

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Studie "Straßenbahn Neuenheimer Feld /  
Städtebauliche Integration"**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	02.12.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	17.12.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

**Inhalt der Information:**

*Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information über die Studie zur Städtebaulichen Integration der Straßenbahn im Neuenheimer Feld zur Kenntnis.*

## A. 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:
AB 3	+	Standortvorteile als Wissenschaftsstadt ausbauen <b>Begründung:</b> Die Straßenbahn Neuenheimer Feld unterstützt o.g. Ziel.
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen <b>Begründung:</b> Die Straßenbahn Neuenheimer Feld unterstützt o.g. Ziel.
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. <b>Begründung:</b> Die Straßenbahn Neuenheimer Feld unterstützt o.g. Ziel.

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

keine

## B. Begründung:

### 1. Ausgangslage

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) plant in Zusammenarbeit mit der Stadt Heidelberg die Erschließung des Universitätsbereiches im Neuenheimer Feld mit einer Straßenbahnlinie. Die Straßenbahnerschließung des Neuenheimer Feldes ist ein wichtiger Baustein in der dynamischen Entwicklung der Wissenschaftsstadt. Die Campus-Straßenbahn ist mit ihrem Namen und als sichtbares Symbol der inneren Vernetzung ein wichtiger Botschafter für die Standortqualität von Stadt und Universität Heidelberg.

Es ist vorgesehen, bis Mai 2010 die Planfeststellungsunterlagen einzureichen.

Es stellt sich bei diesem Projekt die Aufgabe der städtebaulichen Integration und Gestaltung der Infrastruktur der neuen Straßenbahnlinie, um eine Zerschneidungs- oder Trennwirkung im Campus zu vermeiden. Entscheidend für die räumliche Auswirkung der neuen Straßenbahntrasse ist die Art und Weise der Ausbildung und Anordnung der Infrastrukturelemente der Straßenbahn im öffentlichen Raum.

Um dies zu untersuchen, hat die Stadt Heidelberg das Schweizer Ingenieurbüro für Verkehrsplanung IBV Hüsler AG (Projektleiter Herr Besier) beauftragt. Die Studie „Straßenbahn Neuenheimer Feld / Städtebauliche Integration“ behandelt in ihrem Teil A die Analyse von Rahmenbedingungen und sucht nach Vorbildern und Entwurfsprinzipien auch im europäischen Ausland. Im Teil B werden die Empfehlungen zur städtebaulichen Integration und Gestaltung der Neubaustrecke in Bezug auf die Infrastrukturelemente und die Anordnung der Trasse im Stadtraum formuliert. Die Studie schließt mit Empfehlungen zur Umsetzung und weiteren Vorgehensweise.

In den Kapiteln 2 bis 4 wird die Studie in ihren Kernaussagen zusammengefasst.

### **1.1. Exkurs: Historie Vorlagen**

Mit der Beschlussvorlage 0049/2009/BV vom 21.04.2009 beschließt der Gemeinderat als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet eine Straßenbahntrasse zur Erschließung des Neuenheimer Feldes auf der Trasse Variante A 2 „Berliner Straße - Kirschnerstraße - Hofmeisterweg - Tiergartenstraße - Straße Im Neuenheimer Feld – Berliner Straße“.

### **1.2. Exkurs: Erschließungswirkung**

Die Straßenbahntrasse durch das Neuenheimer Feld ist ca. 2,3 km lang. Fünf Haltestellen erschließen das Campusgelände und die angrenzenden Nutzungen flächendeckend:

- Haltestelle DKFZ / Mensa
- Haltestelle Medizinische Klinik / Zoo
- Haltestelle Kinderklinik / Jugendherberge
- Haltestelle Kopfklinik
- Haltestelle Mineralogie

Die Erschließungsradien betragen grundsätzlich 300m (siehe Nahverkehrsplan der Stadt Heidelberg 2005-2010).

Eine Besonderheit ergibt sich im Bereich der Haltestellen „Kopfklinik“ und „Mineralogie“. Diese liegen ca. 620m auseinander und damit knapp über dem Wert aus dem Nahverkehrsplan.

Grund dafür ist, dass die Lage der beiden Haltestellen aufgrund mehrerer Aspekte und mehrerer Abstimmungen mit Universität und Universitätsklinikum nicht veränderbar ist. Zum Einen orientiert sich die Lage der Haltestelle „Kopfklinik“ an den Eingangsbereich der Kopfklinik selbst, wie es von der Universität / Universitätsklinikum gewünscht wird. Zum Anderen kann die Haltestelle „Mineralogie“ nicht weiter nach Westen verschoben werden, da sonst die Emissionswerte der Straßenbahn (EMV – Magnetfeld im Bereich Fahrleitung) die sensiblen Institute (NHF 236 Mineralogisches Institut und 253 Physikalisch-Chemisches Institut) beeinträchtigen würden (höhere EMV-Werte beim Anfahren als bei Fahrt).

In diesem Bereich ist zum Schutz der Institute ein stromloser Fahrleitungsabschnitt vorgesehen. Die Anlage einer Haltestelle im stromlosen Abschnitt ist aus betrieblicher Sicht ungünstig, da die Anfahrt eines Zuges hier nur im Havariefall vorgesehen ist (Kapazität der Energiespeicher).

Mit einer weiteren Haltestelle zwischen den beiden vorhandenen Haltestellen in Höhe der Pädagogischen Hochschule werden die Abstände der Haltestellen untereinander zu gering, was sich aufgrund der dann größeren Fahrzeit auf die Umlaufzeit der Linie auswirkt und damit negativ auf die Wirtschaftlichkeit der neuen Strecke.

Die Universität, die RNV und die Stadtverwaltung sind sich darüber einig, dass in Höhe der Pädagogischen Hochschule keine weitere Haltestelle angelegt wird und halten dies aufgrund der relativ geringen Bebauungsdichte und der relativen zumutbaren Entfernung von 310m zu jeweils einer Haltestelle im Maximalfall für gerechtfertigt.

## **2. Studie „Straßenbahn Neuenheimer Feld / Städtebauliche Integration“** **Teil A: Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse aus der Analyse**

### **2.1. Stadtplanerische Integration (Planungen, Leitbilder)**

- Die geplante Straßenbahn kann sich prinzipiell in die bestehenden städtebaulichen Planungen und Leitbilder der Universität für das Campusgelände einschreiben.
- Grundsätzliche Widersprüche und/oder unauflösbare Unverträglichkeiten konnten bei Überlagerung der beiden Planungen nicht gefunden werden.
- Zusätzliche Abstimmungen sind jedoch sinnvoll, um eine ganzheitliche Entwicklung für den Stadtraum sicherzustellen (Fußwegenetz, Grünplanung).
- Die Straßenbahn erlaubt bei guter Gestaltung die städtebaulichen Zielsetzungen zu unterstützen und den durchquerten Stadtraum aufzuwerten.
- Die Straßenbahn kann dabei als Leitprojekt (Auslöser, Motor) für die Realisierung der städtebaulichen Planungen im Stadtraum wirken.

### **2.2. Städtebauliche Integration (Trennwirkung)**

- Die Straßenbahn wird durch den eigentlichen Betrieb bei den angestrebten Taktdichten keine Trennwirkung entwickeln.
- Eine Trennwirkung ergibt sich allenfalls dann, wenn die Trasse als Fremdkörper wirkt (Schottergleis) oder massiv abgegittert wird (LEGI-Zäune).
- Durch eine sorgfältige städtebauliche Gestaltung der Trasse – insbesondere der Trennelemente – ist es möglich, die Anforderungen nach Integration und Sicherheit in Einklang zu bringen und mögliche Widersprüche aufzulösen.
- Durch Rasengleise (Rasen auf Höhe Schienenoberkante) und dezente Oberleitungen wird die Infrastruktur der Trasse den durchquerten Stadtraum nicht als Fremdkörper dominieren.
- Durch Kombination der Haltestellen und geplanter bzw. bestehender Platzbereiche lassen sich die Haltestellen sinnvoll integrieren.

### **2.3. Städtebauliche Gestaltung**

- Die Analyse der Gestaltelemente zeigt gute Ansätze für eine ansprechende Gestaltung der neuen Straßenbahntrasse.
- Mit einer gezielten Adaptierung der Heidelberger Praxis ist eine hochwertige Gestaltung, angelehnt an französische Beispiele, gut möglich.
- Für die Gestaltelemente des markanten besonderen Bahnkörpers in Seitenlage ist ein Gestaltungsvokabular zu entwickeln.
- Besonderes Augenmerk ist auf die Gestaltung der Trennelemente zu richten.

### **3. Studie „Straßenbahn Neuenheimer Feld / Städtebauliche Integration“** **Teil B: Bewertung der Querbarkeit, Trennwirkung und Integration der Trasse**

#### **3.1. Gute Querbarkeit der Trasse**

Die neue Strecke weist grundsätzlich zahlreiche Querungsstellen an allen ermittelten Fußwegeverbindungen auf (gilt auch für Zu-/Überfahrten). Da die Fußwege an der neuen Strecke schon heute gebündelt verlaufen, kann man davon ausgehen, dass eine funktionale Trennwirkung, in Form einer Durchschneidung und Unterbrechung bestehender Fußwegebeziehungen, nicht entstehen wird. Die Trasse scheint damit ausreichend „durchlässig“ und gut querbar. Bei der Bewertung der Querbarkeit ist insbesondere zu berücksichtigen, dass schon heute Gebäude, Parkflächen, Grünanlagen und Rasenflächen zu einer Kanalisierung der Beziehungen führen. Freie und breite Bewegungen wie bspw. in einer Fußgängerzone oder auf einem Platz prägen nicht den Eindruck des Unicampus. Daher ist davon auszugehen, dass die gebündelten Beziehungen auf befestigten Wegen mit den darauf abgestimmten Querungen harmonisieren. Im Vergleich mit „typischen“ neueren Straßenbahnstrecken sind die Abstände zwischen den Querungen sehr gering. Dies wird insbesondere im Vergleich mit der Strecke in der Berliner Straße deutlich.

#### **3.2. Minimierung der Trennwirkung**

In visueller Hinsicht kann durch die Optimierung der Planungen fast vollständig auf Geländer bzw. Trennelemente entlang der Strecke verzichtet werden. Zahlreiche Trennelemente, die in der ursprünglichen Planung vorgesehen waren bzw. erforderlich gewesen wären, konnten im Rahmen der Bearbeitung durch ein Abrücken der Fußwege von der Trasse und das Anordnen von Baumreihen vermieden werden. Die frühzeitige Abstimmung erweist sich dabei als positiv. Durch die einheitliche Gestaltung, also die Einordnung der Geländer in den Kontext von Material, Form und Farbe mit anderen Infrastrukturen, wie Mast und Wartehalle, wirken die Geländer nicht als Sperrelemente, sondern als Teil eines integrierten Entwurfs. Im Bereich des botanischen Gartens können die erforderlichen Zäune, wie im Gutachten dargestellt, selbst zum Gestaltelement und Blickfang werden. In einem Abschnitt (DKFZ) werden Hecken wie im Bestand vorgeschlagen, um den „technischen“ Eindruck von Geländern in diesem engen Bereich zu vermeiden.

Da die Trasse durchgehend als Rasengleis mit schienenbündiger Vegetationsdecke ausgeführt wird, welches nur im Haltestellenbereich und an Überwegen bzw. Kreuzungen unterbrochen wird, ordnet sich die Trasse als „grünes Band“ in den parkartigen und durchgrünerten Raumeindruck ein. Die Haltestellen können wie dargestellt gut in diesen Kontext eingeordnet werden. Die von der Uni geplanten Baumreihen werden ermöglicht und erlauben eine Umsetzung der Zielplanung. Die Trasse wirkt damit nicht als Fremdkörper im Stadtraum, sondern greift prägende und gewünschte Raumelemente bei der Gestaltung der Trasse auf. Die Stadtbildwirkung notwendiger technischer Elemente (v.a. Oberleitung) wurde soweit sinnvoll möglich minimiert und erlaubt ebenfalls eine gute Integration.

Wichtige Elemente der Unizielplanung, wie die Begradigung und Aufweitung des Hofmeisterwegs oder die Verkehrsberuhigung der Straße „Im Neuenheimer Feld“ wurden in der Planung berücksichtigt und sind damit zu einem späteren Zeitpunkt umsetzbar. Die Ausbildung der Nord-Süd-Achse im Bereich des nördlichen Gelenkplatzes bleibt an dieser Stelle zwar im Detail offen und kann nicht vollständig bewertet werden (ähnliches gilt für die Umfeldgestaltung im anschließenden Bereich am Max-Planck-Institut). Es kann davon ausgegangen werden, dass durch den vom Gutachter vorgeschlagenen Workshop in diesem Bereich eine angemessene Lösung mit guter Integration, sowie geringer Trennwirkung entstehen kann.

### **3.3. Fazit zu Querbarkeit, Trennwirkung und Integration**

Eine erkennbare zusätzliche Zerschneidungswirkung im Uni-Gelände, die über bestehende Fahrbahnen, Parkplätze, Gebäude, Wegeführungen, Hecken oder Rasenflächen hinausgeht, ergibt sich durch die Gleistrasse der neuen Straßenbahn nicht. Dies gilt sowohl für die Integration der Straßenbahntrasse in den Ist-Zustand des Campus, wie auch die generelle Kompatibilität der Straßenbahnplanung mit den Zielplanungen der Uni. Offene gestalterische Details sollten mit den Akteuren gemeinsam im Rahmen eines Workshops geklärt werden. Lösungsansätze wurden aufgezeigt. Durch Rasengleise und Baumreihen greift die Straßenbahn prägende Raumelemente des Campus auf und fügt sich damit gut in den bestehenden Raumkontext sowie die Zielplanung der Uni. Durch die Gestaltung der Infrastruktur kann die Wirkung der Trasse als technischer Fremdkörper vermieden werden.

Nach derzeitigem Stand kann ausgeschlossen werden, dass eine Trasse mit Trennwirkung – wie in der Berliner Straße – entstehen wird.

## **4. Wichtige Empfehlungen zur Umsetzung**

### **4.1. Fortführung der Gestaltungsüberlegungen**

Für die weitere Berücksichtigung stadtgestalterischer und städtebaulicher Belange in der Planung und die konsequente Umsetzung des Gutachtens wird die Ausarbeitung eines „Gestaltkonzepts“ vorgeschlagen, in dem die Aussagen aus dem Gutachten vertieft, konkretisiert und vor allem in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht mit den Beteiligten abgeklärt werden. Dies wäre auch im Rahmen einer kontinuierlichen und prozesshaften „gestalterischen Begleitung“ der Ausführungsplanung möglich. Hierbei ist auf eine entsprechende Qualifikation der Bearbeiter in Bezug auf städtebauliche Anforderungen und in Bezug auf die technischen und verkehrsplanerischen Aspekte sicherzustellen.

### **4.2. Gestaltungswerkstatt „Gelenkplatz Nord“**

In diesem Gutachten konnte die komplexe Situation am städtebaulich wichtigen „Gelenkplatz Nord“ nicht ausreichend geklärt werden. Wir schlagen daher die workshopartige Vertiefung dieses Bereichs mit allen Betroffenen vor, um hier zu einer sinnvollen und abgestimmten Lösung zu kommen, die von allen getragen wird und der Bedeutung dieses Bereichs Rechnung trägt. In diesem Abschnitt müsste darüber hinaus auch die Zielplanung der Uni an die Führung der Straßenbahn angepasst werden. Dies kann im Rahmen der Fortführung der Gestaltungsüberlegungen erfolgen.

### **4.3. Entwurfsleistung Fahrgastunterstand**

Für die Ausstattung der Haltestellen wird aus wirtschaftlichen Gründen auf ansprechende Standardelemente zurückgegriffen. Sollten hier individuelle Elemente gewünscht werden, sind dafür besondere Entwurfsleistungen erforderlich. Ebenso sind Abklärungen der Kostenübernahme erforderlich, wie auch eine Abstimmung mit den Herstellern von Fahrgastunterständen.

gezeichnet  
Bernd Stadel