

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**Sachstand Mobilitätsnetz Heidelberg
Februar 2012 - Straßenbahnführung
Friedrich-Ebert-Anlage / Bürgerbeteiligung
- Genehmigung von überplanmäßigen
Mitteln in Höhe von 90.000,00 €**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

| Gremium: | Sitzungstermin: | Behandlung: | Zustimmung zur Beschlussempfehlung: | Handzeichen: |
|---|------------------------|--------------------|--|---------------------|
| Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss | 15.02.2012 | Ö | () ja () nein () ohne | |
| Haupt- und Finanzausschuss | 29.02.2012 | Ö | () ja () nein () ohne | |

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung informiert den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und den Haupt- und Finanzausschuss über den Planungsstand der Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage als Teil des Mobilitätsnetzes.

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss folgende Punkte zu beschließen:

- Vor der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses wird eine Begehung mit den Fachämtern und den Mitgliedern der Ausschüsse bzw. Bezirksbeiräte stattfinden.*
- Wegen der verkehrlichen und städtebaulichen Tragweite des Neubaus einer Straßenbahn in der Heidelberger Altstadt soll die Bürgerschaft auf der Basis des nachfolgend unter „5. Bürgerbeteiligung“ skizzierten Konzepts informiert und beteiligt werden.*
- Für weitere Untersuchungen werden Planungsmittel (verkehrstechnische Planung, Verkehrssimulation an Anschlussknotenpunkten) in Höhe von 70.000 € und*
- für den Beginn eines moderierten Bürgerbeteiligungsprozesses Mittel in Höhe von 20.000 €,*
- insgesamt also 90.000 €, überplanmäßig im Teilhaushalt Amt 81 2012 zur Verfügung gestellt. Die Deckung erfolgt durch Minderausgaben bei den Zinsaufwendungen 2012 in gleicher Höhe.*

Anlagen zur Drucksache:

| Nummer: | Bezeichnung |
|---------|---|
| A 01 | Konzept Bürgerbeteiligung (Büro Sippel und Buff) |
| A 02 | Kurzgutachten zur Variantenauswahl für den geplanten Neubau einer Straßenbahn in der Heidelberger Altstadt (Karsten und Kappel Rechtsanwälte) (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien) |

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: |
|----------------------------------|---------------------------|---|
| SL 1 | | <p>Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadt(teile) bewahren</p> <p>Begründung: Bei der Friedrich-Ebert-Anlage handelt es sich durch die anliegende Gründerzeitbebauung um eine historisch geprägte Straße. Insbesondere bei der nördlichen Richtungsfahrbahn handelt es sich um einen historischen Stadtraum, der bewahrt werden soll. Bei der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage handelt es sich um eine Straße mit Stadtbild prägendem Baumbestand.</p> |
| SL 7 | | <p>Leitbild „Stadt am Fluss“ berücksichtigen</p> <p>Begründung: Durch die Verringerung des Verkehrsflusses auf der Friedrich-Ebert-Anlage für den motorisierten Individualverkehr werden sich Fahrten auf die parallelen Erschließungsachsen (Neckarufer Nord und Süd) verlagern und zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen an anderer Stelle beitragen. Eine Straßenbahn in der Friedrich-Ebert-Anlage führt zu einer stärkeren Orientierung der Passantenströme und der Stadtwahrnehmung auf die Bergseite der Altstadt.</p> |
| SL 11 | | <p>Straßen und Plätze als Lebensraum zurück gewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern</p> <p>Begründung: Die Friedrich-Ebert-Anlage selber hat heute in Teilbereichen wenig Aufenthaltsqualität. Durch die grundlegende Umgestaltung des Straßenraums kann eine höhere Qualität des Straßenraums erreicht werden. Dies setzt eine behutsame, flächensparende Integration der Straßenbahn voraus.</p> |
| MO 1 | | <p>Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern</p> <p>Begründung: Die Straßenbahn ist ein Verkehrsmittel im oben angeführten Sinne</p> |
| MO 3 | | <p>Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen</p> <p>Begründung: Die Planung einer Straßenbahnführung durch die Friedrich-Ebert-Anlage soll die Erschließung der Altstadt durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verbessern und den Stadtteil an das Straßenbahnnetz anschließen.</p> |
| MO 5 | | <p>Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten</p> |

Begründung:

Die Innenstadt kann durch die Führung einer Straßenbahn über den Bereich Adenauer-/ Bismarckplatz hinaus besser erschlossen werden, da vermehrt umsteigefreie Verbindungen aus anderen Stadtteilen angeboten werden können. Mit einer Straßenbahnführung in der Friedrich-Ebert-Anlage wird die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kraftverkehr nicht verbessert.

Ziel/e:

MO 6

Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr

Begründung:

Die Straßenbahnführung in die Altstadt ist Teil des „Mobilitätsnetzes Heidelberg 2020“ zum Ausbau des Straßenbahnnetzes. Ziel ist es, die Mobilität stadtteilübergreifend zu verbessern ohne mehr motorisierten Verkehr zu erzeugen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Durch diese Maßnahme sind zahlreiche Ziele des Stadtentwicklungsplanes betroffen, die aber teilweise konträr zueinander stehen. Insbesondere die Vereinbarkeit der Ziele zum Städtebaulichen Leitbild (SL) mit den Anstrengungen zur Umsetzung der Ziele aus dem Mobilitätsbereich (MO) ist in diesem Projekt eine schwierige Gratwanderung. Ziel ist es darum, eine Planung vorzustellen, die die Belange aller Verkehrsteilnehmer und Bürger abbildet und es möglich macht, die Belange untereinander abzuwägen. Mit den bislang erarbeiteten Gutachten ist ein erster Schritt getan, die Erreichung dieser Ziele zu bewerten.

Letztendlich handelt es sich bei der Friedrich-Ebert-Anlage um eine Straße mit klar begrenztem, zur Verfügung stehenden Raum, in dem die unterschiedlichsten Funktionen untergebracht werden sollen.

Ein elementarer Bestandteil des Mobilitätsnetzes Heidelberg ist die Anbindung der Altstadt. Vorerst ist hier die Verlängerung von zwei Straßenbahnlinien über den bisherigen Endpunkt Bismarckplatz hinaus vorgesehen. Ohne diese Verlängerung ist die Wirtschaftlichkeit (und damit die Förderfähigkeit) des Projekts Mobilitätsnetz Heidelberg gefährdet. Eine definitive Aussage hierzu kann erst die Standardisierte Bewertung liefern, deren Ergebnis im Frühsommer 2012 vorliegt.

Darüber hinaus ist es im Interesse des Landes Baden-Württemberg, das Projekt Mobilitätsnetz Heidelberg in die Bundesförderung mit aufzunehmen. Der Förderanteil des Landes allein am Projekt Straßenbahn Neuenheimer Feld ist in etwa so groß wie der Landesanteil zur Bundesförderung für das gesamte Mobilitätsnetz.

B. Begründung:

1. Beschlusslage

Mit Sitzung des Gemeinderates vom 26.05.2011 (Beschlussvorlage 0068/2011/BV) wurde eine Mittelfreigabe beschlossen, die notwendig ist, um die öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan auf einen Planungsstand mit folgender Maßgabe zu bringen:

a) Mobilitätsnetz Heidelberg:

Die Öffentlichen Verkehrsmaßnahmen aus dem Nahverkehrsplan werden auf einen Planungsstand gebracht, der es erlaubt, eine Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) (60 %-Förderung durch den Bund, 20 %-Förderung durch das Land) zu beantragen (Vorentwurfsplanung mit ausreichender Tiefe für eine sorgfältige Kostenschätzung). Dazu wird eine Standardisierte Bewertung für das Gesamtnetz erstellt.

Die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld, für die bereits das Planfeststellungsverfahren läuft, muss als Universitäts-Linie höchste Priorität haben und darf durch das Mobilitätsnetz Heidelberg nicht verzögert bzw. gefährdet werden. Das Teilprojekt Straßenbahn Neuenheimer Feld ist daher auch für das ÖPNV-Landesprogramm angemeldet und dort aufgenommen worden. Als Rückfallebene wird hier ein konkreter Förderantrag mit Standardisierter Bewertung für dieses Teilprojekt an das Land erarbeitet.

b) Teilprojekt Universitäts-Linie, bestehend aus Teilprojekten:

- Neubau Straßenbahn ins Neuenheimer Feld (Baukosten Stand 12/2011 circa 37 Mio. €),
- Barrierefreier und betriebsangepasster Umbau Haltestelle Hauptbahnhof Nord (circa 10 Mio. €),
- Erneuerung Kurfürsten-Anlage (circa 5 Mio. €),
- Neubau Altstadt - Straßenbahn Friedrich-Ebert-Anlage - Universitätsplatz (circa 25 Mio.€)

Die vom Gemeinderat als Teil des Mobilitätsnetzes beschlossene Erneuerung der Kurfürstenanlage wurde nicht in die Anmeldung für Bundesfördermittel aufgenommen, da durch die Erneuerung der Gleisanlagen und Haltestellen in der Kurfürstenanlage keine für die Vergrößerung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Mobilitätsnetzes erzielbaren Effekte erreichbar sind. Die Trasse in der Kurfürstenanlage verläuft bereits heute auf einem eigenen Gleiskörper. Für den barrierefreien Umbau der Haltestellen in der Kurfürstenanlage werden Landesfördermittel beantragt, die Maßnahme ist bereits in das Förderprogramm des Landes aufgenommen.

Damit belaufen sich die Baukosten der Universitätslinie im Rahmen des Mobilitätsnetzes auf etwa 72 Mio. €.

c) Ost-West-Linie:

- Neubau in der Bahnstadt: Bereich Eppelheimer Straße – Montpellierbrücke mit Abzweig zur Ernst-Walz-Brücke (beide Bauabschnitte des Rahmenplans Bahnstadt; circa 20 Mio. €),
- zweigleisiger Ausbau der Brücke über die BAB A5 im Zuge Eppelheimer Straße (circa 5 Mio. €),
- zweigleisiger Ausbau Eppelheim (circa 15 Mio. €),
- Verlängerung Eppelheim – Plankstadt (circa 20 Mio. €)

Der Gemeinderatsbeschluss beinhaltet lediglich eine Verlängerung der Straßenbahn bis Plankstadt, Bestandteil des Projekts Mobilitätsnetz Heidelberg ist jedoch eine Verlängerung bis Schwetzingen.

Die Verlängerung von Eppelheim bis Schwetzingen wurde bereits vom VRN in Zusammenarbeit mit dem Landkreis, der Stadt Heidelberg und der RNV GmbH untersucht. Das Ergebnis einer für diese Verlängerung durchgeführten Standardisierten Bewertung wurde dem Kreistag in seiner Sitzung vom 22.11.2011 in der Vorlage Öffentlicher Personennahverkehr im Rhein-Neckar-Kreis bekanntgemacht. Die dort untersuchte Verlängerung weist einen Nutzen-Kosten-Faktor weit unter 1 auf, damit würde die Verlängerung nicht weiter verfolgt werden. Durch die Integration in das Mobilitätsnetz Heidelberg besteht jedoch die Möglichkeit, eine Linie von Schwetzingen bis in die Heidelberger Altstadt zu führen. Hiermit kann unter Umständen der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Verlängerung einen für die Förderfähigkeit notwendigen höheren Nutzen-Kosten-Faktor erreichen.

Der volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Faktor gibt auch erste Anhaltspunkte für eine Abschätzung des betriebswirtschaftlichen Werts einer Infrastrukturmaßnahme.

Somit ist Bestandteil des Mobilitätsnetzes Heidelberg 2020 die Strecke:

- Verlängerung Eppelheim – Plankstadt – Schwetzingen (circa 40 Mio. €)

Ein zweigleisiger Ausbau in der Ortslage Eppelheim ist nicht Bestandteil des Mobilitätsnetzes Heidelberg. Hierfür gibt es keine Beschlusslage aus Eppelheim oder dem Landkreis, ein Umbau der Linie 22 in der Ortslage Eppelheim ist daher nicht Bestandteil des Förderantrags Mobilitätsnetz Heidelberg.

Mit diesen Anmerkungen belaufen sich die Baukosten der Ost – West – Linie auf etwa 65 Mio. €.

2. Einordnung der Altstadtstrecke in das Mobilitätsnetz Heidelberg

2.1. Altstadtstrecke – Grundlagen

Im ursprünglichen Konzept „Mobilitätsnetz Heidelberg 2020“ vom Januar 2011 ist eine Verlängerung der Straßenbahn in die Altstadt enthalten. Dort wird die Führung vom Bismarckplatz über das Neckarufer zum Bahnhof Altstadt präferiert.

Es wird jedoch auch beschrieben, dass die bis dato offenen zwei Streckenführungen vom Bereich Bismarckplatz zum Bahnhof Altstadt einer Prüfung bedürfen: „Letztendlich kann über eine Potenzialanalyse verifiziert werden, welche Variante attraktiver ist und die meisten Fahrgastpotenziale erschließt.“

Die Führung einer Straßenbahn am Neckarufer kann auf zwei Weisen erreicht werden:

- Wie mit Schreiben vom Regierungspräsidium Karlsruhe vom August 2010 vorgeschlagen in Kombination mit dem Neckarufertunnel der B37.
- Eine flächenbündige Führung in der B37 am Neckarufer wurde vom Regierungspräsidium Karlsruhe mit Schreiben vom Mai 2011 abgelehnt. Wird die B37 jedoch auf die Friedrich-Ebert-Anlage verlagert wäre eine Führung am Neckarufer möglich. Eine Verlagerung der B37 in die Friedrich-Ebert-Anlage würde umfangreiche Baumaßnahmen im Gaisberg- und Schloßbergtunnel sowie auf dem Streckenzug Kurfürstenanlage mit sich bringen.

Die Anbindung der Straßenbahn durch die Altstadt an den Verknüpfungspunkt Bahnhof Altstadt kann in Bezug auf das gesamte Heidelberger ÖPNV-Liniennetz und hier insbesondere das Schienennetz ein wichtiger Baustein sein. Sowohl der Verkehrsbetrieb RNV als auch die Stadtverwaltung sehen diese Anbindung als wichtig an und wollen das Potenzial dieser Netzerweiterung untersuchen.

Der ehemalige Vorstand der Karlsruher Verkehrsbetriebe und nun als Berater des Verkehrsbetriebs HSB tätige Dr. Dieter Ludwig empfiehlt die Prüfung dieser Netzergänzung insbesondere im regionalen Kontext. Das im Zusammenhang mit der Einführung neuer Straßenbahnlinien notwendige Brechen bzw. Kürzen von Buslinien zum Abbau von Parallelverkehren ist an der festgelegten Endstation Universitätsplatz nicht möglich, da bereits das Einordnen der zwei barrierefreien Bahnsteige der Straßenbahn eine kaum zu lösende städtebauliche Aufgabe ist.

Durch die Verknüpfung von Schienenverkehrsmitteln (Straßenbahn und S-Bahn) an gemeinsamen Haltestellen lässt sich eine konsequente Ausrichtung des Liniennetzes auf diese Schienenverkehrsmittel erreichen. Damit erhält der Busverkehr eine klare Zubringerfunktion zu diesen Schienenverkehrsmitteln (Ein Ziel des Stadtentwicklungsplans im Bereich Mobilität: für alle Stadtteile ist eine gleichwertige Erschließung vorrangig durch Straßenbahnverbindungen anzustreben.)

Ein elementarer Bestandteil des Mobilitätsnetzes Heidelberg ist die Anbindung der Altstadt. Vorerst ist hier auf neuer Strecke die Verlängerung von zwei Straßenbahnlinien über den bisherigen Endpunkt Bismarckplatz hinaus vorgesehen. Ohne diese Verlängerung ist die Wirtschaftlichkeit (und damit die Förderfähigkeit) des Projekts Mobilitätsnetz Heidelberg 2020 gefährdet. Eine definitive Aussage hierzu kann erst die Standardisierte Bewertung liefern deren Ergebnis im Frühsommer 2012 vorliegt.

Der Liniennetzplan Straßenbahn wird an die zusätzlichen Netzbestandteile angepasst. Wie im Konzeptpapier zum Mobilitätsnetz Heidelberg 2020 festgehalten, wird der Busverkehr konsequent auf das Schienennetz ausgerichtet. Dies ist Grundbedingung für den wirtschaftlichen Betrieb des zukünftigen Heidelberger ÖPNV-Netzes. In einem iterativen Prozess wird ein Liniennetz ermittelt, dass die Förderfähigkeit des gesamten Mobilitätsnetzes ermöglicht. In einem ersten Schritt wird die weitgehende Aufrechterhaltung des heutigen Busliniennetzes zugrunde gelegt, in weiteren Schritten werden weitergehende Anpassungen am Busliniennetz angenommen.

Das in der Standardisierten Bewertung für das Mobilitätsnetz Heidelberg 2020 zugrunde liegende zukünftige Liniennetz (Bus und Bahn) wird dem Gemeinderat gesondert vorgestellt.

Die Verwaltung hat im Dezember 2011 ein Rechtsgutachten beauftragt, welches prüfen sollte, ob die Festlegung des Gemeinderats auf die Linienführung durch die Friedrich-Ebert-Anlage zum Universitätsplatz in einem Planfeststellungsverfahren gegen Einsprüche von beispielsweise Anliegern Bestand haben könnte. Eine wichtige Frage hier war auch die Zielstellung des Projekts – geht es mit der Straßenbahn auf der festgelegten Trasse um die Erschließung der Altstadt oder ist die Anbindung des Bahnhofs Altstadt ein ähnliches Ziel?

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Festlegung auf die Straßenbahnführung in der Friedrich-Ebert-Anlage in einem Planfeststellungsverfahren nicht als Abwägungsfehler gewertet werden kann. – siehe Anlage Nr. 2

Sollte keine Lösung für die Führung der Straßenbahn in die Altstadt gefunden werden, wird das gesamte Mobilitätsnetz in seiner wirtschaftlichen und betrieblichen Machbarkeit in Frage gestellt. Mit der Erschließung der Altstadt über eine Straßenbahn können die größten Potenziale gewonnen werden, die für die Einordnung und Realisierung der weiteren Teilprojekte unerlässlich sind.

2.2. Auswirkungen der Realisierung der Altstadtstrecke auf das Mobilitätsnetz

Wie dargelegt ist die Altstadtstrecke ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsnetzes. Für den Fall, dass

- in absehbarer Zeit keine Fortführung der Planung der Trasse über die Friedrich-Ebert-Anlage oder über Neckarufer / B37 möglich ist und
- in der Standardisierten Bewertung ermittelt wird, dass ohne Altstadtstrecke andere Bestandteile des Mobilitätsnetzes nicht wirtschaftlich dargestellt werden können

können nur die Planungen und die Umsetzung einzelner (Ausbau-) Maßnahmen im Heidelberger Straßenbahnnetz umgesetzt werden.

Im Einzelnen sind hier zu nennen:

- a) Bestandteile des Mobilitätsnetzes im Gebiet der Stadt Heidelberg können im Rahmen des Förderprogramms des Landes vorangetrieben werden (unter generellem Haushaltsvorbehalt (Vorfinanzierung) sowie Vorbehalt eines positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung der Teilprojekte und der Verfügbarkeit von GVFG-Landesmitteln):
 - Straßenbahn Neuenheimer Feld
 - Umbau der Umsteigeanlage Hauptbahnhof Nord
 - Verlagerung der Straßenbahn von der Eppelheimer Straße in die Grüne Meile und Abzweig zur Ernst-Walz-Brücke (Baustufe 1 gemäß Rahmenplan Bahnstadt).
- b) Die Teilmaßnahme „Herstellung der Zweigleisigkeit im Bereich der Überführung über die BAB A5“ wird solange zurückgestellt, bis ein Ersatzneubau der vorhandenen Brücke notwendig bzw. möglich wird (sechsstreifiger Ausbau der A5, Notwendigkeit eines Ersatzneubaus).
- c) Die Erneuerung der Strecken bzw. der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Zuge
 - der Kurfürstenanlage,
 - der Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund
 - der Haltestellen Jahnstraße, Technologiepark, Burgstraße und Biethsstraße
 - und der barrierefreie Umbau der Haltestelle Rohrbach Süd

werden unabhängig vom Mobilitätsnetz vorangetrieben. Sie sind Bestandteil des HSB-Wirtschaftsplanes der nächsten Jahre.

3. Zeitliche Einordnung der Maßnahmen im Heidelberger Straßenbahnnetz und im Zuge des Mobilitätsnetzes

Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätsnetzes steht unter der zeitlichen Prämisse, dass Maßnahmen des ÖPNV-Bundesprogramms im Jahre 2019 fertig gestellt und schlussabgerechnet sein müssen.

Die anderen Baumaßnahmen im Heidelberger Straßenbahnnetz sind zeitlich auf die Maßnahmen des Mobilitätsnetzes und andere Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur abzustimmen.

Damit ergibt sich ein möglicher Zeitplan für die Baumaßnahmen – Planung, Genehmigung und Klärung der Fördermittelfrage sind darauf abzustimmen:

1. Umbau Kurfürstenanlage Römerkreis – Adenauerplatz (ggf. nur ein Teilstück) : Fertig Sommer 2015
2. Straßenbahn Neuenheimer Feld: Baubeginn nach Planfeststellungsbeschluss, voraussichtlich 2013, Bauende 2015
3. Sanierung Eppelheimer Straße im Bereich Pfaffengrund mit Herstellung barrierefreier Haltestellen: 2014
4. Umbau Umsteiganlage Hauptbahnhof Nord: 2016
5. Neubau Straßenbahn Friedrich-Ebert-Anlage incl. Neubau Haltestelle Seegarten: 2016 – 2017
6. Neubau in der Bahnstadt: 2015 – 2016
7. Neubau der Überführung über die BAB A5, Herstellung Zweigleisigkeit: 2016/17
8. Neubau der Strecke Eppelheim – Schwetzingen möglichst gleichzeitig mit dem Neubau der Überführung über die BAB A5 2016/17

Der Zeitplan für die aufgezählten Maßnahmen steht noch unter einer großen Anzahl an Ungewissheiten. Er wird in Abstimmung zwischen Stadt, RNV und Dritten laufend aktualisiert. Ein besonderes Augenmerk gilt hier, neben der grundsätzlichen Anforderung der Sicherstellung der Erreichbarkeit von Stadtteilen für Rettungsdienste, der möglichst weitgehenden Aufrechterhaltung von leistungsfähigen Kraftverkehrs- und ÖPNV-Achsen.

4. Friedrich-Ebert-Anlage: Vorgehensweise in der Konzeption

4.1. Aufstellen von Planungsvarianten zur Führung in der Friedrich-Ebert-Anlage, Prüfung und Abwägung der fachlichen Teilbereiche

Für die Aufnahme in das Bundesfördermittelprogramm nach GVFG ist eine Planungstiefe erforderlich, die eine gewisse Kostensicherheit gewährleisten kann. Darüberhinaus muss die gesamte Strecke in Entwurfstiefe dargestellt werden, wie eine Straßenbahn in der Friedrich-Ebert-Anlage und der Grabengasse geführt werden kann. Die Anlage einer Straßenbahndehaltestelle am Universitätsplatz wird ebenfalls betrachtet, diese ist in erster Linie unter betrieblichen Gesichtspunkten zu entwerfen.

Das Gutachten Emch+Berger aus 1997, Machbarkeitsstudie im Rahmen der Prüfung einer Mehrsystemstadtbahn Heidelberg-Elsenztal zeigt nur punktuelle Lösungsansätze auf. Die bauliche Machbarkeit wurde lediglich über Querschnitte geprüft. Im Bereich der Friedrich-Ebert-Anlage wurden damals fünf Querschnitte dargestellt, die neben der Gleistrasse Flächen für fahrenden und (in geringem Umfang) ruhenden Kraftverkehr, den Radverkehr sowie mögliche Baumstandorte aufzeigen. Der hier zugrunde liegende Bearbeitungsschritt erlaubt keine ausreichenden Erkenntnisse zu Kosten oder der Möglichkeit des Erhalts der vorhandenen großen Bäume.

Das Gutachten Vössing aus 2005 betrachtet die verkehrstechnische Einbindung der Straßenbahn in das bestehende Verkehrsnetz mit Daten, die damals nur in unzureichender Qualität zur Verfügung standen und inzwischen zu alt sind. Auf Basis aktuellerer Daten (Prognosedaten auf Grundlage von verkehrsrelevanten Entwicklungen in Heidelberg wie der Aufsiedelung von Bahnstadt und Konversionsflächen, der Entwicklung im Neuenheimer Feld und ein ausgeweitetes S-Bahn Netz) werden neue Aussagen benötigt. Zu baulichen Aspekten wurde in diesem Gutachten nichts weiter festgehalten.

Die bisherigen Gutachten zu diesem Thema reichen nicht aus, um gesicherte Aussagen für weitere Planungsschritte zu bekommen.

Aus diesem Grund sind seit Sommer 2011 weitere Planungen erstellt worden:

- Machbarkeitsstudie in Lage und Schnitt (Büro TTK, Karlsruhe)
- Verkehrstechnische Überprüfung (Büro ZIV, Darmstadt)
- Städtebauliche Begleitung und Bewertung (Büro Frank und Kramer, Heidelberg)

In diesem Zusammenhang werden bei den derzeitigen Planungen die verschiedenen Aspekte der Führung einer Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage zusammengetragen und geprüft. Wichtige Punkte neben der eigentlichen baulichen Machbarkeit der Straßenbahn an sich sind Fragen zur verkehrstechnischen Einbindung in das vorhandene Straßennetz und die städtebaulich / stadträumliche Betrachtung:

- Führung der Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper unter dem Gesichtspunkt BOStrab
- Förderfähigkeit einer Straßenbahnstrecke ohne besonderen Bahnkörper
- Betriebliche und technische Prüfung des topographisch und verkehrlich schwierigen Bereiches an der Peterskirche (Straßenbahn und Straßenverkehr)
- Querschnitt Friedrich-Ebert-Anlage
- Auswirkungen auf den Individualverkehr, räumliche Verlagerungseffekte
- Radverkehrsführung südliche Altstadt
- Ruhender Verkehr
- Auswirkungen auf Fußgängerverkehr, Querungsmöglichkeiten
- Verkehrliche und städtebauliche Qualität der Anschlussknoten Grabengasse/Friedrich-Ebert-Anlage sowie Konrad-Adenauerplatz
- Umgang mit Bestandsbäumen, Möglichkeit von Ersatz- bzw. Neupflanzungen
- Stadträumliche Auswirkungen der Straßenbahn auf die Friedrich-Ebert-Anlage

4.2. Herausarbeiten von Varianten

Die Führung der Straßenbahn wird in geradliniger Verlängerung von der Kurfürstenanlage kommend in die nördliche Friedrich-Ebert-Anlage geführt, weiter über die Grabengasse zum Universitätsplatz. Mit Beginn der Entwurfsbearbeitung wurden zwei Grundvarianten aufgestellt:

Variante 1: Führung des Kraftverkehrs wie heute richtungsgebunden auf nördlicher und südlicher Richtungsfahrbahn der Friedrich-Ebert-Anlage

Variante 2: Führung des Durchgangs-Kraftverkehrs in beiden Fahrrichtungen auf der südlichen Friedrich-Ebert-Anlage, auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage verbleibt Erschließungsverkehr.

Als Untervarianten wurden hierzu festgelegt: Planung einer grundsätzlich förderfähigen Führung auf unabhängigem Gleiskörper und Planung einer Strecke, in der die Straßenbahn gemeinsam mit dem Kraftverkehr geführt wird.

Die grundsätzliche Linienführung der Straßenbahntrasse soll in einem Termin mit den Fachämtern und den Räten Anfang März (nach der Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt) durch eine gemeinsame Begehung erläutert werden.

Daraufhin wird im folgenden Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 21.03.2012 die Planung im Einzelnen vorgestellt.

5. Bürgerbeteiligung

Der Neubau einer Straßenbahn in der Heidelberger Altstadt ist eine Maßnahme, deren verkehrliche und städtebauliche Tragweite aus Sicht der Verwaltung eine Bürgerbeteiligung zwingend erforderlich macht. Daraus ergibt sich als erstes die Frage nach dem genauen Gegenstand der Beteiligung:

- Sowohl die Entscheidung zum Mobilitätsnetz als auch die zur präferierten Streckenführung in der Altstadt sind politisch bereits getroffen. Nach der aktuellen Beschlusslage des Gemeinderats steht als Streckenführung für die Altstadt-Straßenbahn nur die Friedrich-Ebert-Anlage zur Disposition. Beteiligungsgegenstand kann demnach die Frage der genauen Trassenführung in der Friedrich-Ebert-Anlage sein.
- Es ist aber davon auszugehen, dass bei der Beteiligung zu den möglichen Trassenvarianten in der Friedrich-Ebert-Anlage auch grundsätzliche Fragestellungen zu anderen möglichen und seit Jahren in der Diskussion befindlichen Streckenführungen (Neckarufer, Hauptstraße) vorgebracht werden. Dies ist bei der Konzeption des Beteiligungsprozesses in irgendeiner Form zu berücksichtigen.

Um beide genannten Aspekte zu beachten wird ein Beteiligungsverfahren in zwei Phasen vorgeschlagen (siehe auch Anlage 1):

Phase 1: Information zum Mobilitätsnetz und Auftaktgespräch Bürgerdialog (März - April 2012):

Erster Schritt: Öffentliche Informationsveranstaltung

Die Informationsveranstaltung hat die Aufgabe, einerseits den Stand der politischen Entscheidungen zu erläutern und andererseits einen Rahmen zu bieten, innerhalb dessen auch Fragestellungen zu möglichen alternativen Streckenführungen einer Straßenbahn für die Altstadt aus bisherigen Untersuchungen aufgegriffen und soweit als möglich fachlich beantwortet werden können. Im Einzelnen sind folgende Inhalte angedacht:

- Information zum Gesamtprojekt Mobilitätsnetz mit Darstellung der grundsätzlichen Zielsetzungen und der Bedeutung des Bausteins „Straßenbahn Altstadt“ im Gesamtnetz des ÖPNV.
- Information zu den fachlichen Aspekten möglicher alternativer Streckenführungen aus der Sicht des ÖPNV-Netzes, des KFZ-Verkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs. Auch die fachlichen Zusammenhänge mit der derzeit nicht mehr aktiv verfolgten Option eines Neckarufertunnels sind darzustellen.
- Erläuterung der politischen Beschlusslage und des geplanten Beteiligungsverfahrens zu den Trassenvarianten in der Friedrich-Ebert-Anlage.
- Dokumentation der zentralen Diskussionsthemen.

Zweiter Schritt: Auftaktgespräch Bürgerdialog

- Vorstellung der Trassenvarianten in der Friedrich-Ebert-Anlage
- Beginn des Dialogs Bürger - Fachplaner
- Wichtigste Fragen der Bürgerschaft zu den einzelnen Varianten herausarbeiten
- Schwerpunktthemen für die Phase 2 des Beteiligungsverfahrens definieren

Dritter Schritt: Rückkopplung in die Politik

Die Ergebnisse der Phase 1 werden in die politischen Gremien „rückgekoppelt“, verbunden mit der Fragestellung, ob sich neue Aspekte für die Phase 2 der Bürgerbeteiligung ergeben.

Phase 2: Dialog zu Trassenvarianten in der Friedrich-Ebert-Anlage (Mai - Juli 2012):

Erster Schritt: Bürgerarbeitskreise

- Themenbezogene Arbeitskreise entsprechend der in Phase 1 entwickelten Schwerpunktthemen.
- Ergebnisse werden in Form von „Pro und Contra“-Übersichten festgehalten.

Zweiter Schritt: Öffentlicher Ergebnisaustausch der Arbeitskreise

- Ergebnisvorstellung aus den Arbeitskreisen.
- Rückkopplung und Austausch
- Stimmungsbild zur Präferenzierung einer Variante
- Ausblick zum weiteren Verfahren und zur weiteren Beteiligung

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sollen den Gremien des Gemeinderats im September 2012 vorgestellt werden. Zu diesem Zeitpunkt ist die politische Entscheidung für eine der Trassenvarianten zu treffen.

Zielgruppen des Beteiligungsprozesses

Vor dem Hintergrund der Bedeutung einer Altstadt-Straßenbahn für die Gesamtstadt (Schienengebundene Neuerschließung des Handelsplatzes Altstadt, Anbindung des Universitätsstandortes Altstadt, touristische Bedeutung etc.) wird ein gesamtstädtisches Beteiligungsverfahren als notwendig erachtet. Auch die Bedeutung der Friedrich-Ebert-Anlage für das gesamtstädtische Netz des KFZ- und Radverkehrs unterstreicht diese Notwendigkeit. Sollten sich in der Phase 2 Themenstellungen herauskristallisieren, die stärker die Anlieger der Friedrich-Ebert-Anlage betreffen, wird sich der Teilnehmerkreis wahrscheinlich „von sich aus“ entsprechend zusammensetzen.

6. Kosten

Für die Verfeinerung der verkehrstechnischen Untersuchung, die Simulation von Verkehrsabläufen an Anschlussknotenpunkten und im Verlauf der Friedrich-Ebert-Anlage sowie tiefergehende städtebauliche und baumpflegerische Untersuchungen werden voraussichtlich Mittel in Höhe von 70.000 Euro benötigt.

Für den aus heutiger Sicht vorgesehenen moderierten Bürgerbeteiligungsprozess werden Mittel in Höhe von 20.000 Euro benötigt.

Für beide Maßnahmen stehen im Doppelhaushalt 2011/2012 keine Mittel zur Verfügung. Da die Mittel jedoch voraussichtlich im Jahr 2012 abfließen werden, werden überplanmäßig Mittel in Höhe von 90.000 Euro erforderlich.

gezeichnet

Bernd Stadel