

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Straßenbahn Neuenheimer Feld (Statusbericht)

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 05. Oktober 2010

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.09.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	30.09.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information über den Stand der Planungen der Straßenbahn im Neuenheimer Feld zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 22.09.2010

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 30.09.2010

Ergebnis: Kenntnis genommen

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 Begründung: Die Straßenbahn Neuenheimer Feld unterstützt o.g. Ziel.
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Begründung: Die Straßenbahn Neuenheimer Feld unterstützt o.g. Ziel.
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Begründung: Die Straßenbahn Neuenheimer Feld unterstützt o.g. Ziel.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Statusbericht

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.

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.

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“. Weiter beschließt er die Nutzung der Supercap-Technologie und ergänzende Schall- bzw. Erschütterungsschutzmaßnahmen in den kritischen Bereichen. Darüber hinaus beschließt er, die Buslinien 31, 32, 37 nach Inbetriebnahme nicht weiterzubetreiben bzw. die Linien wie im Linienkonzept beschrieben zu führen.

Nach diesem Gemeinderatsbeschluss hat die RNV in Zusammenarbeit mit der Stadt die Planungen wieder aufgenommen.

Mit Informationsvorlage 0180/2009/IV „Studie Straßenbahn Neuenheimer Feld / Städtebauliche Integration“ wurde der Gemeinderat informiert, dass von der Straßenbahn nicht die befürchtete Trennwirkung wie zum Beispiel in der Berliner Straße ausgehen wird.

Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren werden derzeit erstellt. Der Antrag auf Planfeststellung soll im Dezember 2010 beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht werden.

Im Rahmen dieses Antrages werden Gutachten zu verschiedenen Bereichen erarbeitet:

- Elektromagnetische Verträglichkeit
- Lärm und Erschütterung
- Verkehrstechnisches Gutachten
- Landschaftspflegerischer Begleitplan

Diese Gutachten werden Bestandteil des Antrages und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens den zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange kenntlich gemacht.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss kann als frühester Termin Ende 2011 gerechnet werden.

Die Planung wird gestalterisch begleitet. Hierzu wird von der RNV ein Ingenieurbüro beauftragt. Dieses Gutachten zur Gestaltung der Campus-Linie wird gemeinsam von der RNV, der Stadtverwaltung sowie der Universität / Universitätsbauamt begleitet.

Während des Planfeststellungsverfahrens kann die Maßnahmenträgerin RNV / HSB mit der Ausführungsplanung beginnen (vorbehaltlich der Mittelbereitstellung bei der HSB). In dieser Phase wird auch die Förderfähigkeit des Vorhabens nach Entflechtungsgesetz mit dem Umweltministerium Baden-Württemberg bzw. mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg geklärt. Ebenso werden die notwendigen Finanzierungsverträge zwischen RNV / HSB, Stadt und Land / Universität erarbeitet.

Nach Klärung der Finanzierung liegt der frühest mögliche Baubeginn der Maßnahme voraussichtlich Ende 2012.

2. Haltestellenlage

Bereits in der Informationsvorlage 0180/2009/IV wurde die Thematik der Haltestellenlage, insbesondere Haltestelle Kopfklinik, umfassend erläutert. Ergänzend zu diesen Ausführungen noch folgende Anmerkungen.

Die Anordnung der Haltestellenlage erfolgt unter Berücksichtigung der Wegebeziehungen im Campus, der Nutzung der im Umfeld liegenden Gebäude sowie der Trassengeometrie in Abstimmung mit der Universität und dem Universitätsklinikum. Der ständig wachsenden Patientenzahl und den Bedürfnissen der Patienten wird mit der Lage der Haltestellen in der Nähe der Haupteingänge zu der Medizinischen Klinik/Neubau Chirurgie, der Kinder-/Frauen- und Hautklinik sowie der Kopfklinik Rechnung getragen.

Die Haltestellen sind in gewählten Abständen prinzipiell den Klinikeingängen zugeordnet und entsprechen damit mit erster Priorität den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen. Alle Haltestellen liegen aber auch so, dass sie von den Nutzern der Einrichtungen der Universität und der Institute gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans erreichbar sind.

Die Haltestellenlage entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplans, dabei liegt die Priorität auf der Zuordnung der Haltestellen zu den Klinikeingängen. Jegliche Verschiebung verschlechtert den Nutzen-Kosten-Faktor der Maßnahme und gefährdet die Realisierung des Projektes.

gezeichnet

Bernd Stadel