

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

**Straßenbahn Neuenheimer Feld
(Ersetzt die Drucksache: 0125/2008/BV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	03.03.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	19.03.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet beschließt der Gemeinderat eine Straßenbahntrasse zur Erschließung des Neuenheimer Feldes auf der Trasse Variante A 2 „Berliner Straße - Kirschnerstraße - Hofmeisterweg - Tiergartenstraße - Straße Im Neuenheimer Feld – Berliner Straße“; weiter beschließt er die Nutzung der Supercap-Technologie und ergänzende Schall- bzw. Erschütterungsschutzmaßnahmen in den kritischen Bereichen.

Gleichzeitig beschließt der für den ÖPNV im Stadtgebiet zuständige Aufgabenträger die Buslinien 31, 32, 37 nach Inbetriebnahme nicht weiter zu betreiben bzw. die Linien wie auf Seite 3.4 (Linienkonzept) beschrieben zu führen.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Lageplan Skizze Variante A 2
A 2	Übersichtsplan der Variante A 2 im Maßstab 1:2.500
A 3	Supercap Straßenbahn
A 4	Grafik Linienkonzept (Stand 2008)

I. 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:
QU 2	+	Investitionen fördern, die einen gleichermaßen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen. Begründung: Straßenbahn als wirtschaftliches, umweltgerechtes und sicheres Verkehrsmittel zur Stärkung des Universitäts-, Klinik- und Forschungsstandortes Neuenheimer Feld Ziel/e:
MO 1-3	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs fördern Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehrs Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Straßenbahn sichert leistungsfähige, bequeme und schnelle Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes, kann zur Entlastung im MIV beitragen Ziel/e:
Arbeit 3	+	Standortvorteile als Wissenschaftsstadt ausbauen Begründung: Schnelle verkehrliche Anbindung Arbeitsplatz Schwerpunkt Neuenheimer Feld Ziel/e:
QU 7	+	Partnerschaft mit der Universität ausbauen Begründung: Stadt gewährleistet leistungsstarke verkehrliche Erschließung im Neuenheimer Feld

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.



II. Begründung:

3.000 Einwohner, 20.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze, die Kliniken (Beschäftigte, Patienten, Besucher) sowie Freizeit- und Sporteinrichtungen erfordern eine zeitgemäße verkehrliche Anbindung des Neuenheimer Feldes im öffentlichen Nahverkehr.
Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket im Bereich Universität/Unikliniken hat wie erwartet den Druck auf eine höhere Leistungsfähigkeit des ÖPNV verstärkt. Die steigende Nachfrage ist mit einem Busangebot nicht wirtschaftlich zu befriedigen.
Das Gebiet wird derzeit von den Buslinien 31/32 (10-Minuten-Takt Gelenkzug + Verstärkerfahrten), 37 zum Sportzentrum Nord, sowie tangential von den Straßenbahnen 21 und 24 angebunden. Die Regionalbuslinie 721 verknüpft das Gebiet mit den südlichen Nachbargemeinden.

Ausgangslage

Mit dem Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan, mit seiner Fortschreibung 2001 sowie im Nahverkehrsplan Heidelberg 2005 – 2010 wurde der Bau einer Straßenbahntrasse in das Neuenheimer Feld vom Gemeinderat gefordert.

Die Universität unterstützt eine Ringschließung mit der Straßenbahn. Sie hat bei ihren Bauvorhaben in den letzten fünfzehn Jahren einen entsprechenden Korridor freigehalten. Strittig ist allerdings die Trasse im Abschnitt zwischen Kopfklinik und Berliner Straße.

Auf der Grundlage einer überschlägigen Nutzen-Kostenrechnung hat der Gemeinderat im Herbst 2004 einen Projektbeschluss gefasst und die Verwaltung mit der Ausarbeitung einer Vorentwurfsplanung für eine Straßenbahn-Ringschließung des Neuenheimer Feldes beauftragt.

Der Vorentwurf sollte die Machbarkeit der Trasse in Detailfragen belegen und eine Ermittlung der Baukosten ermöglichen. Die Erarbeitung des Vorentwurfs war auch erforderlich, um geplante Bauvorhaben oder in Bau befindliche Projekte der Universität (Kinderklinik, Frauenklinik, NCT etc) zügig auf mögliche Konflikte mit der Straßenbahntrasse zu beurteilen und die notwendigen Flächen planerisch zu sichern.

Der Gemeinderat hat Ende 2005 bei Vorlage des Vorentwurfs der Straßenbahntrasse durch das Neuenheimer Feld keine Empfehlung für eine der beiden Trassenvarianten im Norden des Ringschlusses – A 1 Klausenpfad oder A 2 Straße Im Neuenheimer Feld - vorgegeben. Verwaltung und die HSB wurden beauftragt, mit Detailgutachten die Trassenführung im Norden - insbesondere im Bereich des Mineralogischen und des Physikalisch-Chemischen Instituts - untersuchen zu lassen.

Ziel der Gutachten war es, wegen der Bedenken der Universität gegen eine Trassenführung entlang der Straße Im Neuenheimer Feld, die mögliche Störung des Forschungsbetriebes durch elektromagnetische Strahlung, Erschütterung oder Körper- und Luftschall sorgfältig abwägen zu können.

Projektstand

Die Vorplanung wurde Anfang 2006 an die HSB übergeben, die die RNV mit den weiteren Ausarbeitungen beauftragt hat.

Eine Entwurfsplanung liegt für den Streckenabschnitt Kirschnerstraße bis Straße Im Neuenheimer Feld – Kopfklinik – vor (Anlage 1 Trassenbeschreibung).

Seitens HSB/RNV wurden Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg als Zuschussgeber sowie mit dem Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde geführt und das Projekt angemeldet. Eine Bezuschussung wird vom Land grundsätzlich in Aussicht gestellt; allerdings ist der Zeitraum für die Auszahlung der Zuschüsse aufgrund der derzeitigen Mittelausstattung des Landes für Verkehrsprojekte ungewiss. Es ist daher mit einer Vorfinanzierungsdauer von einigen Jahren zu rechnen.

Die Vorplanung und die erarbeitete Entwurfsplanung wurden durch eine Arbeitsgruppe mit der Universität und anderen Anliegern der Trasse (DKFZ, Zoo, betroffene Institute) begleitet. Dabei haben HSB/RNV, Stadt Heidelberg, Universitätsbauamt und weitere Anlieger der Trasse die Trassenlage und die Lage der Haltestellen mehrfach abgestimmt.

Die Planung der Außenanlage der neuen Kinderklinik wurde bereits dezidiert auf die Trassenplanung abgestimmt, ebenso die aktuellen Planungen im Bereich Zoo.

Variantenentscheidung

Die Vorzugsvariante der Stadt ist eine direkte Führung über die Straße Im Neuenheimer Feld, daher wurde eine Trassierung mit größtmöglichem Abstand zu den Institutsgebäuden gewählt. Die Vorzugstrasse der Universität verschwenkt nach der Haltestelle Kopfklinik zum Siedlungsrand an den Klausenpfad.

Hintergrund der unterschiedlichen Präferenz sind die Probleme der elektromagnetischen Strahlung (EM) sowie der Erschütterungen durch einen Straßenbahnbetrieb, die die Forschung und Lehre insbesondere im Physikalisch-Chemischen Institut, Mineralogischen Institut und DKFZ beeinträchtigen könnten.

Die elektromagnetische Verträglichkeit wurde in mehreren Gutachten der Technischen Akademie Wuppertal und zuletzt von Prof. Vick (Lehrstuhl für Industrieelektronik und Hochfrequenztechnik der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden) untersucht und im SEVA am 26.09.2006 (DS-Nr.: 107/2006/IV) vorgestellt.

Wegen nicht auszuschließender EMV-Restrisiken bei einem Betrieb mit Stromversorgung aus der Oberleitung haben RNV und HSB auf Vorschlag von Oberbürgermeister Dr. Würzner bei der Neubestellung von Straßenbahnzügen (Variobahn von Bombardier) den Einsatz von Energiespeichereinheiten (Ultrakondensatoren „Supercap“ – siehe Anlage 3) beschlossen. Dies ermöglicht auf besonders kritischen Abschnitten einen Betrieb ohne Strom aus der Oberleitung beziehen zu müssen. Die elektromagnetische Strahlung wird dadurch auf ein Minimum reduziert. Die Auslieferung der neuen Supercap-Bahnen (8 Fahrzeuge für Heidelberg) erfolgt ab Herbst 2009.

In Bezug auf den Erschütterungs- und Schallschutz haben Gutachten belegt, dass sich die aktuelle Situation durch den Betrieb einer Straßenbahn für die Institute nicht verschlechtert. Dennoch können in kritischen Bereichen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um den Erschütterungsschutz weiter zu optimieren, diese werden im Rahmen der Planfeststellung festgelegt.

Kernaussagen aus den Ergebnisse der Vorberatungen in 2008 sind:

- Seit 1991 existiert das Projekt der Straßenbahnplanung für das Neuenheimer Feld. Seit dem ist kontinuierlich in Abstimmungen zunächst zwischen HSB und Universitätsbauamt sowie Universitätsverwaltung später dann in einem erweiterten Teilnehmerkreis mit der Stadtverwaltung, sowie den entsprechenden Instituten die Trassenlage sowie die Lage der Haltestellen besprochen. Mit Beschluss vom 10.11.2005 (DS-Nr.: 0288/2005/BV) wurde die Variantenentscheidung über den endgültigen Verlauf im nördlichen Teil (Varianten A1 und A2) von den Ergebnissen der Gutachten zu Erschütterung und den Elektromagnetischen Störfeldern gemacht.
- Durch ein Gespräch, das am 27.11.2008 auf Einladung von Oberbürgermeister Dr. Würzner mit dem Rektor der Universität Prof. Dr. Eitel und dem Regierungspräsidenten Dr. Kühner stattfand, sollten alle relevanten Informationen und Positionen ausgetauscht werden. Dabei konnte man sich auf keine Kompromiss-Lösung einigen.
- Die Stadt Heidelberg hat darüber hinaus noch das aktuell genannte Argument der Universität aufgegriffen und ein Schweizer Büro (IBV Hüsler) damit beauftragt, sich Gedanken über die Zerschneidungswirkung des Campus zu machen und Lösungsvorschläge aus ähnlichen bereits realisierten Projekten zu suchen, die auch für Heidelberg in Frage kommen könnten (zum Beispiel Fußgängerbrücken et cetera). Das Gutachten (und entsprechende Kostenschätzungen) soll im Mai 2009 vorliegen und wird dann mit der Universität abgestimmt sowie im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt. Damit wurde aus derzeitiger Sicht auf alle Aspekte, die man im Vorfeld eines solchen Verfahrens prüfen kann, eingegangen, sodass die HSB/RNV nach Beschlussfassung im Aufsichtsrat der HSW das Planfeststellungsverfahren einleiten kann.

Linienkonzept

Das künftige Liniennetz im Neuenheimer Feld beinhaltet 2 Straßenbahnlinien und 2 Buslinien. Die Straßenbahnlinie 21 wird vom Bismarckplatz über den Hauptbahnhof, die Berliner Straße und Kirschnerstraße in das Neuenheimer Feld geführt, anschließend über die Straße im Neuenheimer Feld und Berliner Straße nach Handschuhsheim OEG-Bahnhof. Die Straßenbahnlinie 24 von Rohrbach Süd über den Hauptbahnhof wird weiterhin über die Berliner Straße nach Handschuhsheim Burgstraße geführt. Die heutige Buslinie 32 verkehrt dann nur noch auf dem Ast Bismarckplatz-Universitätsplatz und ergänzt die Erschließung der Buslinie 31 im Bereich der Altstadt. Die Buslinie 31 hingegen verbindet nach wie vor den Universitätsplatz über Mönchhofstraße mit dem Technologiepark. Die heutige Buslinie 37 erschließt in einem gegenüber heute modifizierten Linienweg den Bereich Studentenwohnheim (voraussichtlich über die Haltestelle Kinderklinik) bis Sportzentrum Nord (Anlage 4). Beim Linienkonzept der Straßenbahn sind künftig Entwicklungen (Zweigleisigkeit der OEG-Strecke nördlich von Heidelberg, Anbindung der Bahnstadt et cetera) zu berücksichtigen.

Kosten

Im Ergebnis der Entwurfsplanung muss für das Projekt Straßenbahn Neuenheimer Feld über die Straße Im Neuenheimer Feld mit einem Investitionsvolumen von bis zu 35 Millionen Euro (einschließlich Grunderwerb) gerechnet werden. Die Maßnahme ist nach geltenden Richtlinien förderfähig.

Diese Variante hat einen Nutzen-Kosten-Indikator von ca. 1,4.

Vor einer Entscheidung im Aufsichtsrat der HSW wird es eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung geben, die auch Vorfinanzierungskosten von GVFG-Mitteln und ähnliches einschließt.

Die RNV hat auf der Basis des aktuellen Betriebsprogrammes und der Straßenbahnvariante A 2 im Neuenheimer Feld ermittelt, dass sich das Ergebnis für den laufenden Betrieb durch die Einführung der Straßenbahn um 1,41 Millionen Euro pro Jahr verbessert. Maßgebend hierfür sind erhebliche Einsparungen im Busverkehr. Bei der Kalkulation sind die zusätzlichen Kosten für die Fahrwegunterhaltung und die vom Gutachter prognostizierten Fahrgaststeigerungen berücksichtigt. Nicht enthalten sind Komplementärfinanzierung der Baukosten und die Vorfinanzierung der Zuschüsse. Dazu wird es für die HSB/HSW begleitend eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung geben, die Vorfinanzierungskosten von Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) einschließt.

Weiteres Vorgehen

Die HSB ist das Infrastrukturunternehmen der Stadt Heidelberg für den ÖPNV. Baumaßnahmen müssen daher im Wirtschaftsplan der HSB vorgesehen werden. Die RNV plant und führt die Baumaßnahmen im Auftrag der HSB durch. Für die Projektentscheidung ist daher der Aufsichtsrat der HSW, als beherrschende Gesellschaft zuständig.

Zur detaillierten Betrachtung der Gesamtwirtschaftlichkeit für die HSW/HSB und zu Finanzierungsmodellen wird der Aufsichtsrat und der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat kurzfristig informiert. Daraufhin wird ein Beschluss in diesen Gremien herbeigeführt.

Auf der Grundlage der Entscheidung von Aufsichtsrat und Haupt- und Finanzausschuss wird das Projekt an die HSB/RNV zur Ausarbeitung der Genehmigungsplanung, der Erstellung des Zuschussantrages nach dem Entflechtungsgesetz und zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens (Antragstellung) sowie dessen Umsetzung übergeben.

Die Verwaltung wird gemeinsam mit der Universität die HSB/RNV bei den Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg über die Finanzierung unterstützen. Hierbei soll insbesondere eine Verkürzung der Vorfinanzierungsdauer erreicht werden, die allerdings nicht zu Lasten der übrigen HSB - Projekte gehen darf.

Ein Baubeginn ist bei gutem Verlauf der Planungs- und Planungsrechtsverfahren aus heutiger Sicht Ende 2010 zu erwarten.

gez.

Dr. Eckart Würzner