

**hier: Antworten auf eingegangene Fragen für die Sitzung des
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.05.2011.**

**1) Mailanfrage von Stadträtin Irmtraud Spinnler vom 20.4. 2011 12:22
Zur Drucksache: 0067/2011/BV (Anlage 01)**

Zu Fragen 1 und 2:

Verschiedene Varianten eines (Bus-)Liniennetzes das auf einer neuen Straßenbahnstrecke aufsetzt werden im Rahmen der Standardisierten Bewertung aufgestellt und bewertet. Die Volks- und betriebswirtschaftlich beste Variante wird dann den weiteren Planungen zugrunde gelegt.

Zu Frage 3

Geschwindigkeit der Straßenbahn bei der Neckaruferstrecke:

Hierfür kann noch keine abschließende, d.h. verbindliche Aussage gegeben werden, da das Untersuchungsniveau hierfür noch nicht ausreichend ist. Als erster Gedankenansatz kann die in bisherigen Planungsstadien festgelegte Aufteilung der Promenade in drei Bereiche herangezogen werden: demnach wäre es denkbar, für den Abschnitt vom Bismarckplatz bis zur Stadthalle 30 km/h vorzusehen, von der Stadthalle bis zur Mönchgasse wäre eine mit dem beabsichtigten Fußgängerbereich verträgliche niedrigere Geschwindigkeit vorzusehen, von der Mönchgasse bis zum Karlstor dann wieder 30 km/h. Eine verbindliche Festlegung kann allerdings, wie erwähnt, erst zu einem fortgeschrittenen Planungsstand erfolgen.

**2) Mailanfrage von Stadtrat Christoph Rothfuß vom 25.4.2011 23:24
Zur Drucksache: 0067/2011/BV (Anlage 03) und 0068/2011/BV (Anlage 04)**

1. Es trifft zu, dass die auch einzelnen Teilnetze des Mobilitätsnetzes einen Nutzen-/Kosten-Faktor von über 1 erhalten müssen. Dabei muß der Neckarufertunnel dem Teilprojekt Straßenbahn Altstadt zugeordnet werden. Seitens des Landes wurde allerdings signalisiert, dass dem höhere Gesamtnutzen durch die Bündelung der Maßnahmen die Kosten des Neckarufertunnels unter Umständen anteilig angerechnet werden können. Dies insbesondere aufgrund der zentralen Bedeutung einer Altstadtstrecke - ungeachtet der gewählten Trassenführung - für das Mobilitätsnetz. Inwieweit dies letztendlich möglich ist, kann erst nach Vorliegen der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt mit Land und Bund geklärt werden.
2. Inwieweit für das Teilprojekt Straßenbahn Altstadt bzw. das Gesamtprojekt mit Berücksichtigung des Neckarufertunnels ein Faktor von über 1 erreicht werden kann, wird die sog. Standardisierte Bewertung ergeben, die nach einem bundeseinheitlichen Verfahren durchgeführt wird. Dabei wird eine volkswirtschaftliche Betrachtung durchgeführt. In die standardisierte Bewertung gehen eine Vielzahl von Parametern ein. Das Verfahren ist sehr komplex und kann nicht durch Rechenbeispiele dargestellt werden.

3. Die standardisierte Bewertung dient auch zur Beurteilung der Dringlichkeit des Vorhabens. Welche Variante zur Erschließung der Altstadt die aus Kundensicht und wirtschaftlicher Sicht beste Lösung ist, soll durch die Aktualisierung des Gutachtens von 1998 ermittelt werden.
4. Es besteht noch keine abschließende Festlegung der Buslinienführungen, falls das Teilprojekt Altstadtstraßenbahn des Mobilitätsnetzes Heidelberg umgesetzt wird. Es ist möglich, dass eine Linie über Friedrich-Ebert-Anlage - Schloßbergtunnel statt über Neckarstaden und eine Linie über Friedrich-Ebert-Anlage - Rathaus/ Bergbahn fährt.
5. An dem Schriftverkehr zwischen Umweltministerium und dem Regierungspräsidium Karlsruhe ist die Stadt Heidelberg nicht beteiligt. Wir werden jedoch die Anfrage an das Umweltministerium (künftig Verkehrsministerium) weiterleiten und dort um Stellungnahme bitten.

3) **Schreiben der Arbeitsgemeinschaft von GAL und HD P&E vom 3.5.2011 (Teilfrage zu Mobilitätsnetz),**
Zur Drucksache: 0377/2010/BV (Anlage 15)

Es besteht noch keine abschließende Festlegung der Buslinienführungen, falls das Teilprojekt Altstadtstraßenbahn des Mobilitätsnetzes Heidelberg umgesetzt wird. Es ist möglich, dass eine Linie über Friedrich-Ebert-Anlage - Schloßbergtunnel statt über Neckarstaden und eine Linie über Friedrich-Ebert-Anlage - Rathaus/ Bergbahn fährt. (Antwort gleich wie zu Frage 4 von Stadtrat Christoph Rothfuß)