

- Arbeitspapier -

Masterplan "Mobilitätsnetz Heidelberg"

1. Herausforderung:

Angesichts der aufgrund der Tallage und der historischen Altstadt beschränkt zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen kommt einem leistungsfähigen ÖPNV gerade in Heidelberg eine besonders hohe Bedeutung zu. Hinzu kommen Herausforderungen durch den Klimawandel und damit das Ziel, den Schadstoffausstoß deutlich zu vermindern.

Ferner ist es zwingend, den öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg effizienter zu gestalten. Neben der laufend notwendigen Optimierung des Liniennetzes und der konsequent weiter zu führenden Restrukturierung ist es notwendig, das Schienennetz so auszubauen, dass der Gesamtbetrieb wirtschaftlicher durchgeführt werden kann und mehr Verkehr auf den ÖPNV verlagert wird. Der Busverkehr ist dabei konsequent auf den Schienenverkehr auszurichten. Ferner ist die Vernetzung mit der S-Bahn zu verbessern.

2. Lösung:

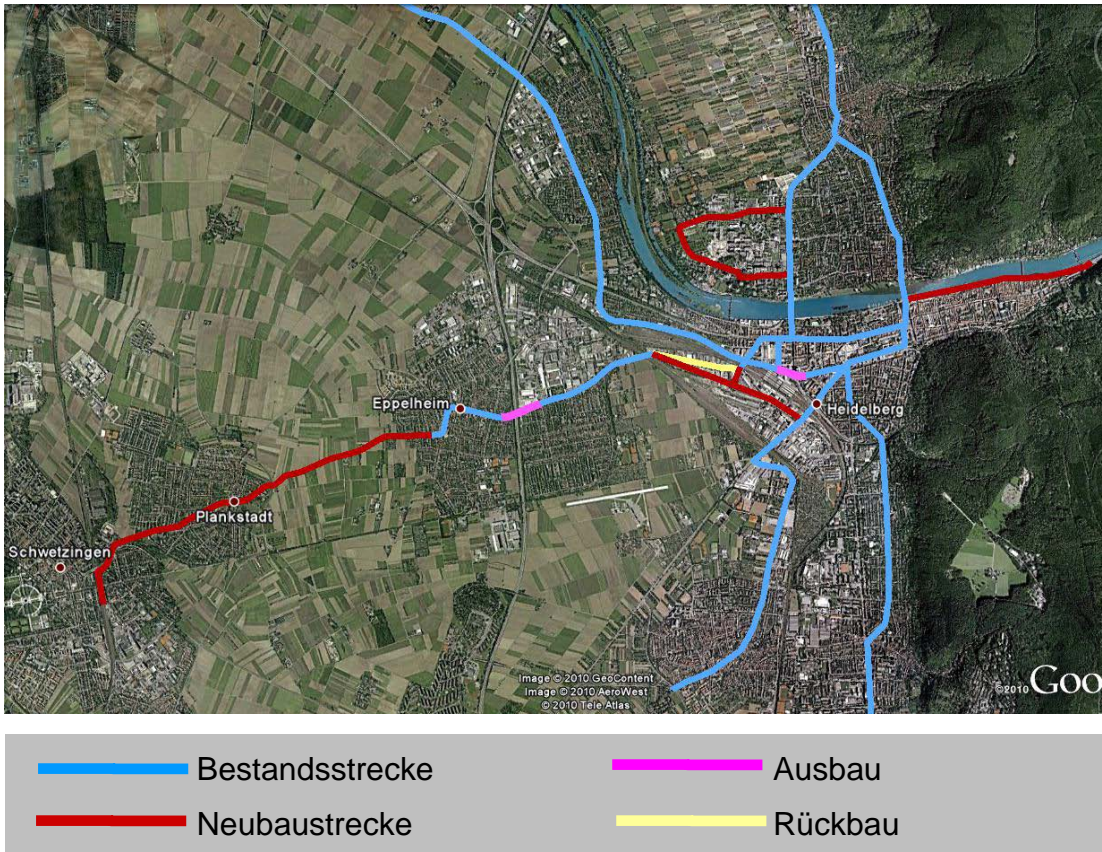
Mit einem Masterplan "Mobilitätsnetz Heidelberg" wird ein Maßnahmenpaket geschnürt, in dem bereits geplante Maßnahmen und neue Projekte gebündelt werden, um eine optimale Gesamtwirkung zu erreichen. Ziel ist es dabei, die Entwicklung des Heidelberger Verkehrsnetzes zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt nachhaltig voranzutreiben.

Kernstück des neuen Mobilitätsnetzes ist die schienenmäßige Erschließung der Altstadt und die Verlagerung des IV am südlichen Neckarufer von der Oberfläche in einen Tunnel. Ausgehend von der zentralen Altstadtstrecke wird das neue ÖV-Mobilitätsnetz durch zwei neue Schienenachsen unter abschnittsweiser Einbeziehung von Bestandsstrecken entwickelt:

- a. Campusbahn: S-Bahnhof Altstadt (Karlstor) – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Neuenheimer Feld – Handschuhsheim
 1. Teilprojekt Neubaustrecke Altstadt
 2. Teilprojekt Ausbau Haltestelle Heidelberg Hbf Nord
 3. Teilprojekt Neubaustrecke Neuenheimer Feld
- b. OstWestbahn: S-Bahnhof Altstadt (Karlstor) – Bismarckplatz – Hauptbahnhof(Süd) – Bahnstadt – Eppelheim – Plankstadt - Schwetzingen
 4. Teilprojekt Neubaustrecke Altstadt
 5. Teilprojekt Neubaustrecke Bahnstadt

6. Teilprojekt zweigleisiger Ausbau Autobahnbrücke bei Eppelheim
7. Teilprojekt Neubaustrecke Eppelheim - Schwetzingen

Weitere Maßnahmen, die für den Masterplan relevant sind, können sich aus dem derzeit laufenden Gutachten der TTK u.a zur Beschleunigung des ÖPNV ergeben.



3. Kernprojekt: Neubau Straßenbahnstrecke Altstadt

Bis 1976 wurde die Strecke vom Bismarckplatz zum Karlstor durch die heutige Fußgängerzone mit der Straßenbahn bedient. Aufgrund des engen Straßenquerschnitts war die Strecke zu weiten Teilen eingleisig. Aufgrund der hohen Fußgängerfrequenz und des zu Verfügung stehenden geringen Platzes ist ein Wiederaufbau auf der alten Trasse nicht realistisch. Betrachtet man die beiden alternativ möglichen Streckenführungen am Neckarufer oder durch die Friedrich-Ebert-Anlage, so stellt sich aus ÖPNV-Sicht die Trasse am Ufer als sinnvoller dar:

Vernetzung S-Bahn

Wesentlich für die Netzwirkung einer Straßenbahn in die Altstadt ist die Verknüpfung mit dem S-Bahnnetz am Karlstorbahnhof. Hier kann auch die Verknüpfung zum Busverkehr gut gestaltet werden, so dass hier ein Anschlussknoten der kurzen Wege entsteht.

Bei einer Führung der Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage und über den Uniplatz erfordert der Abschnitt zwischen Uniplatz und Karlstor erhebliche Eingriffe in den Bestand des historischen Ambientes. Die Streckenführung entlang dem Neckarufer erfordert zwar die

Tieferlegung der Straße; ist aber mit den Gesamtzielen der Stadtentwicklung besser vereinbar.

Reisegeschwindigkeit

Das Heidelberger Straßenbahnnetz leidet unter einer relativ niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit. Bei Neubaustrecken ist es daher wichtig, dass die Streckenführung und Ausprägung der Strecke attraktive Reisezeiten zulässt. Eine direkte Strecke vom Bismarckplatz am Neckarufer bietet die beste Voraussetzung für die Realisierung kurzer Reisezeiten. Die alternative Führung über die Friedrich-Ebert-Anlage zum Uniplatz und weiter zum Karlstor führt aufgrund enger Gleisbögen, Engstellen und abschnittsweise eingleisiger Trassenführung zu relativ langen Reisezeiten.

Einbindung Bismarckplatz

Der Bismarckplatz ist mit rund 50.000 Reisenden pro Tag zentrales Ziel und wichtiger Umsteigeknoten im Heidelberger ÖPNV. Bis auf die Nordstrecke aus Richtung Handschuhsheim werden alle anderen Strecken aus Richtung Süden an den Bismarckplatz herangeführt. Dieses Ungleichgewicht führt heute zu 3 am Bismarckplatz von Süden her endenden Straßenbahnlinien. Es macht Sinn, einen Teil dieser endenden Linien in Richtung Altstadt zu verlängern, um dieses Ungleichgewicht aufzulösen und gleichzeitig entsprechende Direktverbindungen zu schaffen. Bei einer Führung der Altstadtstraßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage bei gleichzeitiger Anbindung des Bismarckplatzes wäre weiterhin ein Kopfmachen mit erheblichen Reisezeitverlusten erforderlich. Alternativ müssten Linien in die Altstadt direkt von der Kurfürstenanlage weiter auf die Friedrich-Ebert-Anlage geführt werden. Damit wäre der Bismarckplatz als zentraler Punkt der westlichen Innenstadt aber nicht mehr bedient.

Die Führung der Altstadtstrecke am Neckarufer ermöglicht eine direkte Fortsetzung der von Süden her am Bismarckplatz endenden Linien. Damit können auch die S-Bahnkunden mit Umstieg am Karlstor auf kürzestem Weg mit der Straßenbahn zum zentralen ÖPNV-Knoten Bismarckplatz und wichtigen Ziel der Heidelberger Innenstadt gelangen. Da gleichzeitig die Buslinien am Neckar-Südufer entfallen können (diese enden am Karlstorbahnhof) kann der Bismarckplatz von Verkehr entlastet werden.

Erschließungswirkung

Während die Führung durch die Friedrich-Ebert-Anlage den südlich der Fußgängerzone liegenden Bereich und den Uniplatz optimal erschließt, kann die Neckarufervariante den nördlichen Teil, ggf. auch Teile des Neckar-Nordufers gut anbinden. Aufgrund der durch die Verkehrsberuhigung im Zuge des Neckarufertunnels erwarteten Orientierung der Innenstadt Richtung Neckar wird die Nachfrage hier tendenziell zunehmen.

Analyse beider Altstadtvarianten

Die beiden Varianten der Führung einer Straßenbahn in die Altstadt unterscheiden sich maßgeblich durch die Möglichkeit, bei der Führung am Neckarufer den S-Bahnhof Altstadt einfach anbinden zu können. Eine Anbindung dieses S-Bahnhofs bei der Führung über die Friedrich-Ebert-Anlage und den Universitätsplatz ist sehr schwierig. Die Nutzung des

Universitätsplatzes als „Straßenbahnbahnhofsanlage“ erscheint städtebaulich fast unmöglich.

Letztendlich kann über eine Potentialanalyse verifiziert werden, welche Variante attraktiver ist und die meisten Fahrgastpotentiale erschließt.

4. Kosten und Finanzierung

Der Gesamtinvest für alle Maßnahmen liegt bei rund 135 Mio.€ (zzgl. Tunnelbaukosten Neckarufer) und verteilt sich wie folgt auf die Teilprojekte (grobe Schätzwerte auf Basis vergleichbarer Projekte):

a1) / b4) Straßenbahn Altstadt	25 Mio. € zzgl. Tunnel
a2) Hbf Vorplatz	10 Mio. €
a3) Neuenheimer Feld	35 Mio. €
b5) Straßenbahn Bahnstadt	20 Mio. €
b6) Zweigleisiger AB-Brücke Eppelh.	5 Mio. €
b7) Neubaustrecke Schwetzingen	40 Mio. €

Ziel ist es, das Mobilitätsnetz als Gesamtprojekt über das GVFG-Bundesprogramm zu finanzieren. Dieses Programm ermöglicht noch bis 2019 die Finanzierung von ÖPNV-Großprojekten mit einem Volumen über 50 Mio.€ in Verdichtungsräumen.

Die Förderquote ist 80% (60% Bund, 20% Land). Nach derzeitigem Kenntnisstand sind im Bundesprogramm ausreichend Mittel gegeben, so dass eine zeitnahe Mittelbereitstellung zu erwarten ist. Im Gegensatz zur Finanzierung von Einzelmaßnahmen über das Landesprogramm sind daher nur kurze Vorfinanzierungszeiträume zu erwarten.

5. Weiteres Vorgehen

Mit Land und Bund wird abgestimmt, inwieweit der **Masterplan "Mobilitätsnetz Heidelberg"** bezuschusst werden kann. Die Anmeldung zum Bundesprogramm kann nach einem Gespräch im Verkehrsministerium Stuttgart Ende Januar 2011 erfolgen. Auf Landesebene wird das Projekt geprüft und dem Bund zur Aufnahme in das Förderprogramm empfohlen. Nach Aufnahme in das Bundesprogramm kann der Fördermittelantrag für das Gesamtprojekt gestellt werden.

Aufbauend darauf ist eine standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt durchzuführen. Dafür ist auch ein künftiges Busnetz weiterzuentwickeln, das in den Bereichen des ausgebauten Schienenverkehrs reduziert wird und als Zubringerverkehr zur Schiene zu gestalten ist. Je nach Höhe der volkswirtschaftlichen Nutzen des ÖPNV-Teils des Mobilitätsnetzes kann die Finanzierung des Neckarufertunnels Straße durch Bundesmittel sichergestellt werden. Die Gegenüberstellung der Gesamtkosten der ÖPNV-Maßnahmen und des Neckarufertunnels muss dann weiterhin einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1 ergeben (anzustreben ist mindestens 1,2).

Das Gesamtkonzept muss schließlich unter Berücksichtigung des angepassten Busnetzes betriebswirtschaftlich bewertet werden. Ausgehend davon können die notwendigen Beschlüsse in den Gremien gefasst werden.