

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Erschließung der Altstadt mit einer
Straßenbahn**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	22.03.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	30.03.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.04.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	20.04.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit einer aktualisierten Untersuchung einer Altstadterschließung mit der Straßenbahn unter Berücksichtigung einer Führung über die Friedrich-Ebert-Anlage oder das südliche Neckarufer bis zum Bahnhof Altstadt, der als Umsteigepunkt zu stärken ist. Die Untersuchung soll so rasch als möglich durchgeführt werden und vor der Sommerpause vorgelegt und erläutert werden.

Die Kosten hierfür werden mit 50.000,-- Euro (€) angesetzt.

Aus den im Jahr 2010 veranschlagten Haushaltsmitteln stehen insgesamt noch 1,4 Mio. € zur Verfügung, die nach 2011 übertragen werden können. Die genannten Kosten können daraus gedeckt werden.

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Variantenübersicht

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:
MO 2	+	Minderung der Belastung durch den motorisierten Verkehr Begründung:
MO 3	+	Ziel/e: Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Begründung:
MO 4	+	Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung:
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung:
MO 6	+	Ziel/e: Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung:
SL 4	+	Ziel/e: City als übergeordnetes Zentrum sichern Begründung:
SL 7	+	Leitbild „Stadt an den Fluss“ berücksichtigen Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

Parallel zu dieser Beschlussvorlage legt die Verwaltung eine Beschlussvorlage für die Vorbereitung einer Bürgerabstimmung für eine Variantenauswahl zum Projekt „Stadt an den Fluss“ vor. Ein Teil der Varianten beinhaltet auch eine Straßenbahnerschließung der Altstadt entweder im Zuge der B 37 oder der Friedrich-Ebert-Anlage.

Eine Variante sieht darüber hinaus ein Paket von weiteren ÖPNV-Ausbaumaßnahmen (= Öffentlicher Personennahverkehr) vor (Mobilitätsnetz Heidelberg).

Für die Variantenauswahl für das Projekt „Stadt an den Fluss“ ist die Kenntnis darüber, welche Trasse für eine Straßenbahnerschließung der Altstadt die beste ist, unabdingbar. Vorhandene, ältere Gutachten sind unter anderem mit Blick auf geänderter Rahmenbedingungen und Fakten nicht mehr belastbar. Eine Aktualisierung der Untersuchungen ist daher geboten. Die Ergebnisse sollen bis zur Sommerpause vorliegen.

Chronologie

Die Nutzung der Straßenbahn zur Erschließung der Altstadt ist bereits Bestandteil verschiedener vom Gemeinderat beschlossener Planwerke beziehungsweise (bzw.) eines konkreten Beschlusses zur Linienführung:

1999

Ein konkreter Beschluss zur Linienführung wurde vom Gemeinderat im Jahr 1999 gefasst. Auf Grundlage von **Gutachten des Ingenieurbüros Emch und Berger** aus dem Jahr 1998 wurde eine Führung vom Adenauerplatz über die Friedrich-Ebert-Anlage zur (Endhaltestelle) Universitätsplatz beschlossen.

Das Gutachten des Büro Emch und Berger aus dem Jahr 1998 war Grundlage der Beschlussvorlage, DS: 73/1999.

Es war folgendermaßen aufgebaut:

- Stufe I: Bauliche Machbarkeitsprüfung
- Stufe II: Verkehrliche Untersuchung Stadtbahn Heidelberg – Altstadt – Bahnhof Altstadt – Sinsheim
- Stufe III: Verkehrliche Untersuchung Straßenbahn Heidelberg – Altstadt – Bahnhof Altstadt

Als **Stufe II** der Studie wurde in einer verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung die Verlängerung der Linien auf der Altstadtstrecke über den Bahnhof Altstadt hinaus auf Gleisen der Deutschen Bahn (DB) bis Sinsheim-Steinsfurt (Stadtbahn auf Normalspur nach „Karlsruher Modell“) angenommen. Der Betrieb von herkömmlichen S-Bahn Zügen der Eisenbahn auf der Strecke von Osterburken/Mosbach über Heidelberg Richtung Mannheim (heutige S 1/S 2) wurde vorausgesetzt. Bei der Führung am Neckarufer (Variante 1) wurde ein Fahrgastzuwachs von 6.200 je Werktag ermittelt, bei Führung durch Friedrich-Ebert-Anlage und Schlossbergtunnel (Variante 3 b) ein Zuwachs von 5.500 Fahrgästen/Werktag. Die Differenz wird hauptsächlich begründet mit der Führung der Bahnen in Variante 1 über den Umsteigeplatz Bismarckplatz, die Züge werden bei Führung über die Friedrich-Ebert-Anlage nicht über den Bismarckplatz geführt. Für Fahrgäste aus dem Umland spielt die direkte Erreichbarkeit des Bismarckplatzes eine große Rolle.

Der in **Stufe II** grob ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor für die Variante 1 (Führung am Neckarufer) wurde mit 2,1 ermittelt, für die Führung über die Friedrich-Ebert-Anlage mit 1,8. Die Baukosten im Heidelberger Stadtgebiet wurden für die Varianten mit 13,0 Millionen € bzw. 12,8 Millionen € angesetzt. Baukosten für den Neckarufertunnel der B 37 wurden nicht angesetzt.

Als **Stufe III** der Studie wurde eine Detailuntersuchung im Bereich der Altstadt ohne Weiterführung über den Bahnhof Altstadt hinaus durchgeführt. Diese basierte auf den in **Stufe I** der Studie (Prüfung der baulichen Machbarkeit) herausgearbeiteten Varianten:

- 1 b: Vom Bismarckplatz über das Neckarufer zum Bahnhof Altstadt (zwei Linien), Voraussetzung ist die Führung des Kraftverkehrs in einem Neckarufertunnel. Eine Variante 1 a (Führung der Straßenbahn mit Kraftverkehr an der Oberfläche) wurde in Stufe III ausgeschlossen.
- 3 b (a): Führung von der Kurfürstenanlage kommend über den Adenauerplatz, die

Friedrich-Ebert-Anlage und den Schlossbergtunnel zum Bahnhof Altstadt (eine Linie), über die Grabengasse wird eine Stichstrecke zum Universitätsplatz geführt (zwei Linien).

Die Nachfrageberechnungen in **Stufe III** bezogen sich nur auf Fahrten von Heidelberger Einwohnern – „Eventuelle Fahrgastzuwächse aus dem Umland sind nicht berücksichtigt.“ (Seite 25 Kurzbericht).

Die in **Stufe III** ermittelten Fahrgastzuwächse stellten sich wie folgt dar:

Bei der Führung am Neckarufer (1 b) wurde ein Fahrgastzuwachs von 2.700 bzw. 2.000 je Werktag ermittelt, bei Führung durch die Friedrich-Ebert-Anlage und den Schlossbergtunnel (3 b (a)) ein Zuwachs von 4.400 bzw. 10.500 Fahrgästen/Werktag. Die jeweils genannten zwei voneinander abweichenden Werte entstammen verschiedenen zugrunde gelegten Untersuchungen (die jeweils erstgenannten Werte von Emch und Berger, die als zweite genannten vom ifeu-Institut (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg)). Die Baukosten wurden für die Variante 1 b mit 17,5 Millionen € angenommen, für die Variante 3 b (a) mit 29,5 Millionen €. Gegenüber den Ansätzen in **Stufe II** wurden bei der Variante 3 b (a) Baukosten für eine Haltestelle im Schlossbergtunnel (Bereich Rathaus) angesetzt. Die Baukosten für den Neckarufertunnel wurden nicht veranschlagt.

Der Vergleich der für diese zwei Varianten ermittelten Nutzen-/Kosten-Faktoren ergab einen Vorteil für die Variante 3 b (a) mit 2,5 (inklusive Kosten Schlossbergtunnel) gegenüber 1,8 bei Variante 1 b.

Die Diskussion in den gemeinderätlichen Gremien führte dann schließlich zum Beschluss, die Führung einer Straßenbahn in der Friedrich-Ebert-Anlage mit Abzweig zum Universitätsplatz zu planen. Eine „Entscheidung über die Weiterführung der Straßenbahn zum Bahnhof Karlstor [heute Bahnhof Altstadt]

- a) entweder über den Schlossbergtunnel oder
- b) durch die östliche Hauptstraße“

wurde „vorerst zurückgestellt“ (Zitat aus dem Beschlusstext). Für diese vorher nicht näher untersuchte Variante ohne Fortführung zum Bahnhof Altstadt erfolgte auch nach dem Beschluss keine variantenbezogene Ermittlung von Nutzen und Kosten (ebenso wenig vor dem Beschluss).

Es ist festzuhalten, dass diesem Beschluss keine Informationen zu einem verkehrlichen Nutzen und dagegen zu setzenden Kosten zugrunde lag.

2001

Im Abstimmungsprocedere zum **Verkehrsentwicklungsplan 2001** wurde eine Führung der Straßenbahn in die Altstadt beschlossen, jedoch ohne Festlegung einer Trasse (Abstimmungslauf zur Vorlage, DS: 0362/2001/BV).

2005

Im **Nahverkehrsplan 2005 – 2010** (Seite 7) ist die Altstadtstraßenbahn als Maßnahme N 2-8 zu finden, die Fertigstellung wird mit 2010 genannt. Im Beschluss des Gemeinderates zur zugehörigen Vorlage, DS: 0378/2005/BV wird die Altstadtstraßenbahn explizit erwähnt: „Die Straßenbahn Altstadt soll in Prioritätsstufe A (bis 2010) aufgenommen werden. Weiter wird ausgeführt „Zum Projekt Straßenbahn Altstadt aus dem

Nahverkehrsentwicklungsplan ist eine Studie zur Variantenbewertung in Arbeit, die Empfehlungen zu den nächsten Arbeitsschritten enthalten wird“ (Zitate aus Beschlusstext).

Gutachten Ingenieurbüro Vössing

In der Vorlage, DS: 0110/2005/IV wurden die Straßenbahnplanungen im Neuenheimer Feld und in der Altstadt dargestellt. Damalige Beschlusslage war lediglich eine Straßenbahn in die Altstadt, offen war die Entscheidung für die Trassenführung und den Endpunkt (Universitätsplatz oder Bahnhof Altstadt). In Bezug auf die Altstadt wurde in dieser Vorlage ausgeführt, dass „Anfang 2005 das Ingenieurbüro Vössing, Köln (IV) mit der Aufbereitung der Studien aus den 90er Jahren und der Erarbeitung einer Nutzen-/Kosten-Untersuchung auf der Basis aktueller Verkehrs- und Prognosedaten (S-Bahn, Bahnstadt) beauftragt“ wurde. Im Mittelpunkt dieses Gutachtens sollten die Varianten

- Variante 3 Führung Adenauerplatz – Friedrich-Ebert-Anlage – Universitätsplatz und
- Variante 1 a/b Führung Bismarckplatz – Neckarstaden – B37 – Bahnhof Altstadt (1 a ohne und 1 b mit Neckarufertunnel)

stehen.

Die Ergebnisse wurden für August 2005 erwartet und der Gemeinderat sollte im Oktober 2005 informiert werden. Dies ist damals nicht mehr geschehen, da die Vorlage, DS: 110/2005 durch die Vorlage DS: 288/2005 ersetzt wurde, die nur noch die Straßenbahn Neuenheimer Feld behandelte.

Im November 2005 wurde der Stadt der Endbericht der Untersuchung übergeben.

Für die Varianten wird jeweils die Belegung mit zwei Straßenbahnlinien angenommen, damit sind die zwei Trassen besser vergleichbar als in der Untersuchung Emch und Berger. Die Fahrgastzuwächse wurden bei Variante 1 a mit 6.700 Personen /Tag, bei Variante 1 b mit 6.100 und bei Variante 3 mit 7.700 Personen/Tag ermittelt. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Reiseweiten ergibt sich der höchste Gesamtnutzen bei Variante 1 b von 2.257 Tausend-€/a. Es folgt Variante 1 a mit einem Nutzen von 2.212 Tausend-€/a und Variante 3 mit einem Wert von 2.179, Tausend-€/a. Sie liegen jedoch alle in einem engen Rahmen – unter Berücksichtigung der damals vorhandenen Unschärfen des Verkehrsmodells muss dies entsprechend bewertet werden. Bei diesen Ermittlungen wurde jeweils nur der Verkehr in der Altstadt berücksichtigt, „der ausgewiesene Nutzen wurde auch nur auf dieses Teilnetz bezogen“ (Seite 29).

Die ermittelten Investitionskosten lagen für die Variante 1 a bei 15,07 Millionen €, für Variante 1 b inklusive Neckarufertunnel bei 93,17 Millionen € und für die Variante 3 bei 10,863 Millionen €.

Auf einem Ergebnisblatt wurde kein Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt, sondern die Salden aus Nutzen und Kosten der einzelnen Varianten. Der positive jährliche Saldo ist bei Variante 3 mit 1,76 Millionen € am höchsten, dicht gefolgt von Variante 1 a mit 1,703 Millionen €. Der Saldo ist bei Berücksichtigung der Tunnelbaukosten in Variante 1 b negativ, die Kosten übersteigen den Nutzen um 0,502 Millionen €/a.

Im Gutachten werden weitere Trassenführungen vorgeschlagen, sie werden teilweise aus baulichen Gründen gleich wieder verworfen. Es verbleiben die zwei bekannten Trassenführungen als Empfehlung.

2006

Im **Stadtteilrahmenplan Altstadt** (Teil 2, Seite 80) ist folgende Ausführung zu einer Straßenbahn in die Altstadt gemacht:

„Der Nahverkehrsplan und die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) sehen die (Wieder-) Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn vor. Mit Projektbeschluss aus dem Jahr 1999 sprach sich der Gemeinderat für die Trassenvariante Friedrich-Ebert-Anlage - Universitätsplatz aus. Mit der Fortschreibung des VEP im Jahre 2001 wurde eine Straßenbahnerschließung der Altstadt bestätigt. Allerdings wurde offen gelassen, ob diese in der Friedrich-Ebert-Anlage oder im Zuge der B 37 erfolgen soll. Bei einer Führung im Zuge der B 37 wären die Alternativen mit und ohne Neckarufertunnel zu prüfen. Die Stadtverwaltung lässt derzeit die 1997 erstellte Machbarkeitsstudie überarbeiten.“

Mit der Beschlussvorlage, DS: 249/2006/BV wurde der Stadtteilrahmenplan Altstadt vom Gemeinderat als Rahmenplanung angenommen. In der Beschlussvorlage selbst ist zur Führung der Altstadtstraßenbahn Folgendes aufgeführt:

„Die Altstadt ist durch eine Straßenbahn möglichst rasch zu erschließen. **Die Erschließungstrasse ist abhängig von der Umsetzung des Konzepts ‚Stadt am Fluss‘.**“

2008

Im Rahmen des Grundsatzbeschlusses „Stadt an den Fluss“ des Gemeinderats vom 23.07.2008 wurden bei der Auslobung des Wettbewerbs zur Neckaruferpromenade zur Straßbahnerschließung der Altstadt folgende Aussagen getroffen:

Option Straßenbahntrasse

Mit Einrichtung der Fußgängerzone in der Hauptstraße 1976 wurde der Betrieb der zum Karlstor fahrenden Straßenbahn eingestellt. Im Zuge der allgemeinen Straßenbahn-Renaissance wird auch in Heidelberg über eine neue Straßbahnerschließung der Altstadt diskutiert. Am Neckarufer verläuft eine optionale Streckenführung im Mischverkehr mit anderen Verkehrsarten. Diese Option ist zu erhalten.

In der Planung der östlichen Tunneleinfahrt am S-Bahnhof Karlstor wurde optional die Machbarkeit einer Straßenbahnhaltestelle in Verbindung mit der geplanten Bushaltestelle geprüft. Die Anordnung der Haltestelle ist ebenso wie die Tunneleinfahrt als vorgegeben zu betrachten und daher nicht Gegenstand des Wettbewerbs.

Weiteres Vorgehen

Aus der bisherigen Datenlage heraus und der Tatsache, dass die bereits vorhandenen Untersuchungen mit mittlerweile veralteten (oder überholten) Datengrundlagen bearbeitet wurden, sich außerdem die Randbedingungen im Umfeld einer Altstadtstraßenbahn verändert haben, schlägt die Verwaltung vor, eine vertiefende Untersuchung zu beauftragen. Aufbauend auf den bisherigen Untersuchungen, zu erstellenden Vorentwürfen und der Aktualisierung des Verkehrsmodells sollte eine aktuelle Variantenbewertung (Führung im Zuge Friedrich-Ebert-Anlage oder am südlichen Neckarufer) erfolgen.

Geänderte Randbedingungen sind insbesondere die mittlerweile etablierte S-Bahn im Neckartal, der Vorlaufbetrieb der S-Bahn im Elsenztal, geänderte Belastungen des Straßennetzes, Inbetriebnahme der Straßenbahn nach Kirchheim, Konkretisierung Straßenbahn Neuenheimer Feld, detaillierte Untersuchungen zum Verkehr in der Altstadt (Gutachten TTK zur

Linienetzneukonzeption 2010/2011, Gutachten Spreepfad zur Altstadterschließung MIV 2009/2010).

Die Strukturdaten zur Bahnstadt und daraus resultierende Verkehrsverflechtungen liegen aktuell vor, Entwicklungs- und Verlagerungsabsichten von Universität und Universitätskliniken sind auf neuestem Stand zu berücksichtigen.

Darüber hinaus liegen heute nutzbare Erhebungsdaten des Verkehrsverbundes aus 2007 und die innerstädtischen Verkehrserhebungen aus 2007 und 2010 vor. Unabdingbar für die Einbeziehung des Umsteigepunktes Bahnhof Altstadt ist die Kenntnis und rechnerische Berücksichtigung der Verflechtungen mit dem Umland.

Vorentwürfe mit ausreichender Tiefe zur Kostenermittlung für die Untersuchung der Trassenführungen am Neckarufer (Grundlage Wettbewerbsentwurf Neckaruferpromenade) und in der Friedrich-Ebert-Anlage sollen in enger Abstimmung zwischen Stadt und Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) erarbeitet werden. Die Ermittlung des Nutzens – möglichst auf das ganze ÖPNV-Netz bezogen – ist Voraussetzung für die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors der im Moment im Raum stehenden Varianten.

Beide Varianten (Führung über Friedrich-Ebert-Anlage bzw. am Neckarufer) werden auch auf Machbarkeit in Bezug auf die Führung des Kraftverkehrs untersucht.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner