

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

### Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn

# Beschlussvorlage

#### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 30. Mai 2011

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	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.05.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.05.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	26.05.2011	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 02	Inhaltlicher Antrag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz vom 30.03.2011 (Tischvorlage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 30.03.2011)
A 03	Ergänzende Informationen zu den Ein- / Ausstiegszahlen entlang des Neckarufers (Zusage im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 30.03.2011)
A 04	Anfrage Stadtrat Rothfuß vom 25.04.2011
A 05	Antworten zu Anlage 03 (Mündlich im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 04.05.2011 und Tischvorlage im Haupt- und Finanzausschuss am 11.05.2011)
A 06	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion mit Datum vom 04.05.2011 (Tischvorlage im Haupt- und Finanzausschuss am 11.05.2011)

## Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 22.03.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 22.03.2011

### 2 Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn

Beschlussvorlage 0068/2011/BV

Der Tagesordnungspunkt 2 wird gemeinsam mit dem Tagesordnungspunkt 1.1 (Stadt an den Fluss, Bürgerabstimmung und vorbereitende Maßnahmen) aufgerufen und beraten.

Die in der Diskussion vorgetragene Argumente sind im Ergebnisblatt zum Tagesordnungspunkt 1.1 festgehalten.

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, und Erster Bürgermeister Stadel nehmen folgende Frage bezüglich der Fahrgastzahlen aus der Diskussion auf und **sagen** eine entsprechende **Antwort zu**:

Die Fahrgastzahlen bei der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) seien – wie der Presse zu entnehmen war - seit 2007 um zwei Millionen gesunken. Es werde um Aufklärung gebeten, woher dieses Zahlenmaterial komme und worauf dieser Verlust zurückzuführen sei.

Abschließend stellt Erster Bürgermeister Stadel den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

**gezeichnet**

Bernd Stadel

Erster Bürgermeister

**Ergebnis:** abgelehnt

*Ja 2 Nein 8 Enthaltung 2*

# Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 30.03.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 30.03.2011

## 1 Pro Bürgerwahl zum Projekt „Stadt an den Fluss“ Antrag 0015/2011/AN

### 1.1 Stadt an den Fluss – Bürgerabstimmung und vorbereitende Maßnahmen Beschlussvorlage 0067/2011/BV

Der inhaltliche Antrag von Herrn Stadtrat Dr. Weiler Lorenz vom 30.03.2011 wird als Anlage A 02 zur DS 0067/2011/BV vor der Sitzung als Tischvorlage ausgeteilt.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft die Tagesordnungspunkte auf und erteilt Herrn Stadtrat Dr. Gradel das Wort. Herr Dr. Gradel erläutert den Antrag und begründet ihn. Den Antragstellern sei ein Konsens in der Sache sehr wichtig. Er schlägt vor, heute über die Varianten und bestehende Fragen zu diskutieren, aber noch keine Beschlüsse zu fassen. Stattdessen sollte man die Entscheidung heute vertagen und sich bis zum nächsten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss auf ein gemeinsames Verfahren zur Bürgerbeteiligung einigen, um noch im laufenden Jahr eine Entscheidung herbeizuführen. Frau Stadträtin Hommelhoff und Herr Stadtrat Lachenauer schließen sich den Ausführungen an. Kurzfristige Entscheidungen seien nicht notwendig, da auch von der neuen Landesregierung keine schnelle Entscheidung über den Förderantrag zu erwarten sei.

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Cofie-Nunoo, Herr Stadtrat Dr. Gradel, Herr Stadtrat Holschuh, Herr Stadtrat Lachenauer, Herr Stadtrat Rothfuß, Frau Stadträtin Spinnler, Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Es besteht Einigkeit darüber, die Entscheidung zu vertagen und sich über das weitere Vorgehen auszutauschen.
- Das Land sei in der Pflicht, den Förderantrag zu bescheiden. Eine Bürgerwahl ohne Aussage zur Finanzierung sei nicht möglich.
- Vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg seien an das Regierungspräsidium Karlsruhe Fragen zum Förderantrag gestellt worden, die nicht an die Stadt Heidelberg als Antragstellerin weitergegeben worden seien. Diese Fragen zum verkehrlichen Nutzen des Neckarufertunnels und zum Unfallgeschehen müssten nun beantwortet werden. Dies könne und müsse schnell und kostenneutral erfolgen. Dem wird entgegengehalten, dass die Beantwortung dieser Fragen weiteres Geld koste und es müsse nun geklärt werden, ob am Antrag weitergearbeitet werden solle.
- Die SPD will nach Erhalt des Förderbescheides einen Bürgerentscheid über den Tunnel durchführen.
- Das Tunnelprojekt sei keine verkehrliche, sondern eine städtebauliche Maßnahme. Dem wird entgegengehalten, der verkehrliche Nutzen des Tunnels sei ohne Frage gegeben. Ohne diesen Nutzen gebe es keine Förderung.

- Die Diskussion um den Neckarufertunnel führe dazu, dass man beim Thema „Stadt an den Fluss“ keinen Schritt weiter komme.
- Mit dem städtischen Anteil am Neckarufertunnel könnte der geplante Ausbau des gesamten Straßenbahnnetzes finanziert werden. Dieser Ausbau müsse nun zügig vorangetrieben werden.
- Die Fördervoraussetzungen haben sich geändert. Bisher sei die Planung auf die Landesförderung ausgerichtet gewesen. Neu sei die Perspektive auf Bundesmittel. Danach könnten nun in Verbindung mit dem ÖPNV Maßnahmen ab einem Volumen von 50 Mio € gefördert werden. Streckenbündel seien nun förderfähig. Zudem werde durch den Anschluss an die S-Bahn der verkehrliche Nutzen gesteigert. Daher müsse nun offen über alle Varianten gesprochen werden. Die Bürgerschaft müsse darüber abstimmen können. Hierzu sei die identische Planungstiefe aller Varianten (Kosten, Nutzen, etc.) erforderlich.
- Eine Untersuchung der verschiedenen Varianten sei nicht zwingend. Die SPD wolle die Straßenbahn über die Friedrich-Ebert-Anlage zum Universitätsplatz als sog. Unilinie. Diese Variante sei bereits 1999 beschlossen worden.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner verdeutlicht, es gehe nun um eine Grundsatzfrage über das weitere Vorgehen zum Thema „Stadt an den Fluss“. Zum inhaltlichen Antrag von Herrn Stadtrat Dr. Weiler Lorenz (siehe Anlage A 02 zur Drucksache 0067/2011/BV und Anlage A 02 zur Drucksache 0068/2011/BV) erklärt er, die Stadt führe zurzeit keine weiteren Planungen durch. Weitere Gelder seien nur erforderlich, wenn ein neutraler Gutachter für die unterschiedlichen Varianten eingesetzt werde. Hierfür gebe es weder Mittel noch einen Auftrag.

**In der Diskussion ist man bereits bei Punkt 2 angelangt. Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft daher zusätzlich den Tagesordnungspunkt 2 zur Beratung auf.**

## **2 Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn**

Beschlussvorlage 0068/2011/BV

Der inhaltliche Antrag von Herrn Stadtrat Dr. Weiler Lorenz vom 30.03.2011 wird als Anlage A 02 zur DS 0068/2011/BV vor Beginn der Sitzung als Tischvorlage ausgeteilt.

### In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Cofie-Nunoo, Herr Stadtrat Dr. Gradel, Frau Stadträtin Spinnler, Frau Stadträtin Hommelhoff, Herr Stadtrat Holschuh, Herr Stadtrat Lachenauer, Frau Stadträtin Dr. Meißner, Herr Stadtrat Michalski, Herr Stadtrat Rothfuß, Herr Stadtrat Weber, Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Frau Stadträtin Dr. Werner-Jensen

Im Wesentlichen werden folgende Punkte angesprochen:

- Die Planungen für die sog. Unilinie (Führung über die Friedrich-Ebert-Anlage zum Universitätsplatz) seien ausreichend. Warum sollte zusätzliches Geld für Alternativplanungen und vertiefte Untersuchungen ausgegeben werden?
- Es müsse nun Klarheit über die konkrete Förderung herbeigeführt werden, sonst sei keine weitere Diskussion möglich.

- Der Verkehr sei bei einer Führung ohne Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage auch ohne Tunnel bewältigbar, das zeige die aktuelle Sperrung des Nordufers.
- Der verkehrliche Nutzen und städtebauliche Aspekte müssten klar getrennt werden.
- Zwei unterschiedliche politische Ansätze müssten nun zusammengeführt werden. Die Zuschusshöhe spiele hierbei keine Rolle. Ziel müsse die „Stadt an den Fluss“ sein.
- Eine Entscheidung des Bundes über eine mögliche Förderung sei in diesem Jahr nicht mehr zu erwarten. Sollte die heutige Zeitplanung beibehalten werden und die Bürgerabstimmung im Herbst stattfinden, würde über eine Variante abgestimmt werden, bei der unklar sei, ob und wie hoch sie gefördert würde.
- Eine Förderung des Neckarufertunnels sei unwahrscheinlich. Es sollten stattdessen Förderanträge für aussichtsreiche Straßenbahnprojekte gestellt werden. Dem wird entgegengesetzt, dass damit eine Prüfung und die Entscheidung der Bürger vorweggenommen würden. Mit der Prüfung der Förderfähigkeit aus dem Bundesprogramm könne man belastbare Zahlen ermitteln.
- Die Bürgerabstimmung sollte zurückgestellt werden, stattdessen sollten die verschiedenen Straßenbahnprojekte konkret geprüft werden.
- Die Stadt solle sich wegen der offenen Fragen des Verkehrsministeriums zum Förderantrag aktiv an das Regierungspräsidium wenden.
- Die Bürger sollten zunächst darüber abstimmen, ob sie einen Tunnel wollen oder nicht. Danach sollte man über das weitere Vorgehen verhandeln.
- Einzig strittig sei der Neckarufertunnel.
- Man müsse die Bedeutung des Haltepunktes Karlstor als Anschlusspunkt für die S-Bahn bei der Trassenwahl für die Straßenbahn in die Altstadt klären.
- Es wird für offene Gespräche zwischen den Fraktionen und Gruppierungen geworben. Die Entscheidung solle daher vertagt werden.
- Die verkehrliche Entlastung durch einen Tunnel sei offensichtlich.
- Der erforderliche Kosten-Nutzen-Faktor der Teilprojekte wird angesprochen.
- Ein Bürgervotum werde eine hohe Bindungswirkung für den Gemeinderat entwickeln.
- Es sei selbstverständlich, dass alle Parteien nur für finanzierbare Projekte einträten.

Herr Stadtrat Holschuh ergänzt den **inhaltlichen Antrag** von Herrn Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz wie folgt:

**Ziff. 1 Neckarufertunnel** (Anlage 02 zur Drucksache:0067/2011/BV

Zum Neckarufertunnel erfolgen keine weiteren Planungen. Wenn eine Förderungszusage des Landes erfolgt, wird der Gemeinderat einen Bürgerentscheid einleiten (Referendum)

**entfällt.**

**Ziff. 2 Mobilitätsnetz Heidelberg:** (Anlage 02 zur Drucksache:0068/2011/BV

Es werden folgende Maßnahmen auf einen Planungsstand gebracht, der es erlaubt, für sie eine Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm zu beantragen (Vorentwurfsplanung mit ausreichender Tiefe für eine sorgfältige Kostenschätzung):

1. Teilprojekt Neubaustrecke Neuenheimer Feld (35 Mio)
2. Teilprojekt Ausbau Haltestelle Heidelberg HBF-Nord (10 Mio)
3. Teilprojekt Ausbau Kurfürsten Anlage (5 Mio?)
4. Teilprojekt Neubaustrecke Altstadt-Uniplatz über F-Ebert-Anlage (25 Mio),  
Option Karlstor
5. Teilprojekt Neubaustrecke Bahnstadt (20 Mio)
- 6. Teilprojekt zweigleisiger Ausbau der Brücke Eppelheim, (5 Mio)**
- 7. Teilprojekt Neubaustrecke Eppelheim – Plankstadt (10 Mio),  
Option Schwetzingen**
- 8. Teilprojekt Neubaustrecke Linie 23 Leimen - Nussloch(10 Mio),  
Option Wiesloch**

**(Gesamt 105 Mio €)**

**Über die Antragsergänzung wird nicht abgestimmt.**

Herr Stadtrat Holschuh bittet zudem um Vorlage der Ein- und Ausstiegszahlen zu den Haltepunkten Vincentius-Krankenhaus, Stadthalle, Marstall, Alte Brücke und Neckar-münzplatz sowie Friedrich-Ebert-Platz, Peterskirche und Universitätsplatz. Herr Thewalt (Amt für Verkehrsmanagement) sagt die Zahlen kurzfristig zu.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner und Herr Thewalt stellen klar, dass der verkehrliche Nutzen bereits ausführlich bei der Aufnahme in das Förderprogramm in Stufe 1 nachgewiesen und auch mehrfach vom Ministerium und vom Regierungspräsidium schriftlich bestätigt worden sei. Herr Erster Bürgermeister Stadel betont, die beantragte Maßnahme sei grundsätzlich förderfähig. Das Land erwarte nun von der Stadt eine Aussage über die Straßenbahntrasse Bismarckplatz – Karlstor. Alle anderen diskutierten Fragen des Ministeriums seien nicht an die Stadt gerichtet worden.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner verdeutlicht, es gehe nun darum zu entscheiden, wie das Projekt „Stadt an den Fluss“ weitergeführt werde. Dies sei das gemeinsame Ziel. Der Gemeinderat müsse dafür eintreten, die finanzielle Belastung für die Stadt so gering wie möglich zu halten. Er betont weiter, dass keine weiteren Planungskosten für den Tunnel entstehen werden. Die Stadt warte auf einen klaren Auftrag durch den Gemeinderat.

In Bezug auf den oben genannten, von Herrn Stadtrat Holschuh gestellten Antrag erklärt er, für einen Ausbau des Streckennetzes ins Umland sei die Zustimmung der Partner erforderlich. Über den Antrag könne ansonsten abgestimmt werden; für das Teilprojekt Altstadt gebe es allerdings noch Diskussionsbedarf, da für einen Förderantrag immer die Alternativen mit geprüft sein müssten. Herr Thewalt erläutert dies.

Herr Thewalt weist darauf hin, dass sich der Fördertopf des Bundesprogramms durch Antragsrücknahmen ständig verändert und daher nicht von vornherein von einer Überzeichnung der Fördermittel ausgegangen werden kann. Er verweist auf das Beispiel Karlsruhe, wo ein bedeutender Tunnel für den Individualverkehr über eine gleichzeitige Maßnahme des ÖPNV finanziert wurde. Auch Maßnahmen, die eine Landesförderung erhielten, müssten - wie bei der Bundesförderung - bis 2019 abgerechnet werden.

Herr Stadtrat Cofie-Nunoo stellt folgenden **Antrag** zur Geschäftsordnung:

Antrag auf Schluss der Rednerliste.
-------------------------------------

**Der Antrag wird mehrheitlich unterstützt.** Vier bereits zuvor erfolgte Wortmeldungen werden noch zugelassen.

Abschließend wird darüber diskutiert, in welchem Rahmen man sich austauschen möchte. Man einigt sich auf eine gemeinsame Fraktionssitzung am 14.04.2011 um 16.45 Uhr. Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, dass die Verwaltung den Sitzungsort kurzfristig klärt und mitteilt. Er sagt außerdem die Option der Teilnahme von Herrn Thewalt zu, um Sachfragen zu klären.

Folgender **Antrag** wird gestellt:

Die Entscheidung über die Tagesordnungspunkte 1, 1.1 und 2 wird auf die kommende Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.05.2011 vertagt.
--

**Der Antrag wird einstimmig angenommen.**

#### **Beschluss des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:**

*Die Beschlussfassung der Tagesordnungspunkte*

1. **„Pro Bürgerwahl zum Projekt Stadt an den Fluss“ und**
- 1.1 **„Stadt an den Fluss, Bürgerabstimmung und vorbereitende Maßnahmen“ so-**  
*wie*
- 2 **„Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn“**

*wird auf die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.05.2011 vertagt.*

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis: einstimmig vertagt**

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.04.2011**

**Ergebnis:** durch Nachtrag bereits abgesetzt

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.05.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.05.2011

### 5 Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn Beschlussvorlage 0068/2011/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft den Tagesordnungspunkt auf und erteilt Herrn Stadtrat Weber das Wort. Herr Stadtrat Weber berichtet aus den interfraktionellen Gesprächen. Bisher sei keine Einigung erzielt worden. Vom Verfahren her könne man sich aber voraussichtlich einigen. Es soll daher hier weiter diskutiert werden.

Herr Thewalt, Amt 81, beantwortet mündlich die Anfrage von Herrn Stadtrat Rothfuß vom 25.04.11 (siehe Anlage 3 zu Drucksache 0067/2011/BV und Anlage 4 zu Drucksache 0068/2011/BV). Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, dass die Antworten schriftlich zur Verfügung gestellt werden. (Sie sind dieser Drucksache als Anlage A 05 und der Drucksache 0067/2011/BV als Anlage A 04 beigelegt.)

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner bringt den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

#### **Beschlussempfehlung des Gremiums:**

*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.*

#### **Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 06:07:00 Stimmen**

Nach der Abstimmung bringt Frau Stadträtin Spinnler einen inhaltlichen Antrag der SPD ein. Die Behandlung des Antrages wird abgelehnt, da die Abstimmung bereits erfolgt ist.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, dass der Antrag in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 11.05.2011 aufgerufen wird. (Anlage 06 zur Drucksache)

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis: abgelehnt**  
*Ja 06 Nein 07 Enthaltung 00*

## Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.05.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 11.05.2011

### 12 Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn Beschlussvorlage 0068/2011/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das Ergebnis und die ausführliche Diskussion im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 04.05.2011 hin. Dort wurde der Beschlussvorschlag der Verwaltung abgelehnt und zugesagt, den nach der Abstimmung eingebrachten Antrag der SPD-Fraktion (Anlage 6 zur Drucksache 0068/2011/BV) in der heutigen Sitzung aufzurufen.  
Der Antrag ist als Tischvorlage verteilt.

Es melden sich zu Wort: Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Marggraf, Stadträtin Prof. Dr. Schuster

Stadtrat Cofie-Nunoo stellt den **Antrag**, den ursprünglichen Beschlussvorschlag der Verwaltung wie folgt zu ändern:

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~~ **gegebenenfalls** 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.

In der Diskussion werden im Wesentlichen folgende Punkte angesprochen:

- Die Prüfung von Alternativen sei mit dem gestellten Antrag hinfällig,
- die Diskussion in der Heidelberger Bevölkerung sei damit ebenfalls hinfällig,
- die Förderfähigkeit einer Trasse müsse Alternativprüfungen beinhalten,
- Auswirkungen einer Straßenbahntrasse in der Friedrich-Ebert-Anlage auf den motorisierten Individualverkehr,
- Gemeinderatsbeschluss 1999 (Variante „Hauptstraße“ und „Neckarstaden“ nicht mehr weiter zu verfolgen),
- umfassendere Beschäftigung mit dem Thema „Stadt an den Fluss“ ohne Tunnel,
- es gebe eine breite Unterstützung für das Mobilitätspaket – lediglich die Straßenbahntrasse in der Altstadt sei strittig.

Der Oberbürgermeister und Herr in der Beek, Geschäftsführer der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, appellieren an die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses, einen Konsens zu finden. Es sei sehr wichtig, die Untersuchungsergebnisse beider Varianten wirtschaftlich vergleichen zu können. Ein bedeutendes Zeichen für den Zuschussgeber sei ein breites Votum des Gemeinderats.

Nach einer von Stadträtin Prof. Dr. Schuster **beantragten Sitzungsunterbrechung** zieht Stadtrat Cofie-Nunoo den am Anfang der Diskussion gestellten Antrag wieder zurück.

Daraus resultiert folgender gemeinsamer **Antrag** von SPD, GAL, Bündnis 90/Die-Grünen und generation hd, den der Oberbürgermeister zur Abstimmung aufruft:

**Mobilitätsnetz:**

Die Öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan werden auf einen Planungsstand gebracht, der es erlaubt, für sie eine Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) (80 %-Förderung) zu beantragen (Vorentwurfsplanung mit ausreichender Tiefe für eine sorgfältige Kostenschätzung). Die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld, für die bereits das Planfeststellungsverfahren läuft, muss als Universitäts-Linie höchste Priorität haben und darf durch das Mobilitätspaket nicht verzögert werden.

Projekt Universitäts-Straßenbahn, bestehend aus Teilprojekten:

1.

Neubau Straßenbahn ins Neuenheimer Feld (circa 35 Mio. €),  
Umbau Hauptbahnhof (circa 10 Mio. €),  
Erneuerung Kurfürsten-Anlage (circa 5 Mio. €),  
Neubau Altstadt - Straßenbahn Friedrich-Ebert-Anlage - Universitätsplatz (circa 25 Mio.€)

(ergeben circa 75 Mio. € Gesamtkosten)

2.

Neubau Bahnstadt (circa 20 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Autobahnbrücke (circa 5 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Eppelheim (circa 15 Mio. €),  
Verlängerung Eppelheim – Plankstadt (circa 20 Mio. €)

(ergeben circa 60 Mio. € Gesamtkosten).

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 8 : 6 Stimmen bei 1 Enthaltung**

**Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses:**

*Der Gemeinderat beschließt, die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, um die öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan auf einen Planungsstand **mit folgender Maßgabe** zu bringen:*

*Mobilitätsnetz:*

*Die Öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan werden auf einen Planungsstand gebracht, der es erlaubt, für sie eine Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) (80 %-Förderung) zu beantragen (Vor-entwurfsplanung mit ausreichender Tiefe für eine sorgfältige Kostenschätzung). Die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld, für die bereits das Planfeststellungsverfahren läuft, muss als Universitäts-Linie höchste Priorität haben und darf durch das Mobilitätspaket nicht verzögert werden.*

*Projekt Universitäts-Straßenbahn, bestehend aus Teilprojekten:*

*1.*

*Neubau Straßenbahn ins Neuenheimer Feld (circa 35 Mio. €),  
Umbau Hauptbahnhof (circa 10 Mio. €),  
Erneuerung Kurfürsten-Anlage (circa 5 Mio. €),  
Neubau Altstadt - Straßenbahn Friedrich-Ebert-Anlage - Universitätsplatz (circa 25 Mio.€)  
(ergeben circa 75 Mio. € Gesamtkosten)*

*2.*

*Neubau Bahnstadt (circa 20 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Autobahnbrücke (circa 5 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Eppelheim (circa 15 Mio. €),  
Verlängerung Eppelheim – Plankstadt (circa 20 Mio. €)  
(ergeben circa 60 Mio. € Gesamtkosten).*

**gezeichnet**

Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Beschlussempfehlung abgelehnt, neuer Beschlussempfehlung  
zugestimmt  
*Ja 8 Nein 6 Enthaltung 1*

## Sitzung des Gemeinderates vom 26.05.2011

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 26.05.2011:

### 5 Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn

Beschlussvorlage 0068/2011/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner betont eingangs, dass ein Ausbauprogramm des ÖPNV auch bedeute, dass dort wo Straßenbahnen ausgebaut werden, auch Buslinien zurückgefahren werden müssen. Für diese Schienenausbaumaßnahmen sei dies zwingend notwendig, sonst mache sie keinen Sinn.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Eckert, Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Dondorf, Stadtrat Weber, Stadträtin Dr. Werner-Jensen, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Dr. Trabold, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff

Im Verlauf der Diskussion wird deutlich, dass die Mehrheit des Gemeinderates keine Variantenprüfung für die Altstadterschließung durchführen wolle, sondern vielmehr die Trassenvariante über die Friedrich-Ebert-Anlage bis zum Universitätsplatz favorisiere. Dem steht die Meinung gegenüber, dass eine Bürgerbefragung ohne Varianten und deren Prüfung keinen Sinn mache.

Stadtrat Dr. Gradel **beantragt**, den ursprünglichen Text des Beschlussvorschlags der Verwaltung zur Abstimmung zu stellen. Dieser lautet:

*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.*

Oberbürgermeister Dr. Würzner schlägt zur Abstimmung folgende Vorgehensweise vor:

Der Antrag von Stadtrat Dr. Gradel (= Beschlussvorschlag der Verwaltung) werde als letztes abgestimmt, da die Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses weiterreichend sei.

Politisch halte es Oberbürgermeister Dr. Würzner für wichtig, auch aufgrund der Signalwirkung gegenüber dem Bund, wenn über das gesamte Mobilitätsnetzwerk, ohne den Streckenabschnitt Altstadt, über den Dissens bestehe, zunächst ein klares Votum abgegeben werden könnte.

Stadträtin Dr. Trabold **beantragt** daraufhin

Getrennte Abstimmung des Mobilitätsnetzwerks

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt die Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses ohne die Streckenführung Friedrich-Ebert-Anlage zur Abstimmung.

*Der Gemeinderat beschließt, die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, um die öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan auf einen Planungsstand mit folgender Maßgabe zu bringen:*

*Mobilitätsnetz:*

*Die Öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan werden auf einen Planungsstand gebracht, der es erlaubt, für sie eine Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) (80 %-Förderung) zu beantragen (Vorentwurfsplanung mit ausreichender Tiefe für eine sorgfältige Kostenschätzung). Die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld, für die bereits das Planfeststellungsverfahren läuft, muss als Universitäts-Linie höchste Priorität haben und darf durch das Mobilitätspaket nicht verzögert werden.*

*Projekt Universitäts-Straßenbahn, bestehend aus Teilprojekten:*

*1.  
Neubau Straßenbahn ins Neuenheimer Feld (circa 35 Mio. €),  
Umbau Hauptbahnhof (circa 10 Mio. €),  
Erneuerung Kurfürsten-Anlage (circa 5 Mio. €),  
Neubau Altstadt (circa 25 Mio. €),  
(ergeben circa 75 Mio. € Gesamtkosten)*

*2.  
Neubau Bahnstadt (circa 20 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Autobahnbrücke (circa 5 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Eppelheim (circa 15 Mio. €),  
Verlängerung Eppelheim – Plankstadt (circa 20 Mio. €)  
(ergeben circa 60 Mio. € Gesamtkosten).*

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig beschlossen

Daraufhin stellt er den Passus der Streckenführung über die Friedrich-Ebert-Anlage zur Abstimmung.

*Neubau Altstadt - Straßenbahn Friedrich-Ebert-Anlage - Universitätsplatz (circa 25 Mio.€)*

**Abstimmungsergebnis:** mit 20 : 19 Stimmen beschlossen

Die Abstimmung über die ursprüngliche Beschlussempfehlung der Verwaltung ist somit hinfällig.

**Beschluss des Gemeinderates:**

*Der Gemeinderat beschließt, die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, um die öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan auf einen Planungsstand **mit folgender** Maßgabe zu bringen:*

*Mobilitätsnetz:*

*Die Öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan werden auf einen Planungsstand gebracht, der es erlaubt, für sie eine Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) (80 %-Förderung) zu beantragen (Vor-entwurfsplanung mit ausreichender Tiefe für eine sorgfältige Kostenschätzung). Die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld, für die bereits das Planfeststellungsverfahren läuft, muss als Universitäts-Linie höchste Priorität haben und darf durch das Mobilitätspaket nicht verzögert werden.*

*Projekt Universitäts-Straßenbahn, bestehend aus Teilprojekten:*

*1.*

*Neubau Straßenbahn ins Neuenheimer Feld (circa 35 Mio. €),  
Umbau Hauptbahnhof (circa 10 Mio. €),  
Erneuerung Kurfürsten-Anlage (circa 5 Mio. €),  
Neubau Altstadt - Straßenbahn Friedrich-Ebert-Anlage - Universitätsplatz (circa 25 Mio.€)  
(ergeben circa 75 Mio. € Gesamtkosten)*

*2.*

*Neubau Bahnstadt (circa 20 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Autobahnbrücke (circa 5 Mio. €),  
zweigleisiger Ausbau Eppelheim (circa 15 Mio. €),  
Verlängerung Eppelheim – Plankstadt (circa 20 Mio. €)  
(ergeben circa 60 Mio. € Gesamtkosten).*

**gezeichnet**

Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Beschlussempfehlung abgelehnt, neuer Beschlussempfehlung  
zugestimmt

## 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 geänderte 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 Erschließungsstrasse 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 Elsenzthal, geänderte Belastungen des Straßennetzes, Inbetriebnahme der Straßenbahn nach Kirchheim, Konkretisierung Straßenbahn Neuenheimer Feld, detaillierte Untersuchungen zum Verkehr in der Altstadt (Gutachten TTK zur Liniennetzneukonzeption 2010/2011, Gutachten Spreepplan 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