

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 02. März 2012

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 03	Gemeinsamer Inhaltlicher Antrag von Grüne/gen.hd, SPD, GAL, BL mit Datum vom 14.02.2012
A 04	Inhaltlicher Antrag von den HD'er mit Datum vom 15.02.2012
A 05	Gemeinsamer Inhaltlicher Antrag von CDU, FDP;FWV; HD'er mit Datum vom 15.02.2012

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012

2 Sachstand Mobilitätsnetz Heidelberg Februar 2012 - Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage / Bürgerbeteiligung - Genehmigung von überplanmäßigen Mitteln in Höhe von 90.000,00 € Beschlussvorlage 0034/2012/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft den Tagesordnungspunkt auf und weist darauf hin, dass die der Drucksache als Anlagen A 03 bis A 05 beigefügten Anträge vorliegen, wobei der Antrag A 04 der HD´er in dem gemeinsamen Antrag von CDU, FDP, FWV, HD´er (A 05) aufgehe.

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

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

Folgende Punkte werden im Wesentlichen angesprochen:

- Genaue Informationen hinsichtlich der Kosten, des Kosten-Nutzen-Faktors, der Förderhöhe, der verkehrlichen Auswirkungen sowie der Auswirkungen auf das Stadtbild und den Baumbestand seien erforderlich.
- Zur Beurteilung der Machbarkeit sei die Prüfung der in den Anträgen A03 bis A05 genannten Kriterien notwendig.
- Die Verwaltung müsse innovative und kreative Lösungen für eine Trasse durch die Friedrich-Ebert-Anlage vorlegen. Die bestehenden Probleme müssten gelöst werden. Der Mehrheitsbeschluss des Gemeinderates zur Führung einer Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage müsse kooperativ und loyal umgesetzt werden.
- Mit der Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Anlage im Zuge des Baus der Straßenbahn solle die Aufenthaltsqualität und die städtebauliche Qualität verbessert werden. Der Baumbestand solle weitgehend erhalten werden. Der ehemalige Kirchhof der Peterskirche müsse bestehen bleiben.
- Eine teilweise Führung der Straßenbahn ohne eigene Trasse müsse geprüft werden, auch wenn diese Teilstücke von der Stadt eigenfinanziert werden müssten.
- Die Trassenführung durch die Friedrich-Ebert-Anlage werfe so erhebliche technische, verkehrliche und ökologische Probleme auf, dass nun auch alternative Varianten geprüft werden müssten. Ein weiterer erheblicher Mangel sei der fehlende Anschluss an den Knotenpunkt Karlstor und die damit fehlende Ausrichtung auf den S-Bahn-Verkehr.
- Eine Korrektur des Mehrheitsbeschlusses (Führung der Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage) sei erforderlich. Man müsse sich die erforderliche Zeit nehmen, um zu einer guten Lösung zu kommen. Wichtig sei eine Trasse, die durch Bund und Land zuschussfähig ist und den Baumbestand erhält.

- Das vom Gemeinderat beschlossene Mobilitätsnetz sei richtungsweisend. Ohne die Altstadtlinie sei das Mobilitätsnetz durch den Bund nicht mehr förderfähig.
- Der ÖPNV müsse attraktiver und wirtschaftlicher werden. Dies sei nur mit der Straßenbahn erreichbar.
- Eine Trassenführung am Neckarufer sei die erheblich schlechtere Variante. Der Bereich dort sei hinsichtlich des Stadtbildes und des Denkmalschutzes noch sensibler. Die Trasse müsste unter der Alten Brücke hindurchführen und es sei keine direkte Anbindung des Universitätsplatzes als wichtigem Knotenpunkt möglich. Bei Hochwasser sei die Trasse nicht befahrbar. Die Erschließung der Altstadt durch die Hauptstraße wäre verkehrlich die optimalere Lösung, sei aber nicht realisierbar.
- Die Anbindung des Universitätsplatzes, die mit der Trasse durch die Friedrich-Ebert-Anlage erreicht wird, sei mit ca. 6.000 Ein-/Umsteigebeziehungen pro Tag erheblich wichtiger als die Anbindung des Karlstors mit ca. 330 Ein-/Umsteigebeziehungen.
- Auch eine Straßenbahnführung durch die Hauptstraße dürfe nicht von vornherein ausgeschlossen, sondern müsse geprüft werden.
- Zur Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors sei das gesamte Mobilitätsnetz heranzuziehen. Auch die Bahnstadt müsse insgesamt in die Berechnung einfließen. Die Vorlage sei hier nicht eindeutig.
- Die Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors und die Förderfähigkeit des Mobilitätsnetzes mit und ohne Tunnel wird erfragt.
- Die Bürgerbeteiligung solle nur für die Lösungsalternativen erfolgen, die der Gemeinderat auch mitträgt. Dem wird widersprochen: Alle Alternativen (Friedrich-Ebert-Anlage / B 37 / Hauptstraße / keine Straßenbahn) müssten geprüft und den Bürgern in einem Beteiligungsverfahren vorgelegt werden.
- Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens sollte der Gemeinderat einen Experten für das Auftaktgespräch Bürgerdialog benennen können.
- Hier gehe es um die Bereitstellung überplanmäßiger Mittel in Höhe von 90.000 € für die weitere Prüfung und einen Bürgerbeteiligungsprozess. Wenn die Verwaltung damit die Prüfaufträge erfülle, müsse über die Anträge (Anlagen A 03 bis A 05 zur Drucksache) nicht abgestimmt werden.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, der Verwaltungsvorschlag gebe nicht die Meinung der Verwaltung wieder, sondern entspreche der Beschlusslage des Gemeinderates, die exakt und mit der immer vorhandenen Loyalität umgesetzt werde. Normalerweise müssten auch andere Varianten geprüft werden, da der aktuelle Prüfungsstand noch keine Aussage über die beste Variante erlaube. Die Öffentlichkeit werde sicher Aussagen zu unterschiedlichen Varianten verlangen.

Zu einer Prüfung der Variante der Streckenführung durch die Hauptstraße sei die Verwaltung derzeit nicht befugt. Sie könne hierzu daher auch keine Aussage treffen.

Die Erschließung der Bahnstadt erfolge in zwei Schritten. Beide seien im Antrag Mobilitätsnetz enthalten und im Rahmen des Komplettpaketes Mobilitätsnetz in das Bundesprogramm aufgenommen worden. Die Vorlage sei hierzu eindeutig. Auf Seite 3.3 der Vorlage (Drucksache 0034/2012/BV) handele es sich unter „c) Ost-West-Linie“, 1. Unterpunkt um einen Tippfehler: Statt „Ernst-Walz-Brücke“ müsse es „Czernybrücke“ heißen.

Herr Thewalt, Amt für Verkehrsmanagement, erläutert die Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors mit und ohne Tunnel. Man sei nicht davon ausgegangen, dass die gesamten Kosten für den Tunnel förderfähig seien. Seitens des Gemeinderates sei es aber nicht gewünscht zu prüfen, welcher Anteil im Rahmen des Bundesprogramms förderfähig sei, für welchen Anteil es Straßenbaufördermittel des Landes geben könne und welcher Anteil bei der Stadt verbleibe.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, es sei zielführend ein Verfahren der Bürgerbeteiligung entsprechend dem gerade vorgelegten Entwurf der Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heidelberg durchzuführen. Das bedeutet, dass man einen ergebnisoffenen Diskussionsprozess führen müsse, ohne alle Alternativen von vornherein auszuschließen. Ein Gremium - entsprechend dem Leitlinienentwurf ein „projektbezogener Koordinationsbeirat“ – solle das Verfahren festlegen.

Auf Vorschlag von Herrn Stadtrat Dr. Gradel werden die **Anträge** (Anlagen A 03 bis A 05 zur Drucksache) gemeinsam zur Abstimmung gebracht:

I. Eine Straßenbahnführung in der Altstadt stellt hohe städtebauliche, verkehrliche und verkehrstechnische Ansprüche an die Planung. Es gilt insbesondere den historischen städtebaulichen Charakter des Stadtteils in seiner Eigenheit zu bewahren und die vorhandenen Grünflächen zu erhalten.

Für die Untersuchung von Varianten einer Straßenbahntrasse sind folgende Gesichtspunkte maßgeblich:

- Städtebauliche Qualität, insbesondere die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes
- Erhalt der historischen Gebäude, Straßen und Plätze
- Erhalt des bestehenden Baumbestandes
- Erhalt des ehemaligen Kirchhofes der Peterskirche
- Verkehrliche Leistung, insbesondere das Erschließen der wichtigen Ziel- und Quellgebiete des Verkehrs
- Potential zur Verringerung des Autoverkehrs
- Einbindung in die übrigen Elemente des Umweltverbundes
- Zuschussfähigkeit

Insbesondere die ersten drei Gesichtspunkte haben eine hohe Wertigkeit.

Für die Planung der Trassenführung in der Friedrich-Ebert-Anlage ergibt sich hieraus, dass sie nicht entlang üblicher Routine erfolgen kann, sondern dass es hierfür in besonderem Maße kreativer und innovativer Überlegungen bedarf.

Neben anderen sollen folgende Überlegungen geprüft und in Varianten dargestellt werden:

- Führung der Straßenbahn nur teilweise oder überwiegend ohne eigene Trasse (z.B. eigener Gleiskörper nur auf der Südseite)
- Führung der Straßenbahn auf der Nordseite im Mischverkehr mit MIV und Fahrrad

- Nur drei Haltestellen in der Altstadt zwischen Universitätsplatz und Friedrich-Ebert-Platz (Friedrich-Ebert-Platz / Peterskirche / Universitätsplatz)
- Eventuell oberleitungsfreie Führung der Straßenbahn auf Teilstücken (z.B. Ausrüstung der Fahrzeuge mit SuperCaps oder anderen fahrzeuggestützten Energiespeichern)
- Anordnung der Trassen und der Halterung der Oberleitung, um möglichst viele Bäume zu erhalten.
- Verlegung des Durchgangsverkehrs (motorisierter Individualverkehr) in Ost-West-Richtung auf die südliche Friedrich-Ebert-Anlage.
- Nur eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage.
- Fahrradverkehr östlich des Friedrich-Ebert-Platzes nur in Ost-West-Richtung, gegebenenfalls Fahrradverkehr nur in einer hierfür ertüchtigten Plöck vorsehen.

Von den Planungsvarianten, die in das Bürgerbeteiligungsverfahren eingebracht werden, muss wenigstens die Hälfte im Gemeinderat grundsätzlich mehrheitsfähig sein.

II. Erweiterung der Prüfung der Planvarianten, die als Schienennetzergänzung eine Beziehung zum S-Bahnhof Altstadt herstellen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Individualverkehrs.

Bei jeder Variante der Streckenführung ist gleichzeitig zu prüfen und eine Aussage zu machen zu folgenden Fragen:

- a) Welcher Nutzen-Kosten-Faktor nach standardisierter Bewertung ergibt sich?
- b) Welcher betriebswirtschaftliche Erfolg entsteht für RNV / HSB?
- c) Welcher Anteil der Gesamtkosten ist förderfähig?
- d) Wie viele Bäume können erhalten werden und wie viele (welche) müssen gefällt werden?
- e) Welche verkehrlichen Auswirkungen hat dies auf den innerstädtischen Verkehr von Autos und Fahrradfahrern?
- f) Insbesondere welche Auswirkungen für den Verkehr auf der B 37?
- g) Welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch beim motorisierten Individualverkehr?

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:

(Ergänzungen bzw. Arbeitsaufträge fett dargestellt)

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.*

I. Eine Straßenbahnführung in der Altstadt stellt hohe städtebauliche, verkehrliche und verkehrstechnische Ansprüche an die Planung. Es gilt insbesondere den historischen städtebaulichen Charakter des Stadtteils in seiner Eigenheit zu bewahren und die vorhandenen Grünflächen zu erhalten.

Für die Untersuchung von Varianten einer Straßenbahntrasse sind folgende Gesichtspunkte maßgeblich:

- ***Städtebauliche Qualität, insbesondere die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes***
- ***Erhalt der historischen Gebäude, Straßen und Plätze***
- ***Erhalt des bestehenden Baumbestandes***
- ***Erhalt des ehemaligen Kirchhofes der Peterskirche***
- ***Verkehrliche Leistung, insbesondere das Erschließen der wichtigen Ziel- und Quellgebiete des Verkehrs***
- ***Potential zur Verringerung des Autoverkehrs***
- ***Einbindung in die übrigen Elemente des Umweltverbundes***
- ***Zuschussfähigkeit***

Insbesondere die ersten drei Gesichtspunkte haben eine hohe Wertigkeit.

Für die Planung der Trassenführung in der Friedrich-Ebert-Anlage ergibt sich hieraus, dass sie nicht entlang üblicher Routine erfolgen kann, sondern dass es hierfür in besonderem Maße kreativer und innovativer Überlegungen bedarf.

Neben anderen sollen folgende Überlegungen geprüft und in Varianten dargestellt werden:

- ***Führung der Straßenbahn nur teilweise oder überwiegend ohne eigene Trasse (z.B. eigener Gleiskörper nur auf der Südseite)***
- ***Führung der Straßenbahn auf der Nordseite im Mischverkehr mit MIV und Fahrrad***
- ***Nur drei Haltestellen in der Altstadt zwischen Universitätsplatz und Friedrich-Ebert- Platz (Friedrich-Ebert-Platz / Peterskirche / Universitätsplatz)***
- ***Eventuell oberleitungsfreie Führung der Straßenbahn auf Teilstücken (z.B. Ausrüstung der Fahrzeuge mit SuperCaps oder anderen fahrzeugbasierten Energiespeichern)***
- ***Anordnung der Trassen und der Halterung der Oberleitung, um möglichst viele Bäume zu erhalten.***
- ***Verlegung des Durchgangsverkehrs (motorisierter Individualverkehr) in Ost-West- Richtung auf die südliche Friedrich-Ebert-Anlage.***
- ***Nur eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage.***
- ***Fahrradverkehr östlich des Friedrich-Ebert-Platzes nur in Ost-West-Richtung, gegebenenfalls Fahrradverkehr nur in einer hierfür ertüchtigten Plöck vorsehen.***

Von den Planungsvarianten, die in das Bürgerbeteiligungsverfahren eingebracht werden, muss wenigstens die Hälfte im Gemeinderat grundsätzlich mehrheitsfähig sein.

II. Erweiterung der Prüfung der Planvarianten, die als Schienennetzergänzung eine Beziehung zum S-Bahnhof Altstadt herstellen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Individualverkehrs. Bei jeder Variante der Streckenführung ist gleichzeitig zu prüfen und eine Aussage zu machen zu folgenden Fragen:

- a) Welcher Nutzen-Kosten-Faktor nach standardisierter Bewertung ergibt sich?**
 - b) Welcher betriebswirtschaftliche Erfolg entsteht für RNV / HSB?**
 - c) Welcher Anteil der Gesamtkosten ist förderfähig?**
 - d) Wie viele Bäume können erhalten werden und wie viele (welche) müssen gefällt werden?**
 - e) Welche verkehrlichen Auswirkungen hat dies auf den innerstädtischen Verkehr von Autos und Fahrradfahrern?**
 - f) Insbesondere welche Auswirkungen für den Verkehr auf der B 37?**
 - g) Welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch beim motorisierten Individualverkehr?**
- 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.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Ergänzung und Arbeitsauftrag

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 29.02.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 29.02.2012

6 Sachstand Mobilitätsnetz Heidelberg Februar 2012 – Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage / Bürgerbeteiligung - Genehmigung von überplanmäßigen Mitteln in Höhe von 90.000,00 € Beschlussvorlage 0034/2012/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das Beratungsergebnis des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012 und die dort geänderte Beschlussempfehlung hin.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Hollinger, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Weber, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadträtin Marggraf

In der Diskussion werden folgende Hauptargumente vorgetragen:

- Eine Bürgerbeteiligung sollte normalerweise frühestmöglich erfolgen, um die Bürger schon bei den ersten Überlegungen mitzunehmen. Bei diesem Thema gebe es aber bereits eine bestehende Gemeinderatsentscheidung. An dieser Stelle könne man daher die Bürgerschaft nur auf der Basis dieser Entscheidung beteiligen und dürfe nicht wieder die vorher geführten Diskussionen eröffnen.
- Sollte von Seiten der Bürgerschaft eine Prüfung weiterer Varianten und Trassenführungen eingefordert werden, werde man sich dem nicht verschließen.
- Die bisherigen Planungen der Verwaltung seien lediglich „Dienst nach Vorschrift“ gewesen. Es sei jetzt jedoch an der Zeit kreative Planungen zu entwickeln, hinter denen der Wunsch stehe, eine gute Lösung für diese Straßenbahnführung durch die Friedrich-Ebert-Anlage zu finden. Nur dann sei auch eine Bürgerbeteiligung sinnvoll möglich.
- Mit dem Beschluss nur die Straßenbahnführung durch die Friedrich-Ebert-Anlage zuzulassen, habe man dem Bürger die Möglichkeit auf eine echte Beteiligung genommen. Für eine faire Bürgerbeteiligung sei es notwendig, alle Alternativen zu prüfen und offen zu diskutieren.
- Es gebe bereits eine Initiative von Seiten der Bürger, die Unterschriften gegen eine Straßenbahn in der Friedrich-Ebert-Anlage sammle. Mit dieser Meinung müsse man sich auseinandersetzen. Dies bedeute, dem Bürger die Möglichkeit zu geben, nicht nur über Varianten in der Friedrich-Ebert-Anlage zu entscheiden, sondern sich auch zu anderen Trassenführungen zu äußern.
- Bürgerbeteiligung bedeute, dass der Gemeinderat sich vorab Gedanken darüber mache, was dem Bürger zur Entscheidung vorgelegt werden könne. Man dürfe die Bürger nur mit sachlichen Entscheidungen beschäftigen, die auch realistisch umsetzbar seien.
- Die Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn sei ein Kernstück des Komplettpaketes Mobilitätsnetz für das Bundesförderprogramm. Es sei daher wichtig, zügig zu einer Entscheidung zu kommen, da andernfalls das gesamte Mobilitätsnetz in seiner wirtschaftlichen und betrieblichen Machbarkeit in Frage gestellt sei.

Im Laufe der Aussprache wird auch über die Beschlussfassung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 15.02.2012 diskutiert. Es stellt sich heraus, dass es Missverständnisse bezüglich der zur Abstimmung gestellten Anträge gegeben hat:

Stadträtin Prof. Dr. Schuster erläutert, dass die von der SPD im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss anwesenden Stadträtinnen davon ausgegangen seien, dass die Anträge A04 (Antrag Die Heidelberger vom 15.02.2012) und A05 (gemeinsamer Antrag CDU, FDP, FWV, Die Heidelberger ebenfalls vom 15.02.2012) identisch sind. Man habe nun im Nachhinein bemerkt, dass dies nicht korrekt ist und die Abstimmung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss daher auch von Seiten der SPD falsch erfolgt sei. Stadträtin Prof. Dr. Schuster bittet darum, heute die Anträge getrennt zur Abstimmung zu stellen, damit das Votum der SPD korrigiert werden könne. Dem Antrag A04 könne sie zustimmen, den Antrag A05 werde man ablehnen.

Stadtrat Holschuh gibt zu Protokoll, dass er der Auffassung sei, Oberbürgermeister Dr. Würzner habe in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss gesagt, dass die Anträge A04 und A05 identisch seien.

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist diese Behauptung zurück. Er gibt zu Protokoll, dass er gefragt habe, ob eine getrennte Abstimmung der Anträge erfolgen solle. Eine Aussage, dass die Anträge A04 und A05 identisch seien, sei von ihm nicht getroffen worden.

Nach Abschluss der Diskussion fragt Oberbürgermeister Dr. Würzner welche Anträge nun zur Abstimmung gestellt werden sollen.

Stadtrat Lachenauer teilt mit, dass der Antrag A04 von ihm nicht aufrechterhalten werde, da dieser im Antrag A05 aufgegangen sei.

Stadträtin Marggraf übernimmt die Formulierung des Antrages A04 für die GAL, da ihrer Meinung nach dieser Teil des Antrages sinnvoll sei, man dem Antrag A05 jedoch nicht zustimmen könne, da der erste Satz „Erweiterung der Prüfung auf Planvarianten, die als Schienennetzergänzung eine Beziehung zum S-Bahnhof Altstadt herstellen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Individualverkehrs.“ von ihrer Seite nicht mitgetragen werden könne.

In einer weiteren kurzen Diskussion stellt sich heraus, dass lediglich ein Satz der Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses strittig ist. Stadträtin Hollinger stellt daher den **Antrag**:

Folgender Satz wird aus der Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012 nicht übernommen:

II. Erweiterung der Prüfung auf Planvarianten, die als Schienennetzergänzung eine Beziehung zum S-Bahnhof Altstadt herstellen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Individualverkehrs.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 8 : 7 : 0 Stimmen

Im Anschluss stellt Oberbürgermeister Dr. Würzner den Beschlussvorschlag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 15.02.2012 mit der oben beschlossenen Änderung (Streichung des Satzes) zur Abstimmung.

Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses:

Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt folgende Punkte:

- *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.*

I. Eine Straßenbahnführung in der Altstadt stellt hohe städtebauliche, verkehrliche und verkehrstechnische Ansprüche an die Planung. Es gilt insbesondere den historischen städtebaulichen Charakter des Stadtteils in seiner Eigenheit zu bewahren und die vorhandenen Grünflächen zu erhalten.

Für die Untersuchung von Varianten einer Straßenbahntrasse sind folgende Gesichtspunkte maßgeblich:

- ***Städtebauliche Qualität, insbesondere die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes***
- ***Erhalt der historischen Gebäude, Straßen und Plätze***
- ***Erhalt des bestehenden Baumbestandes***
- ***Erhalt des ehemaligen Kirchhofes der Peterskirche***
- ***Verkehrliche Leistung, insbesondere das Erschließen der wichtigen Ziel- und Quellgebiete des Verkehrs***
- ***Potential zur Verringerung des Autoverkehrs***
- ***Einbindung in die übrigen Elemente des Umweltverbundes***
- ***Zuschussfähigkeit***

Insbesondere die ersten drei Gesichtspunkte haben eine hohe Wertigkeit.

Für die Planung der Trassenführung in der Friedrich-Ebert-Anlage ergibt sich hieraus, dass sie nicht entlang üblicher Routine erfolgen kann, sondern dass es hierfür in besonderem Maße kreativer und innovativer Überlegungen bedarf.

Neben anderen sollen folgende Überlegungen geprüft und in Varianten dargestellt werden:

- ***Führung der Straßenbahn nur teilweise oder überwiegend ohne eigene Trasse (z.B. eigener Gleiskörper nur auf der Südseite)***
- ***Führung der Straßenbahn auf der Nordseite im Mischverkehr mit MIV und Fahrrad***
- ***Nur drei Haltestellen in der Altstadt zwischen Universitätsplatz und Friedrich-Ebert- Platz (Friedrich-Ebert-Platz / Peterskirche / Universitätsplatz)***
- ***Eventuell oberleitungsfreie Führung der Straßenbahn auf Teilstücken (z.B. Ausrüstung der Fahrzeuge mit SuperCaps oder anderen fahrzeuggestützten Energiespeichern)***
- ***Anordnung der Trassen und der Halterung der Oberleitung, um möglichst viele Bäume zu erhalten.***

- **Verlegung des Durchgangsverkehrs (motorisierter Individualverkehr) in Ost-West- Richtung auf die südliche Friedrich-Ebert-Anlage.**
- **Nur eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage.**
- **Fahrradverkehr östlich des Friedrich-Ebert-Platzes nur in Ost-West-Richtung, gegebenenfalls Fahrradverkehr nur in einer hierfür ertüchtigten Plöck vorsehen.**

Von den Planungsvarianten, die in das Bürgerbeteiligungsverfahren eingebracht werden, muss wenigstens die Hälfte im Gemeinderat grundsätzlich mehrheitsfähig sein.

II. Bei jeder Variante der Streckenführung ist gleichzeitig zu prüfen und eine Aussage zu machen zu folgenden Fragen:

- a) Welcher Nutzen-Kosten-Faktor nach standardisierter Bewertung ergibt sich?**
 - b) Welcher betriebswirtschaftliche Erfolg entsteht für RNV / HSB?**
 - c) Welcher Anteil der Gesamtkosten ist förderfähig?**
 - d) Wie viele Bäume können erhalten werden und wie viele (welche) müssen gefällt werden?**
 - e) Welche verkehrlichen Auswirkungen hat dies auf den innerstädtischen Verkehr von Autos und Fahrradfahrern?**
 - f) Insbesondere welche Auswirkungen für den Verkehr auf der B 37?**
 - g) Welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch beim motorisierten Individualverkehr?**
- *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.*

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen mit Ergänzung und Arbeitsauftrag an die Verwaltung
Ja 8 Nein 7 Enthaltung 0

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 Stadt- raum, 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, das 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 Umsteigeanlage 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-Elsenz 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 Fahrtrichtungen 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 (Schienegebundene 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