

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Neckarufertunnel und Mobilitätsnetz;
Sachstand: Januar 2012**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 24. Januar 2012

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.01.2012	Ö	() ja () nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Information zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.01.2012

Ergebnis: Kenntnis genommen

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: + / - Ziel/e:
(Codierung) berührt:
keine

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Stuttgart (Dezember 2011)

Im Jahr 2011 hat die Stadt Heidelberg zweimal beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Stuttgart nach dem Stand der Bearbeitung des Fördermittelantrags für das Projekt Neckarufertunnel nachgefragt. Ende Dezember 2011 wurden diese Anfragen vom Ministerium beantwortet – es wurde jedoch noch kein Fördermittelbescheid übersandt. Vor Erteilung eines endgültigen Förderbescheids des grundsätzlich für förderwürdig anerkannten Projekts sind vertiefende Untersuchungen zur verkehrlichen Förderwürdigkeit durchzuführen.

Im Schreiben wird weiter die Summe von 50 Millionen Euro als bislang höchstmögliche Förderung für den gesamten Straßenbau in Heidelberg bis zum Jahr 2019 genannt. Durch Umschichtung der Fördermittel weg vom Straßenbau hin zum Umweltverbund wird sich diese Summe jedoch verringern.

Das ÖPNV-Projekt Mobilitätsnetz Heidelberg wird als förderwürdig genannt, wenn „die Voraussetzungen vorliegen“.

Eine Kopie des Schreibens wurde den Gemeinderäten in der ersten Januarwoche 2012 zugesandt.

2. Weiteres Vorgehen - Projekt Neckarufertunnel

In den bislang ermittelten Kosten des Tunnelprojekts in Höhe von 150 Millionen Euro sind Kosten für

- die bauzeitliche Verkehrsführung (inklusive Teilumbau Knoten B37/Gneisenaustraße),
- den Umbau der unmittelbaren Anschlussknoten am Bahnhof Altstadt / Karlstor und am nördlichen Bismarckplatz,
- die Schaffung einer Wendemöglichkeit im Bereich Hausackerweg und
- die Kosten des Tunnelbauwerks (Rohbau, Straßenbau und technische Ausstattung)

enthalten.

Weitere 30 Millionen Euro sind vorgesehen für die Gestaltung der Neckarufersperrpromenade auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses aus dem Jahr 2009.

Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wurden beantragt für die oben aufgeschlüsselten Kosten des Tunnels und Nebenmaßnahmen im Verkehrsnetz in Höhe von 150 Millionen Euro.

Mit einem Fördermittelbetrag weit unter 50 Millionen Euro ist das Tunnelprojekt für die Stadt Heidelberg nicht finanzierbar. Die Verwaltung schlägt vor, für das Projekt Neckarufertunnel auf Grundlage der Fördermittelsituation keinen Bürgerentscheid durchzuführen.

3. Weiteres Vorgehen – Mobilitätsnetz Heidelberg 2020

Mit dem oben angeführten Schreiben stellt das Verkehrsministerium die Förderfähigkeit des Mobilitätsnetzes als gegeben fest und erklärt eine Unterstützung des Gesamtprojektes.

3.1. Teilstrecken des Mobilitätsnetzes Heidelberg 2020

Die Planungen für die einzelnen Bestandteile des Mobilitätsnetzes sind derzeit auf folgendem Stand:

a) Universitätslinie

- Der Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahn im Neuenheimer Feld ist beantragt. Nach derzeitigem Stand findet der Erörterungstermin im März 2012 statt.
- Die Planung des Ausbaus Haltestelle Heidelberg Hauptbahnhof-Nord wird im Moment unter vorrangiger Betrachtung von betrieblichen Aspekten der Abwicklung von Bus- und Straßenbahnverkehr bei der RNV erstellt. Neben städtebaulichen Aspekten werden nun die Auswirkungen der Umgestaltung auf den Kraftverkehr und eventuell notwendige Anpassungsmaßnahmen im Straßennetz (über die Gneisenaustraße bis hin zum Römerkreis) untersucht.
- Die Vorplanung der Altstadtstraßenbahn von der Kurfürstenanlage (neue Haltestelle Seegarten) über die Friedrich-Ebert-Anlage wurde im Sommer 2010 für drei Untervarianten (Führung in der Ebertanlage) begonnen. Die Planung wurde neben der RNV von städtischen Ämtern begleitet, die Stellungnahmen werden derzeit erarbeitet. Städtebauliche und verkehrliche Untersuchungen werden derzeit erarbeitet.

Eine Vorstellung und Diskussion der ersten Ergebnisse ist für den Februar 2012 vorgesehen.

Für das Teilprojekt Altstadtstraßenbahn ist eine Bürgerbeteiligung vorgesehen. Das Konzept wird derzeit erarbeitet und ebenfalls im Februar 2012 zur Diskussion gestellt.

b) Ost-West-Linie

- Die Vorplanung für die Verlängerung der Strecke von Eppelheim über Plankstadt nach Schwetzingen (Ostseite Bahnhof Schwetzingen) wurde bereits im Jahre 2011 abgeschlossen.
- Die Planung für den zweigleisigen Ausbau im Bereich der Überführung über die Autobahn A5 und das neue Brückenbauwerk wird gemeinsam mit der Planung für einen Neubau der Brücke für Straße, Radweg und Gehweg aufgestellt.

- Die Vorplanung für die Teilstrecke in der Bahnstadt wird derzeit in enger Abstimmung zwischen der RNV und der Stadt Heidelberg aufgestellt. Diese Planung baut auf den Festlegungen im Rahmenplan Bahnstadt auf, notwendige Änderungen am Rahmenplan werden im Frühjahr 2012 dem Gemeinderat zum Beschluss vorgestellt.

3.2. Standardisierte Bewertung Mobilitätsnetz Heidelberg 2020

Zur Aufstellung der Standardisierten Bewertung für das gesamte Mobilitätsnetz Heidelberg ist die Festlegung eines zukünftigen Liniennetzes erforderlich, dies wird momentan durch die RNV in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Heidelberg abgestimmt.

Anforderungen an das zukünftige Liniennetz sind zum einen die Erreichung eines höchstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzens, zum anderen die Berücksichtigung eines betriebswirtschaftlichen Nutzens. Bei einem derart umfangreichen Ausbau des Straßenbahnnetzes - wie im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg vorgesehen - ist eine konsequente Ausrichtung des Busnetzes auf das Straßenbahnnetz erforderlich.

3.3. Bundesprogramm Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Seit Dezember 2011 liegt der Stadtverwaltung das „Bundesprogramm 2011 – 2015 für die Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs“ mit Stand August 2011 vor.

Das Projekt Mobilitätsnetz Heidelberg 2020 ist in Kategorie C („aufgrund einer Anmeldung und vorbehaltlich der Vorlage von Unterlagen bedingt aufgenommen“) in das Bundesprogramm aufgenommen worden.

Die Anmeldung hierzu wurde im Januar 2011 von der HSB gemeinsam mit der RNV eingereicht. Der damalige Bearbeitungsstand des Mobilitätsnetzes hat nach dem Schreiben des Regierungspräsidiums aus dem Herbst 2010 die Option der Führung der Altstadtstraßenbahn auf der Neckarufersperrpromenade mit der Folgemaßnahme Neckarufertunnel beinhaltet. Die Planung der Neckarufersperrpromenade hat bereits eine Freihaltetrasse für die Führung einer Straßenbahn beinhaltet, Kosten für diese Trasse wurden für den Antrag im Januar 2011 von der RNV abgeschätzt.

Um in das Bundesprogramm aufgenommen werden zu können wurde umgehend der Antrag auf Aufnahme in das Bundesprogramm gestellt. Die Altstadtstraßenbahn mit Neckarufertunnel ist darauf hin in das Bundesprogramm unter Kategorie C („bedingt“) aufgenommen worden.

Auf Grundlage der vom Gemeinderat mit Beschluss vom 26. Mai 2011 festgelegten Führung der Altstadtstraßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage zum Universitätsplatz wurde den Fördermittelgebern die Festlegung dieser Führung unverzüglich mitgeteilt, die die Änderungen bislang akzeptierten. Das Projekt ist weiter im Bundesprogramm enthalten.

Wie im Arbeitspapier „Mobilitätsnetz Heidelberg 2020“ vom Januar 2011 ausgeführt ist die Führung der Straßenbahn in die Altstadt ein wichtiges Netzelement des Mobilitätsnetzes: „Ausgehend von der zentralen Altstadtstrecke wird das neue ÖV-Mobilitätsnetz durch zwei neue Schienenachsen unter abschnittsweiser Einbeziehung von Bestandsstrecken entwickelt.“ Mit den Ergebnissen der Standardisierten Bewertung kann die Bedeutung der Altstadtstraßenbahn für das Projekt Mobilitätsnetz endgültig verifiziert werden.

Andere Projekte des öffentlichen Nahverkehrs in Baden-Württemberg sind in Anlage 1 aufgeführt. Diese werden differenziert nach „kommunalen Projekten“ und „DB-Vorhaben“. Die meisten Projekte sind derzeit der Kategorie C zugeordnet.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Übersicht Projekte Bundesprogramm GVFG ÖPNV in Baden Württemberg