

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage
- Vorstellung Variante 3 auf Grundlage der
Anträge des Gemeinderates**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2012	Ö	() ja () nein	
Gemeinderat	25.07.2012	Ö	() ja () nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen folgende Information zur Kenntnis.

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Siehe Beschlussvorlage DS 0034/2012/BV

B. Begründung:

1. Vorstellung einer weiteren Variante für die Straßenbahn Friedrich-Ebert-Anlage – auf Grundlage der Anträge aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012

In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 15.02.2012 wurden Anträge eingebracht und einstimmig beschlossen. In der Sitzung des Gemeinderates vom 16.05.2012 wurde beschlossen, weitere Varianten auf Grundlage der Anträge vom 15.02.2012 zu erarbeiten.

Die nun erarbeitete Variante 3 wird hiermit vorgelegt (siehe Anlage 01: Machbarkeitsstudie zur Straßenbahntrasse Friedrich-Ebert-Anlage (Büro TTK), Stand 31.01.2012 mit Ergänzung Variante 3 vom 12.06.2012).

Die Punkte aus dem Antrag vom 15.02.2012 können wie folgt berücksichtigt werden:

- a) Führung der Straßenbahn nur teilweise oder überwiegend ohne eigene Trasse (zum Beispiel eigener Gleiskörper nur auf der Südseite)

Bei der Variante 3 ist die Führung großteils nicht auf besonderem Bahnkörper möglich. Sie ist in der Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eng an Variante 2 angelehnt und im Plan dargestellt. Denkbar wäre es, in Abschnitten ohne Straßenbebauung besondere Bahnkörper vorzusehen. Hier wäre das in Fahrtrichtung Ost in Höhe der Parkanlage zwischen der Sofienstraße und Nadlerstraße (Streckenlänge ca. 100 m) sowie in Höhe des Hochbeetes Märzgasse (Streckenlänge ca. 150 m) denkbar. In Fahrtrichtung West ist es an keiner Stelle möglich, da die durchgehende Bebauung mit den Geschäften und öffentlichen Nutzungen vorwiegend im Erdgeschossbereich die Anfahrbarkeit gewährleistet werden muss. In Anlehnung an Variante 2 sollte aber auch in Variante 3 zur Vermeidung von Umwegen und aus Leistungsfähigkeitsgründen die Führung des Auto- und Radverkehrs in beide Richtungen vorgesehen werden.

- b) Führung der Straßenbahn auf der Nordseite im Mischverkehr mit MIV und Fahrrad

Antwort siehe Informationsvorlage DS 0075/2012/IV

Grundsätzlich sehen die Varianten mit Mischverkehr (1b, 2 und 3) die gemeinsame Führung von Straßenbahn und MIV vor. Der Radverkehr kann auf dieser Fläche nicht mitgeführt werden, da die Unfallgefahr im Schienenbereich zu groß ist und zum anderen die Straßenbahn vorausfahrende Radfahrer nicht überholen könnte. Daher ist der Radfahrer grundsätzlich auf einem ausreichend breiten Streifen neben dem Gleis zu führen (siehe Rohrbacher Straße Süd).

Zur detaillierteren Beschreibung der Variante 3 siehe Kapitel 2 bzw. Anhang 02 (Bericht TTK).

- c) Nur drei Haltestellen in der Altstadt zwischen Universitätsplatz und Friedrich-Ebert-Platz (Friedrich-Ebert-Platz - Peterskirche - Universitätsplatz)

Diese Anregung ist in der Variante 3 aufgenommen worden. Die Haltestellen sind angeordnet in Höhe:

- Friedrich-Ebert-Platz (östlich mit Alternativlösung westlich des Platzes)
- Westlich der Peterskirche (entspricht Variante 2) und
- Grabengasse

- d) Eventuell oberleitungsfreie Führung der Straßenbahn auf Teilstücken (Ausrüstung der Fahrzeuge mit SuperCaps oder anderen fahrzeugbasierten Energiespeichern)

Antwort siehe Informationsvorlage DS 0075/2012/IV

- e) Anordnung der Trassen und der Halterung der Oberleitung, um möglichst viele Bäume zu erhalten

Bei der Trassierung der Gleise ist in Variante 3 im Wesentlichen auf die Lage der heutigen Fahrbahnflächen zurückgegriffen worden. Dadurch wird die Gleistrasse bestimmend für die Größe der verbleibenden Seitenflächen und deren Funktionen.

In der Fahrleitungsplanung wird grundsätzlich versucht, auf die Baumstandorte Rücksicht zu nehmen. Die notwendigen Querseile zur Abhängung der Fahrleitung werden – wenn es statische Randbedingungen erlauben - auf die Baumstandorte abgestimmt. Die Aufhängung der Querseile kann an Wandankern oder Masten erfolgen. Die Aufstellung von Fahrleitungsmasten ist im Bereich von Baumstandorten kritisch zu bewerten. Sie stellen eine potentielle Schadquelle sowohl im Kronen- als auch Wurzelbereich der Bäume dar.

- f) Verlegung des Durchgangsverkehrs (motorisierter Individualverkehr) in Ost-West-Richtung auf die südliche Friedrich-Ebert-Anlage

Dieser Vorschlag wurde bereits mit der Variante 2 untersucht und ist ebenfalls Grundlage für Variante 3.

- g) Nur eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage

Dieser Vorschlag ist in allen vorliegenden Varianten weitgehend umgesetzt. Aus Leistungsfähigkeitsgründen in der Abwicklung des Kraftverkehrs sind in den Zufahrten auf den Knoten Adenauerplatz zwei Fahrstreifen angeordnet. In der Zufahrt auf den Knotenpunkt Grabengasse ist dies aus Platzgründen nicht möglich.

- h) Fahrradverkehr östlich des Friedrich-Ebert-Platzes nur in Ost-West-Richtung gegebenfalls Fahrradverkehr nur in einer hierfür ertüchtigten Plöck vorsehen.

In der Variante 3 ist das Fahrradfahren in Fahrtrichtung West separat geführt auf Fahrbahnniveau ab der Schießtorstraße möglich, in Fahrtrichtung Ost bis zur Schießtorstraße.

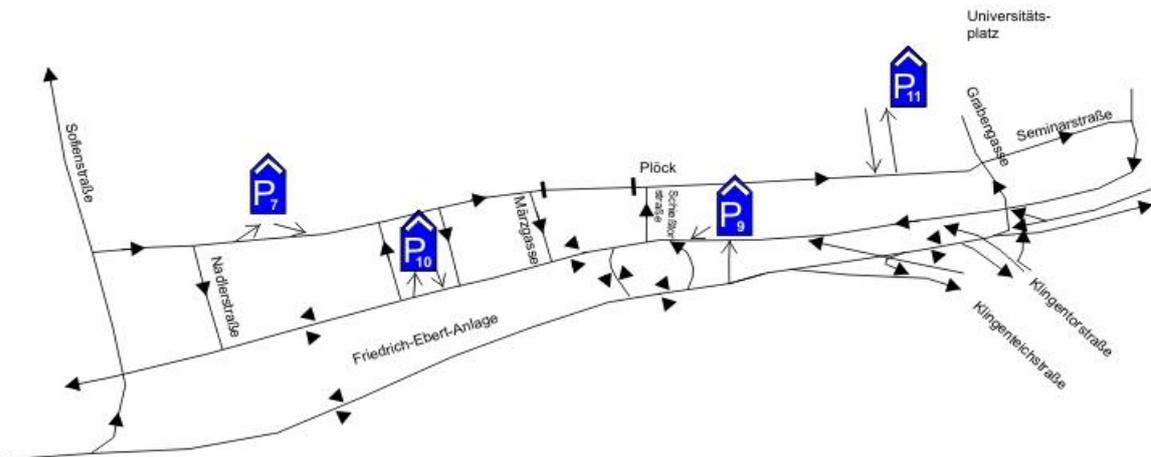
Der Kraftfahrzeugverkehr in Richtung Ost wird ermöglicht, so kann dieses Angebot für den Fahrradverkehr nicht ausgeschlossen werden.

2. Variante 3

2.1. Beschreibung

Eine detailliertere Beschreibung der Variante 3 ist dem ergänzenden Erläuterungsbericht des Planungsbüros TTK (Anlage A 02) vom 08.06.2012 zu entnehmen.

Es folgt eine Zusammenfassung der wesentlichen Merkmale. Die Organisation des motorisierten Individualverkehrs entspricht Variante 2:



Die Variante 3 hat das Ziel, so viele bestehende Baumstandorte wie möglich zu erhalten. Sie baut auf den Grundsätzen der Variante 2 auf und ermöglicht folgende Ergebnisse.

- Der **Durchgangsverkehr** wird in beiden Richtungen auf der **südlichen Friedrich-Ebert-Anlage** geführt. Der Erschließungsverkehr erfolgt in beiden Richtungen auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage zusammen mit der Straßenbahn. Im Bereich zwischen der Nadlerstraße und östlich des Friedrich-Ebert-Platzes (Haus Nr. 32) wird die bestehende Anliegerstraße für die Aufnahme des Erschließungsverkehrs Richtung Osten genutzt.
- Die Straßenbahn verläuft auf der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage komplett als straßenbündige Trasse. Die Strecke verkürzt sich um über 100 m gegenüber den Varianten 1a, 1b und 2, da diese nur bis zur Grabengasse vor dem Universitätspforte geführt wird.
- Die Gleise werden in der Regel nördlich der bestehenden Baumstandorte geplant. Eine Ausnahme bildet der Bereich zwischen der Nadler Straße und östlich des Friedrich-Ebert-Platzes (Haus 32). Hier wird jeweils ein Gleis nördlich und südlich der bestehenden Baumreihe angeordnet und verläuft zusammen mit dem Erschließungsverkehr. Alternativ wird abschnittsweise die Lösung der Führung beider Gleise nördlich der Baumreihe gezeigt.

- Es werden **3 Haltestellen** geplant. Diese sind östlich (als Seitenbahnsteige) oder alternativ westlich des Friedrich-Ebert-Platzes (als Mittelbahnsteig oder Seitenbahnsteig jedoch ohne Radfahrstreifen), in Höhe der Peterskirche sowie südlich des Universitätsplatzes in der Grabengasse vorgesehen. Die Bahnsteige der geplanten Haltestelle Friedrich-Ebert-Platz und Peterskirche müssen aus Platzgründen versetzt angeordnet werden. Die Machbarkeit einer Haltestelle in der Grabengasse ist abhängig von der Stärke des verbleibenden „Restverkehrs“ in der Fußgängerzone (Anwohner-, Taxen-, Lieferverkehr).
- Der **bestehende Seitenraum** zur Altstadt hin kann im Bereich zwischen der Nadlerstraße und dem Friedrich-Ebert-Platz auf 4,5 m verbreitert werden. Dadurch ergeben sich Möglichkeiten für die Anordnung eines Gehweges, für Flächen des **ruhenden Verkehrs** sowie begleitendes Straßengrün. Wie diese Aufteilung sinnvollerweise vorgenommen werden kann, ist im weiteren Planungsverlauf zu entscheiden.
- In den Abschnitten westlich und östlich davon wird der Gehweg auf 2,50 m entsprechend dem heutigen Bestand geführt. Zur Ermöglichung eines durchgehenden Radfahrangebotes wird diese Breite in der Haltestelle Friedrich-Ebert-Platz auf 1,75 m reduziert.
- Im Bereich der bestehenden Erschließungsstraße zwischen Nadlerstraße und Friedrich-Ebert-Platz („Fehserallee“) verbleibt nach Anordnung der Gleistrasse, die auf der 3,50 m breiten MIV-Spur straßenbündig verläuft, eine Breite von mindestens 3,50 m zur bestehenden Bebauung (ausgenommen Haus Nr. 26). Diese soll zur Erschließung der südlichen Bebauung, für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden. In den stark aufgeweiteten Bereichen ergeben sich Möglichkeiten für den ruhenden Verkehr bzw. Radabstellanlagen in Universitätsnähe.
- Eine **Trennwirkung** durch einen eigenen Bahnkörper ergibt sich bei dieser Variante nicht. Dieser positive Effekt wird durch die Tatsache verstärkt, dass die nördliche Friedrich-Ebert-Anlage nur durch den Erschließungsverkehr genutzt wird.
- Für den **Radfahrverkehr** kann zwischen der Sofienstraße und der Schießtorstraße eine Fahrtmöglichkeit in beiden Richtungen angeboten werden. Diese wird als Schutzstreifen neben der Fahrbahn bzw. als separater Radfahrstreifen oder im Abschnitt Nadlerstraße – Friedrich-Ebert-Platz durch Mitnutzung der Mischverkehrsfläche ermöglicht. Damit verbessert sich die heutige Situation.

2.2. Auswirkungen der Variante 3 auf die anderen Verkehrsarten

Grundsätzlich ist es gelungen, die mit den Varianten 1a, 1b und 2 erforderlichen Inanspruchnahmen der heutigen Baumstandorte zu reduzieren, vermieden werden können sie jedoch nicht. Daraus resultieren Auswirkungen auf andere Belange, die im Folgenden kurz zusammengefasst werden.

- **Führung im Bereich Adenauerplatzes:** Hier ist ohne Eingriffe in die heutigen Bäume die Anordnung der Straßenbahn und die Ermöglichung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit am Knoten nördliche FEA/ Rohrbacher Straße nicht gegeben. Unter der Voraussetzung einer Neuorganisation, wie in der Skizze von Frank+Kramer (siehe DS 0058/2012/IV, Anlage 3) vorgeschlagen, jedoch denkbar. Dies erfordert jedoch eine vertiefende Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit. Ansonsten ergeben sich die erforderlichen Eingriffe in die Parkfläche Konrad-Adenauer-Platz (analog Variante 2).

- **Haltestelle Friedrich-Ebert-Platz:** Die Anordnung von Seitenbahnsteigen ist westlich und östlich des Platzes möglich. In Höhe des Platzes ist die Lage einer Haltestelle selber nicht machbar, weil in Westrichtung eine haltende Straßenbahn öffentliche Straßenräume zustellt und in Ostrichtung die Andienung des Weinhauses Fehser gewährleistet werden muss. Selbst eine verkürzte barrierefreie Haltestelle geht daher nicht. In Seitenlage verengt der nördliche Wartebereich den restlichen zur Verfügung stehenden Gehweg auf 1,75 m. In diesem stark durch Fußgänger frequentierten Bereich (Schulnähe) ist diese Breite nicht zu empfehlen.
In Seitenlage Ost wäre am östlichen Ende der südlichen Haltestelle nur eine Querung für Fußgänger möglich, wenn die nördliche Haltestelle verkürzt würde. Da es sich hierbei aber um eine wichtige Einstiegshaltestelle handelt, müssen ausreichend Warteflächen vorgesehen werden. So ist im Plan nur eine Querung am westlichen Haltestellenende eingetragen, die jedoch die wichtige Fußwegebeziehung zwischen Schule und Haltestelle nur mit Umwegen bedient und ungesicherte Querungen der Kinder provoziert.
Alternativ ist die Seitenlage bzw. Mittellage westlich des Platzes geprüft worden. In Seitenlage sind die Auswirkungen ähnlich die östlich des Platzes. In Mittellage wird die Führung der Fußgänger und Radfahrer besser organisiert, für so eine Anordnung müssten aber zusätzlich zwei Bäume gefällt werden.
- **Fuß-und Radweg:** Im weiteren Verlauf (östliche Richtung) hinter der Haltestelle endet der Fußweg entlang der Straße bzw. Fußgänger müssen über den Parkplatz ausweichen. Um den Eingriff in das bestehende Hochbeet in Höhe der Märzgasse zu minimieren, gibt es hier kein weiterführendes Angebot für Fußgänger. Der schmale Seitenbereich von 1,50 m eignet sich gerade noch, den Radfahrer separat neben der Straße in Ostrichtung zu führen.
- **Baumbilanz:** Auch diese baumschonende Variante kommt nicht ohne Baumfällungen aus. Im städtebaulich sehr prägenden Bereich zwischen Sofienstraße und Schießtorstraße können die Eingriffe in den Baumbestand in Variante 3 nach heutigem Kenntnisstand bis auf sechs Fällungen reduziert werden.
Am Konrad-Adenauer-Platz ist vorbehaltlich der Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit einer kompletten Neuorganisation des Verkehrs die Führung nur mit Eingriff in die Parkflächen und dem Fällen von zwei Bäumen möglich. Des Weiteren wird ein Baum auf der südlichen Friedrich-Ebert-Anlage im Bereich der Tunnelausfahrt Höhe Stadtgarten infolge der nötigen Fahrbahnverbreiterung entfallen müssen. (identisch mit Variante 2)
In den stadtbildprägenden Baumbestand an der Querspange zwischen nördlicher und südlicher Friedrich-Ebert-Anlage (Höhe Haus Nr. 48) muss aufgrund der notwendigen Anpassungen für den motorisierten Individualverkehr eingegriffen werden. Hier sind voraussichtlich acht Bäume betroffen. (identisch mit Variante 2)
In die im Osten anschließende dreieckige Grünfläche (Höhe Haus Nr. 51 bis 53b) muss aufgrund der geplanten Haltestelle und der notwendigen Anpassungen für den motorisierten Individualverkehr eingegriffen werden. Hier sind voraussichtlich sieben Bäume betroffen. Diese Grünfläche ist schräg angelegt und fängt den Höhenunterschied zwischen der höher gelegenen, südlichen und der tiefer gelegenen nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage auf. Mit dem Eingriff in die Topografie zur Umsetzung der Planung können von daher noch weitere Bäume betroffen sein.
Grundsätzlich ist zu empfehlen, über eine Neuordnung der verbleibenden Grünfläche nachzudenken. (identisch mit Variante 2)
Im Knotenbereich Friedrich-Ebert-Anlage / Klingentorstraße müssen aufgrund von Spuraufweitungen vier Bäume gefällt werden. (identisch mit Variante 2)

3. Bewertung der Variante 3 nach fachlichen Themenbereichen, Stellungnahmen, Kosten

3.1. Technische Machbarkeit, verkehrstechnische Betrachtung

a) Straßenbahntrasse / Oberleitung

Die Organisation der Straßenbahntrasse entspricht im Wesentlichen der Darstellung in Variante 2.

Wie im Kapitel 1 a) angeführt, wäre es denkbar, in anbaufreien Abschnitten einen besonderen Bahnkörper in Fahrtrichtung Ost vorzusehen. Die positiven Effekte eines besonderen Bahnkörpers auf die Reisezeit der Straßenbahn reduzieren sich jedoch durch die Behinderungen in den dazwischenliegenden Abschnitten mit Mischverkehr.

Die günstigsten Voraussetzungen zu einer Verdichtung des ÖV-Angebots sind in Variante 3 (entsprechend Variante 2) nicht gegeben. Auch hier würde sich eine Verdichtung unmittelbar auf die Leistungsfähigkeit und den Verkehrsfluss des MIV negativ auswirken.

RNV und Verwaltung tragen die Bedenken zur Gestaltung der Oberleitung nicht. Wie ausgeführt kann durch den Einsatz einer Einfachfahrleitung eine gute optische Einbindung erreicht werden. Der Einsatz von neuen Technologien wie beispielsweise der induktiven Stromversorgung kann dennoch geprüft werden, darf jedoch nicht zu einer deutlichen Erhöhung der Kosten führen.

Haltestelle Grabengasse:

Nach der Einschätzung der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen und der RNV kann eine Haltestelle in der Grabengasse nur umgesetzt werden, wenn der heute vorhandene Verkehr (Anwohner, Taxen, Lieferverkehr) in der Fußgängerzone unterbunden wird. Die Führung des Radverkehrs in beide Richtungen wäre grundsätzlich denkbar. Aus fachlicher Sicht muss aber diese Lösung aufgrund des hohen Radfahreraufkommens in Verbindung mit der topographischen Situation und der schleifenden Querung der Gleise aus Sicherheitsgründen abgelehnt werden.

Die Haltestelle Grabengasse ist baulich machbar. Aus verkehrlicher Sicht wird jedoch die Lage am Universitätsplatz klar bevorzugt.

Die RNV weist darauf hin, dass es bei der Haltestelle Grabengasse wegen der beengten Verhältnisse und dem hohen Fahrgastaufkommen auch zu Konflikten zwischen wartenden und aussteigenden Fahrgästen und Fußgängern kommen würde. Aus demselben Grund wird es problematisch sein, die vorgeschriebenen und kundenorientierten Haltestelleneinrichtungen wie Unterstellmöglichkeiten, Bänke und DFI etc. auf den Bahnsteigen unterzubringen.

b) Straßenverkehr

Da sich Variante 3 in der verkehrlichen Organisation des Straßenverkehrs nicht von Variante 2 unterscheidet, können die Ergebnisse von Variante 2 herangezogen werden. Danach wurden in der Gegenüberstellung von Kapazität und Belastung für die Variante 2 keine kritischen Abschnitte für die Verkehrsabwicklungskapazität bzw. die Leistungsfähigkeit ermittelt. Allerdings ist im Vergleich zur Variante 1a mit größeren Störungen des Verkehrsflusses durch Parkvorgänge, Lichtsignalanlagen und den ÖV (auf der nördlichen Fahrbahn) zu rechnen.

Die für den Kraftverkehr wesentlichen Anschlussknoten Adenauerplatz und Peterskirche sind überschlägig verkehrstechnisch bewertet und für machbar befunden. Gerade für die Variante 2 ist nach wie vor für eine verlässliche Bewertung eine vertiefende entwurfsplanerische und verkehrstechnische Betrachtung notwendig.

c) Ruhender Verkehr

In Variante 3 können große Teile der heute vorhandenen Parkmöglichkeiten nicht aufrecht erhalten werden. Der Eingriff ist vergleichbar mit der Anzahl der wegfallenden Stellplätze in Variante 1a. Hier würde sich die Anzahl der Stellplätze um etwa 80 % (von 150 auf 20) reduzieren. In den Varianten 1b und 2 ist es weniger gravierend: Die Anzahl der Stellplätze verringert sich um etwa die Hälfte.

d) Fahrradverkehr

Die Verlagerung eines Teils des „schnellen Fahrradverkehrs“ aus der Plöck in die Friedrich-Ebert-Anlage ist ein grundsätzliches Ziel. Die Belange des Fahrradverkehrs können in Variante 3 wie in den Varianten 1b und 2 am besten erfüllt werden. Die enge Führung an der Haltestelle Friedrich-Ebert-Anlage kann vermieden werden, wenn die Haltestelle mit Mittelbahnsteig westlich des Platzes angelegt wird. Dann würden aber zwei weitere Bäume gefällt werden müssen.

e) Fußgängerkehr, Querungsmöglichkeiten

Variante 3 zeigt wie Variante 2 die besten Voraussetzungen für die Verbesserung der Verhältnisse im Fußgängerkehr, auch durch den Rückgang der Verkehrsbelastung der nördlichen Friedrich-Ebert-Anlage aufgrund der neuen Funktion als Erschließungsstraße.

f) Fazit zur verkehrlichen Bewertung

Vorzugsvariante aus verkehrlicher Sicht bleibt die Variante 1a. Für die Gesamtbewertung werden die Kriterien Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss im Zielbereich MIV und Fahrtzeit / Schnelligkeit / Zuverlässigkeit im Zielbereich Öffentlicher Verkehr als wesentliche Kriterien stärker gewichtet als die sonstigen Kriterien.

Der Entfall von öffentlichen Stellplätzen kann nur mit hohem Aufwand kompensiert werden, etwa der Errichtung von Parkierungsbauwerken. Hier sind in weiteren Planungsschritten Lösungen zu entwickeln.

Um die Leistungsfähigkeit für den MIV für diese Variante vertiefend zu untersuchen, wird eine Simulation des Verkehrsablaufs empfohlen.

Bezüglich der erforderlichen Belastungsreduzierungen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit kann nicht beurteilt werden, ob die verlagerten Verkehrsmengen als Zusatzbelastungen von Alternativrouten (z. B. Neckarufer) aufgenommen werden können und mit welchen Kosten und negativen Wirkungen dies verbunden sein wird. Dies ist durch weitere Untersuchungen (zum Beispiel Simulation) zu vertiefen.

3.2. Stadträumliche Betrachtung

Aus städtebaulicher Sicht wurde in der Informationsvorlage DS 0058/2012/IV dringend empfohlen, dass der Universitätsplatz nicht berührt wird und die Haltestelle in der Grabengasse zwischen Bibliothek und Neuer Universität angeordnet wird. Variante 3 hat diesen Vorschlag untersucht und in einer ersten Einschätzung für baulich machbar befunden mit der unter 3.1a) aufgeführten Anmerkung durch die Technische Aufsichtsbehörde zur Nutzungseinschränkung. Mit der Konkretisierung in der weiteren Planung sind darüber hinaus aus stadträumlicher Sicht zur Integration noch weitreichende technisch-gestalterische Sonderlösungen erforderlich, wie zum Beispiel der Verzicht auf frei stehende Fahrgastunterstände.

Für den Bereich Peterskirche/ Klingentor kommt auch Variante 3 zu keiner Aufwertung der heute rein MIV-dominierten Straßenraumgestaltung. Für ein Mindestmaß an städtebaulicher Integration müssten MIV und Straßenbahn vorwiegend auf den gleichen Flächen organisiert werden. Dafür wären stärkere Eingriffe in die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs in Kauf zu nehmen. Sofern die Haltestelle „Peterskirche“ erhalten bleibt, müsste sie in allen Varianten vor der Treppe zur Sandgasse angeordnet werden.

Der Versuch in Variante 3, die Bestandsbäume im westlichen Teil der Friedrich-Ebert-Anlage zu erhalten, führt nicht zu einer befriedigenden stadträumlichen Situation. Die Flächen für den Baumstreifen befinden sich in isolierter Mittellage und gehen für andere Straßenraumnutzungen verloren. Der Erhalt der Bäume in Mittellage verhindert eine langfristig plausible Linienführung und Alleenanordnung, die der strengen Linearität dieses Abschnitts der Friedrich-Ebert-Anlage entspricht.

3.3. Baumkulisse, Bestandsbäume, Ersatzpflanzungen

Auf Grundlage der vom Büro TTK vorgelegten Planvariante 3 unter Berücksichtigung der Verkehrsführung MIV aus der Variante 2 ergibt sich nach fachlicher Prüfung durch das Landschafts- und Forstamt der nachfolgend dargestellte potentielle Baumverlust.

Ein größerer Erhalt der stadtbildprägenden Bäume zwischen Nadlerstraße und Schießtorstraße als in Variante 2 kann mit Variante 3 erreicht werden. Insgesamt handelt es sich bei Variante 3 im Vergleich mit den anderen Varianten 1a, b + 2 um eine „baumschonendere“ Lösung.

Der konkrete Baumverlust bei Realisierung dieser Variante ist derzeit nicht abschließend und exakt festzustellen. Im Bereich der Straßenbahntrasse beträgt der voraussichtliche Verlust 13 Bäume. Darüber hinaus werden durch die Neuverbindungen und Abbiegespuren zur Neuordnung des MIV weitere Bäume betroffen sein. Unter der Annahme der Realisierung der Verkehrsführung MIV aus der Variante 2 werden voraussichtlich 15 weitere Bäume entfallen (hier sind die Varianten 2 und 3 identisch). Insgesamt muss von einem Verlust von ca. 28 Bäumen ausgegangen werden, die Zahl könnte sich bei detaillierterer Untersuchung noch erhöhen.

Es muss davon ausgegangen werden, dass bauseits bedingte Auswirkungen, Bauschäden, Leitungsverlegungen sowie die bisher nicht projektierte Lage der Fahrleitungsmasten voraussichtlich zu einem Verlust weiterer Bäume führen werden.

3.4. Stellungnahme der RNV

Siehe Informationsvorlage DS 0058/2012/IV, Anlage 4.

3.5. Kosten

Siehe Informationsvorlage DS 0058/2012/IV, Anlage 4.

3.6. Zusammenfassung

Eine abgestimmte Zusammenfassung der Bewertungen aus verschiedenen Betrachtungsrichtungen ist nach wie vor aus Sicht der Verwaltung nicht möglich. Durch Beschluss des Gemeinderates werden die Varianten 1a, 1b und 2 nicht weiter betrachtet.

Aus Sicht der Verwaltung kann Variante 3

- unter **finanziellen Gesichtspunkten** (Fördermittel und Betriebskosten RNV) nicht empfohlen werden,,
- unter **städtebaulichen Gesichtspunkten** nicht empfohlen werden,
- unter **straßenverkehrlichen Gesichtspunkten** nur bedingt empfohlen werden, vertiefende Untersuchungen zu verkehrlichen Auswirkungen (Leistungsfähigkeit, Verlagerungen) sind notwendig.
- unter Berücksichtigung der **Belange des ruhenden Verkehrs** empfohlen werden unter der Voraussetzung, dass es politisch gewollt ist bzw. Ersatzangebote durch neue Parkierungsbauwerke geschaffen werden können.
- unter Berücksichtigung der **Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs** empfohlen werden.
- Aus **landschaftspflegerischen Gesichtspunkten** kann Variante 3 als Vorzugsvariante bewertet werden. Zwar ist hierbei der Erhalt einer größeren Anzahl stadtbildprägender Platanen gewährleistet, es muss jedoch auch bei dieser Variante aufgrund der notwendigen Anpassungen im MIV-Verkehr (Querspangen, Abbiegespuren) mit weiteren Eingriffen in den Baumbestand gerechnet werden. Darüber hinaus lässt sich der mögliche Verlust zusätzlicher Bäume infolge von fahrlässig herbeigeführten bauseitigen Einwirkungen bzw. Bauschäden zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzen.

4. Einordnung der Altstadtstraßenbahn in das Mobilitätsnetz, verkehrliche Auswirkungen

Die Altstadtstraßenbahn ist Bestandteil beider Linien des Mobilitätsnetzes – sowohl der

- a) Campusbahn (Neuenheimer Feld – Hauptbahnhof – Kurfürstenanlage – Friedrich-Ebert-Anlage – Universitätsplatz) mit den Teilprojekten
 - Straßenbahn im Neuenheimer Feld
 - Haltestelle Hbf Nord
 - Kurfürstenanlage
 - Straßenbahn zum Universitätsplatz im Zuge der Friedrich-Ebert-Anlage als auch der
- b) Ost-West-Bahn (Schwetzingen – Eppelheim – Bahnstadt – Ringstraße - Kurfürstenanlage – Friedrich-Ebert-Anlage – Universitätsplatz) mit den Teilprojekten
 - Verlängerung der Straßenbahn von Eppelheim nach Schwetzingen
 - Zweigleisiger Ausbau im Bereich der Ortsgrenze Heidelberg – Eppelheim
 - Erneuerung der Gleisanlage in der Eppelheimer Straße Bereich Pfaffengrund mit Bau eines besonderen Bahnkörpers
 - Neubau in der Bahnstadt vom Diebsweg bis zur Speyerer Straße
 - Kurfürstenanlage
 - Straßenbahn zum Universitätsplatz im Zuge der Friedrich-Ebert-Anlage.

Die Berechnungen zur Standardisierten Bewertung werden derzeit im Auftrag der RNV von der Karlsruher PTV AG durchgeführt. Sie weisen derzeit für das Gesamtnetz einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,95 aus.

Die einzelnen Linien weisen jede für sich auch einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor auf, für die Campusbahn wurde bislang 2,58 ermittelt, für die Ost-West-Bahn wurde 1,72 berechnet.

Im Rahmen der Berechnungen der Standardisierten Bewertung werden induzierte Fahrgäste im ÖPNV und die Verlagerung von Personen im Kraftverkehr zum ÖPNV berechnet.

Die Zahlen für das Gesamtnetz und die einzelnen Verkehrsbezirke können noch nicht endgültig genannt werden. Sie liegen erst vor, wenn die Berechnungen zur Standardisierten Bewertung mit den Fördermittelgebern abgestimmt sind.

Nach dem derzeitigen Stand der Berechnungen liegt der Fahrgastgewinn in der Altstadt bei etwa 10 %. Grob angenommen sind etwa 70 % davon vom MIV verlagerte Personen.

5. Weiteres Vorgehen

Um die Führung einer Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage abschließend beurteilen zu können, sollten aus Sicht der RNV und der Verwaltung die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung zum Mobilitätsnetz abgewartet werden. Es wird damit gerechnet, dass wir im 3. Quartal 2012 darüber berichten können.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Bericht Machbarkeitsstudie zur Straßenbahntrasse Friedrich-Ebert-Anlage (Büro TTK), Stand 31.01.2012 mit Ergänzung Variante 3 vom 12.06.2012)