßen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen. <b>Begründung:</b> Straßenbahn als wirtschaftliches, umweltgerechtes und sicheres Verkehrsmittel zur Stärkung des Universitäts-, Klinik- und Forschungsstandortes Neuenheimer Feld <b>Ziel/e:</b>
MO 1-3	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs fördern Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehrs Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Straßenbahn sichert leistungsfähige, bequeme und schnelle Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes, kann zur Entlastung im MIV beitragen <b>Ziel/e:</b>
Arbeit 3	+	Standortvorteile als Wissenschaftsstadt ausbauen <b>Begründung:</b> Schnelle verkehrliche Anbindung Arbeitsplatz Schwerpunkt Neuenheimer Feld <b>Ziel/e:</b>
QU 7	+	Partnerschaft mit der Universität ausbauen <b>Begründung:</b> Stadt gewährleistet leistungsstarke verkehrliche Erschließung im Neuenheimer Feld

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.



## II. Begründung:

3.000 Einwohner, 20.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze, die Kliniken (Beschäftigte, Patienten, Besucher) sowie Freizeit- und Sporteinrichtungen erfordern eine zeitgemäße verkehrliche Anbindung des Neuenheimer Feldes im öffentlichen Nahverkehr.

Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket im Bereich Universität/Unikliniken hat wie erwartet den Druck auf eine höhere Leistungsfähigkeit des ÖPNV verstärkt. Die steigende Nachfrage ist mit einem Busangebot nicht wirtschaftlich zu befriedigen.

Das Gebiet wird derzeit von den Buslinien 31/32 (10-Minuten-Takt Gelenkzug + Verstärkerfahrten), 37 zum Sportzentrum Nord, sowie tangential von den Straßenbahnen 21 und 24 angebunden. Die Regionalbuslinie 721 verknüpft das Gebiet mit den südlichen Nachbargemeinden.

## **Ausgangslage**

Mit dem Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan, mit seiner Fortschreibung 2001 sowie im Nahverkehrsplan Heidelberg 2005 – 2010 wurde der Bau einer Straßenbahntrasse in das Neuenheimer Feld vom Gemeinderat gefordert.

Die Universität unterstützt eine Ringerschließung mit der Straßenbahn. Sie hat bei ihren Bauvorhaben in den letzten fünfzehn Jahren einen entsprechenden Korridor freigehalten. Strittig ist allerdings die Trasse im Abschnitt zwischen Kopfklinik und Berliner Straße.

Auf der Grundlage einer überschlägigen Nutzen-Kostenrechnung hat der Gemeinderat im Herbst 2004 einen Projektbeschluss gefasst und die Verwaltung mit der Ausarbeitung einer Vorentwurfsplanung für eine Straßenbahn-Ringerschließung des Neuenheimer Feldes beauftragt.

Der Vorentwurf sollte die Machbarkeit der Trasse in Detailfragen belegen und eine Ermittlung der Baukosten ermöglichen. Die Erarbeitung des Vorentwurfs war auch erforderlich, um geplante Bauvorhaben oder in Bau befindliche Projekte der Universität (Kinderklinik, Frauenklinik, NCT etc) zügig auf mögliche Konflikte mit der Straßenbahntrasse zu beurteilen und die notwendigen Flächen planerisch zu sichern.

Der Gemeinderat hat Ende 2005 bei Vorlage des Vorentwurfs der Straßenbahntrasse durch das Neuenheimer Feld keine Empfehlung für eine der beiden Trassenvarianten im Norden des Ringschlusses – A 1 Klausenpfad oder A 2 Straße Im Neuenheimer Feld - vorgegeben. Verwaltung und die HSB wurden beauftragt, mit Detailgutachten die Trassenführung im Norden - insbesondere im Bereich des Mineralogischen und des Physikalisch-Chemischen Instituts - untersuchen zu lassen.

Ziel der Gutachten war es, wegen der Bedenken der Universität gegen eine Trassenführung entlang der Straße Im Neuenheimer Feld, die mögliche Störung des Forschungsbetriebes durch elektromagnetische Strahlung, Erschütterung oder Körper- und Luftschall sorgfältig abwägen zu können.

## **Projektstand**

Die Vorplanung wurde Anfang 2006 an die HSB übergeben, die die RNV mit den weiteren Ausarbeitungen beauftragt hat.

Eine Entwurfsplanung liegt für den Streckenabschnitt Kirschnerstraße bis Straße Im Neuenheimer Feld – Kopfklinik – vor (Anlage 1 Trassenbeschreibung).

Seitens HSB/RNV wurden Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg als Zuschussgeber sowie mit dem Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde geführt und das Projekt angemeldet. Eine Bezuschussung wird vom Land grundsätzlich in Aussicht gestellt; allerdings ist der Zeitraum für die Auszahlung der Zuschüsse aufgrund der derzeitigen Mittelausstattung des Landes für Verkehrsprojekte ungewiss. Es ist daher mit einer Vorfinanzierungsdauer von einigen Jahren zu rechnen.

Die Vorplanung und die erarbeitete Entwurfsplanung wurden durch eine Arbeitsgruppe mit der Universität und anderen Anliegern der Trasse (DKFZ, Zoo, betroffene Institute) begleitet. Dabei haben HSB/RNV, Stadt Heidelberg, Universitätsbauamt und weitere Anlieger der Trasse die Trassenlage und die Lage der Haltestellen mehrfach abgestimmt.

Die Planung der Außenanlage der neuen Kinderklinik wurde bereits dezidiert auf die Trassenplanung abgestimmt, ebenso die aktuellen Planungen im Bereich Zoo.

## Variantenentscheidung

Die Vorzugsvariante der Stadt ist eine direkte Führung über die Straße Im Neuenheimer Feld, daher wurde eine Trassierung mit größtmöglichem Abstand zu den Institutsgebäuden gewählt. Die Vorzugstrasse der Universität verschwenkt nach der Haltestelle Kopfklinik zum Siedlungsrand an den Klausenpfad.

Hintergrund der unterschiedlichen Präferenz sind die Probleme der elektromagnetischen Strahlung (EM) sowie der Erschütterungen durch einen Straßenbahnbetrieb, die die Forschung und Lehre insbesondere im Physikalisch-Chemischen Institut, Mineralogischen Institut und DKFZ beeinträchtigen könnten.

Die elektromagnetische Verträglichkeit wurde in mehreren Gutachten der Technischen Akademie Wuppertal und zuletzt von Prof. Vick (Lehrstuhl für Industrieelektronik und Hochfrequenztechnik der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden) untersucht und im SEVA am 26.09.2006 (DS-Nr.: 107/2006/IV) vorgestellt.

Wegen nicht auszuschließender EMV-Restrisiken bei einem Betrieb mit Stromversorgung aus der Oberleitung haben RNV und HSB auf Vorschlag von Oberbürgermeister Dr. Würzner bei der Neubestellung von Straßenbahnzügen (Variobahn von Bombardier) den Einsatz von Energiespeichereinheiten (Ultrakondensatoren „Supercap“ – siehe Anlage 3) beschlossen. Dies ermöglicht auf besonders kritischen Abschnitten einen Betrieb ohne Strom aus der Oberleitung beziehen zu müssen. Die elektromagnetische Strahlung wird dadurch auf ein Minimum reduziert. Die Auslieferung der neuen Supercap-Bahnen (8 Fahrzeuge für Heidelberg) erfolgt ab Herbst 2009.

In Bezug auf den Erschütterungs- und Schallschutz haben Gutachten belegt, dass sich die aktuelle Situation durch den Betrieb einer Straßenbahn für die Institute nicht verschlechtert. Dennoch können in kritischen Bereichen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um den Erschütterungsschutz weiter zu optimieren, diese werden im Rahmen der Planfeststellung festgelegt.

Kernaussagen aus den Ergebnisse der Vorberatungen in 2008 sind:

- Seit 1991 existiert das Projekt der Straßenbahnplanung für das Neuenheimer Feld. Seit dem ist kontinuierlich in Abstimmungen zunächst zwischen HSB und Universitätsbauamt sowie Universitätsverwaltung später dann in einem erweiterten Teilnehmerkreis mit der Stadtverwaltung, sowie den entsprechenden Instituten die Trassenlage sowie die Lage der Haltestellen besprochen. Mit Beschluss vom 10.11.2005 (DS-Nr.: 0288/2005/BV) wurde die Variantenentscheidung über den endgültigen Verlauf im nördlichen Teil (Varianten A1 und A2) von den Ergebnissen der Gutachten zu Erschütterung und den Elektromagnetischen Störfeldern gemacht.
- Durch ein Gespräch, das am 27.11.2008 auf Einladung von Oberbürgermeister Dr. Würzner mit dem Rektor der Universität Prof. Dr. Eitel und dem Regierungspräsidenten Dr. Kühner stattfand, sollten alle relevanten Informationen und Positionen ausgetauscht werden. Dabei konnte man sich auf keine Kompromiss-Lösung einigen.
- Die Stadt Heidelberg hat darüber hinaus noch das aktuell genannte Argument der Universität aufgegriffen und ein Schweizer Büro (IBV Hüsler) damit beauftragt, sich Gedanken über die Zerschneidungswirkung des Campus zu machen und Lösungsvorschläge aus ähnlichen bereits realisierten Projekten zu suchen, die auch für Heidelberg in Frage kommen könnten (zum Beispiel Fußgängerbrücken et cetera). Das Gutachten (und entsprechende Kostenschätzungen) soll im Mai 2009 vorliegen und wird dann mit der Universität abgestimmt sowie im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt. Damit wurde aus derzeitiger Sicht auf alle Aspekte, die man im Vorfeld eines solchen Verfahrens prüfen kann, eingegangen, sodass die HSB/RNV nach Beschlussfassung im Aufsichtsrat der HSW das Planfeststellungsverfahren einleiten kann.

## **Linienkonzept**

Das künftige Liniennetz im Neuenheimer Feld beinhaltet 2 Straßenbahnlinien und 2 Buslinien. Die Straßenbahnlinie 21 wird vom Bismarckplatz über den Hauptbahnhof, die Berliner Straße und Kirschnerstraße in das Neuenheimer Feld geführt, anschließend über die Straße im Neuenheimer Feld und Berliner Straße nach Handschuhsheim OEG-Bahnhof. Die Straßenbahnlinie 24 von Rohrbach Süd über den Hauptbahnhof wird weiterhin über die Berliner Straße nach Handschuhsheim Burgstraße geführt. Die heutige Buslinie 32 verkehrt dann nur noch auf dem Ast Bismarckplatz-Universitätsplatz und ergänzt die Erschließung der Buslinie 31 im Bereich der Altstadt. Die Buslinie 31 hingegen verbindet nach wie vor den Universitätsplatz über Mönchhofstraße mit dem Technologiepark. Die heutige Buslinie 37 erschließt in einem gegenüber heute modifizierten Linienweg den Bereich Studentenwohnheim (voraussichtlich über die Haltestelle Kinderklinik) bis Sportzentrum Nord (Anlage 4). Beim Linienkonzept der Straßenbahn sind künftig Entwicklungen (Zweigleisigkeit der OEG-Strecke nördlich von Heidelberg, Anbindung der Bahnstadt et cetera) zu berücksichtigen.

## **Kosten**

Im Ergebnis der Entwurfsplanung muss für das Projekt Straßenbahn Neuenheimer Feld über die Straße Im Neuenheimer Feld mit einem Investitionsvolumen von bis zu 35 Millionen Euro (einschließlich Grunderwerb) gerechnet werden. Die Maßnahme ist nach geltenden Richtlinien förderfähig.

Diese Variante hat einen Nutzen-Kosten-Indikator von ca. 1,4.

Vor einer Entscheidung im Aufsichtsrat der HSW wird es eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung geben, die auch Vorfinanzierungskosten von GVFG-Mitteln und ähnliches einschließt.

Die RNV hat auf der Basis des aktuellen Betriebsprogrammes und der Straßenbahnvariante A 2 im Neuenheimer Feld ermittelt, dass sich das Ergebnis für den laufenden Betrieb durch die Einführung der Straßenbahn um 1,41 Millionen Euro pro Jahr verbessert. Maßgebend hierfür sind erhebliche Einsparungen im Busverkehr. Bei der Kalkulation sind die zusätzlichen Kosten für die Fahrwegunterhaltung und die vom Gutachter prognostizierten Fahrgaststeigerungen berücksichtigt. Nicht enthalten sind Komplementärfinanzierung der Baukosten und die Vorfinanzierung der Zuschüsse. Dazu wird es für die HSB/HSW begleitend eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung geben, die Vorfinanzierungskosten von Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) einschließt.

## **Weiteres Vorgehen**

Die HSB ist das Infrastrukturunternehmen der Stadt Heidelberg für den ÖPNV. Baumaßnahmen müssen daher im Wirtschaftsplan der HSB vorgesehen werden. Die RNV plant und führt die Baumaßnahmen im Auftrag der HSB durch. Für die Projektentscheidung ist daher der Aufsichtsrat der HSW, als beherrschende Gesellschaft zuständig.

Zur detaillierten Betrachtung der Gesamtwirtschaftlichkeit für die HSW/HSB und zu Finanzierungsmodellen wird der Aufsichtsrat und der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat kurzfristig informiert. Daraufhin wird ein Beschluss in diesen Gremien herbeigeführt.

Auf der Grundlage der Entscheidung von Aufsichtsrat und Haupt- und Finanzausschuss wird das Projekt an die HSB/RNV zur Ausarbeitung der Genehmigungsplanung, der Erstellung des Zuschussantrages nach dem Entflechtungsgesetz und zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens (Antragstellung) sowie dessen Umsetzung übergeben.

Die Verwaltung wird gemeinsam mit der Universität die HSB/RNV bei den Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg über die Finanzierung unterstützen. Hierbei soll insbesondere eine Verkürzung der Vorfinanzierungsdauer erreicht werden, die allerdings nicht zu Lasten der übrigen HSB - Projekte gehen darf.

Ein Baubeginn ist bei gutem Verlauf der Planungs- und Planungsrechtsverfahren aus heutiger Sicht Ende 2010 zu erwarten.

gez.

Dr. Eckart Würzner