

Studie zur Machbarkeit einer Straßenbahnlinie in der Friedrich-Ebert-Anlage  
Städtebauliche Belange

---

1. stadträumliche Beschreibung

Der zu untersuchende Bereich gliedert sich – von West nach Ost – in fünf räumlich ineinander übergehende Abschnitte:

- 1.1 Seegarten – Stadtgarten: als offener grüner Stadtraum, mit Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum des Heidelberger Zentrums, verkehrs“umspült“, schwierig erreichbar und unübersichtlich, flankiert im Norden durch die Fassaden von Deutsche Bank, DAI und Europäischer Hof
- 1.2 Friedrich-Ebert-Anlage 1 bis (27 und 2 bis) 26 mit Friedrich-Ebert-Platz bis Hotel „Anlage“: Baumbestander Stadtboulevard mit z.T. noblen Adressen, mit grünem Mittelstreifen (Verkehrsgrün) und Engstelle zwischen Haus Nr. 26 und 27 (Fessendorf/Fehser <18,0 m)
- 1.3 „Bunsenparkplatz“ – klassischer (!) nächtlicher Angstraum – verkrautet und mit viel Baumbestand, mit der Gebäude“insel“ Haus Nr. 48 und 50 und den Altstadt-erschließungsstraßen Märzgasse und Schießtorstraße
- 1.4 Vom Knick bis zum Schlossberg-Tunnelmund: nur teilweise gefasster, fast formloser Straßenraum mit Geländesprung und Baumbestand zwischen den Fahrbahnen, mit den Anschlüssen der Gaisberg- und Schlossberg-erschließungsstraßen Klingenteich- und Klingentorstraße und dem Solitär „Peterskirche“ mit Kirchhof und Baumbeständen
- 1.5 Grabengasse und Universitätsplatz bis zur Hauptstraße: „Nadelöhr“/Engstelle Neue Universität / Universitätsbibliothek, Öffnung zum Universitätsplatz bis hin zum dreiseitig gefassten Geviert zwischen Alter Universität und historischem Prospekt der Grabengasse

Wichtige Orte  
mit übergeordneter Bedeutung im Stadtgrundriss sind hier

der Universitätsplatz mit Alter und Neuer Universität und Brunnenanlage,  
die Peterskirche als ältester erhaltener Kirchenbau Heidelbergs,  
der Friedrich-Ebert-Platz in neuem Gewand,  
die innerstädtische Parkanlage Stadtgarten – Seegarten.

Ihre städtebauliche Bedeutung erfordert einen besonderen Umgang und ein großes Maß an Sorgfalt. Es ist im Folgenden zu prüfen, ob sich eine Straßenbahn in diese Orte integrieren lässt.

## 2. Beurteilungskriterien

Zur Einschätzung der voraussichtlichen städtebaulichen Auswirkungen einer Straßenbahntrasse in Friedrich-Ebert-Anlage und Grabengasse werden folgende Kriterien herangezogen:

### 2.1 Erschließung und Erreichbarkeit

- a) von Einzelgrundstücken und
- b) von Altstadt-, Gaisberg- und Schlossbergstraßen

### 2.2 Flächenbeanspruchung

aufgrund des zusätzlichen Verkehrsträgers Straßenbahn

- a) außerhalb des Straßengrundstücks
- b) innerhalb des verbleibenden Querschnitts (für Fahrbahnen, Fahrradwege, Bürgersteige, Baumpflanzungen, Parkierungstreifen, Leitungen, Kanäle)

### 2.3 Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

- a) funktional, d. h. bzgl. attraktiver sicherer Übergänge zum Erreichen der „anderen“ Straßenseite
- b) ideell / mental, d. h. bzgl. der Erfahrbarkeit der Beidseitigkeit und Einheit des Straßenraumprofils sowie bzgl. der Attraktivität von Zugänglichkeit und Nähe des Gaisberghanges (Naherholung Altstadt)

### 2.4 Stadtbild und Stadtfunktion

- a) Eingriffe in teils wertvolle Baum- und Grünbestände und Möglichkeiten für Neupflanzungen
- b) Chancen für städtebauliche Neuordnung und Entwicklung (z. B. Seegarten / Stadtgarten)
- c) Veränderungen des öffentlichen Raums bzgl. Aufenthaltsqualität, Orientierung, Akzeptanz, Images / Raumatmosphären
- d) allgemeine gestalterische Belastung aus technischer Infrastruktur für die Straßenbahn
- e) Lage und Zuordnung (ggf. auch Namensgebung) der Haltestellen zu den Zielorten und Altstadtquerstraßen
- f) funktionelle Belastungen für bestehende Nachbarnutzungen (Verkehrsknoten Peterskirche, Umsteigehaltestelle Universitätsplatz)
- g) Denkmalschutz, Planungsrecht, Gesamtanlagenschutz (insbesondere bzgl. schützenswerter Ensembles und Nachbarschaften)
- h) Grundorientierung in der Stadtlandschaft, Stützung vorhandener Strukturen (Uni-Korridore) und Bezüge zu Hang und Altstadt sowie Schwerpunktverlagerungen von Passantenströmen und Stadtwahrnehmung, Chancen der Entlastung von Plöck und Hauptstraße

### 3. allgemeine Beurteilung, Grundsätzliches

Der zusätzliche Verkehrsträger Straßenbahn hat neben Komfort und Nutzen durch und für den ÖPNV Auswirkungen auf das städtebauliche Gefüge am Rand der südlichen Heidelberger Altstadt.

Zu erwartende Veränderungen, Belastungen und Beeinträchtigungen sind zum einen grundsätzlich und unabhängig von der Variantenbetrachtung zu beurteilen, zum anderen aber auch stark unterschiedlich nach Wahl der jeweiligen Variante:

- 3.1 Die verkehrstechnischen und erschließungsgeometrischen Abwicklungen im Verlauf der Friedrich-Ebert-Anlage werden schwieriger werden. Anlieferung mit Lkw, Rangieren und Parkplatzsuche werden komplizierter und werden deutliche Behinderungen des Verkehrsflusses nach sich ziehen.  
Im selben – teilweise schon recht engen – Straßenquerschnitt müssen sich künftig noch mehr Verkehrsarten arrangieren, wobei das Ausweichen und Rangieren und die Bedienung der Grundstücke (Anlieferung, Müllfahrzeug, Umzug, Unfall) bei der Variante mit besonderem – d. h. nicht vom MIV überfahrbaren – Bahnkörper (Var. 1a) ungleich komplizierter, wenn nicht sogar – zumindest temporär – unmöglich wird.
- 3.2 Die sichtbare technische Infrastruktur für die Straßenbahn wird Straßenraum und historische Ensembles gleichermaßen gestalterisch belasten.  
Insbesondere Einbauten und Vorkehrungen für die Anforderungen an das Integrationsgebot bewegungseingeschränkter Personen, Hochborde der Bahnsteige, Witterungsschutz und Fahrgastunterstände, Fahrkartenautomaten, Signalanlagen für Zeitinseln und Fußgängerübergänge, Markierungen, Beschilderungen, Masten, Drähte müssen besonders behutsam im sensiblen Straßenraum eingefügt werden.  
Dieser Aspekt ist entscheidend für die Beurteilung der städtebaulichen Machbarkeit. Eine weitergehende Prüfung erfordert hierzu im nächsten Schritt Detailstudien zu technisch-gestalterischen Sonderlösungen.
- 3.3 Die in allen Varianten dargestellten Haltestellen der Straßenbahn stellen sperrige Implantate im Querschnitt dar, deren funktioneller und gestalterischer Durcharbeitung und Ausformung besondere Aufmerksamkeit gelten muss.  
Hierfür müssen eigens besondere stadtraumverträgliche Lösungen entwickelt werden, ggf. auch unter Verzicht auf optimale Förderung.
- 3.4 Die freien Querungsmöglichkeiten für Fußgänger werden eingeschränkt sein; gesicherte Übergänge werden dafür geordneter und konfliktfreier.  
Das Ziel (vgl. Sanierungskonzept Altstadt IV), den Naherholungsraum Gaisberg für die Altstadtbewohner leichter erreichbar zu machen, kann allerdings durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht gestützt werden.
- 3.5 In allen Varianten liegt die Haltestelle „Friedrich-Ebert-Platz“ falsch, weil sie nicht die für die Orientierung in der Altstadt so wichtige Stadt-Landschafts-Achse Neckarlauer/St.-Vinzentius-Krankenhaus – Brunnergasse/ /Anatomiegarten – Akademiestraße/Portheim-Stiftung – Friedrich-Ebert-Platz – Gaisberghang aufnimmt. Sie ist dadurch von vornherein „im Abseits“ und unattraktiv für Fahrgäste und nutzt ihrerseits nicht die Chance, zur weiteren Stützung dieser Achse beizutragen.

Ähnliches gilt für die aufgeteilte und zu weit westlich liegende Haltestelle „Peterskirche“ in den Varianten 1b und 2 (siehe Stadt-Landschafts-Achse Neckarufer – Heuscheuer/Marstall – Marstallstraße – Universitätsplatz/

/Grabengasse – Neue Universität/Universitätsbibliothek – Peterskirche – Klingenteich-Talansatz/Schlossberghang).

- 3.6 Die technisch unvermeidlichen Eingriffe in bestehende, teils wertvolle und geschützte Baumbestände werden eine sehr starke Veränderung des betroffenen Stadtraumes bzgl. Habitus, Atmosphäre und Aufenthaltsqualität nach sich ziehen.  
Standorte für Neupflanzungen von Baumreihen und Baumgruppen müssen von vornherein in weitere Planüberlegungen von Seitenräumen und Kanaltechnik einbezogen werden.  
Der Erhalt möglichst vieler gesunder und Stadtbild tragender Einzelgehölze muss hohe Priorität erhalten. Die grundsätzlichen Lösungsansätze der untersuchten Varianten unterscheiden sich hierin stark.
- 3.7 Die vorliegende Studie zur Machbarkeit einer Straßenbahn-Altstadterschließung beschränkt ihre Betrachtung auf die Friedrich-Ebert-Anlage. Für eine ernsthafte Gesamtbewertung der ÖPNV-Erschließung der Heidelberger Altstadt müssen jedoch die alternativen Trassenführungen in ähnlicher Weise voruntersucht und gegenübergestellt werden.

#### 4. Beurteilung der Varianten

In allen Varianten ist die Lage der Straßenbahntrasse in der Nordspange vorgesehen.

Die Varianten 1a und 1b gehen aus von der derzeitigen Aufteilung der Fahrrichtungen der Friedrich-Ebert-Anlage in Südspange von West nach Ost und Nordspange von Ost nach West.

##### 4.1 Variante 1a

ist charakterisiert durch den konsequent durchgehaltenen besonderen Gleiskörper der Straßenbahn, der in seinem Verlauf möglichst wenig Brechungen und Querungen verträgt und so ein vergleichsweise starres und trennendes Element im Straßenraum darstellt.

##### 4.1.1 Dies behindert die Beidseitigkeit der Straße in Nutzung und Orientierung, was ihre Akzeptanz als innerstädtische gehobene Geschäftslage deutlich reduzieren wird.

Die Trennung der Verkehrsarten in eigene Spuren beschränkt die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger auf eigens gesicherte Übergänge. (Ein zusätzlicher Zaun zwischen den Gleisen zur Optimierung der Fahrgeschwindigkeit der Bahn wäre in diesem Zusammenhang völlig unvorstellbar.)

##### 4.1.2 Die Erreichbarkeit der Grundstücke auf der Südseite (Haus Nr. 2-36) ist hier nur stark eingeschränkt, Lkw-Rangieren für Lieferfahrzeuge nicht möglich, vgl. Haus-Nr. 26 (Weinhaus).

##### 4.1.3 Radweg und / oder straßenbegleitender Längsparkierungsstreifen schließen sich jeweils wahlweise aus.

##### 4.1.4 Die Erreichbarkeit der Altstadtstraßen durch den MIV ist wie im Bestand gewährleistet.

##### 4.1.5 Die Variante erfordert sehr starke Eingriffe in die Baumbestände. Neupflanzungen sind entlang dem nördlichen Fahrbahnrand denkbar, im Wechsel mit Längsparkierung und unter Ausschluss einer von Ost nach West verlaufenden Fahrradspur.

##### 4.2 Variante 1b

zeigt die Straßenbahn im Mischverkehr, einseitig von Ost nach West mit dem MIV „mitfließend“ und von West nach Ost die Gegenspurspur der Straßenbahn, in Teilstrecken auf besonders kenntlich gemachtem Gleiskörper mit überfahrbarem Niederbord.

##### 4.2.1 Hier besteht die Möglichkeit, Radweg und Straßenrand-Längsparkierung mit einer Baumreihe einzurichten; der Radweg führt hierbei im Bereich der Haltestellen hinter den Warteständen vorbei.

##### 4.2.2 Die Erreichbarkeit der Altstadtstraßen für den MIV ist dargestellt.

- 4.2.3 Die Querungsmöglichkeiten der Fußgänger sind eingeschränkt, jedoch nicht so stark wie in Variante 1a.
- 4.2.4 Auch diese Variante erfordert sehr starke Eingriffe in vorhandene Baumbestände von Seegarten, Stadtgarten und Friedrich-Ebert-Anlage. Neupflanzungen in Reihe sind im nördlichen Parkierungsstreifen je nach Lage von Leitungen und Kanal möglich.
- 4.2.5 Die Bahnsteige der Haltestelle „Peterskirche“ sind aufgeteilt nach Fahrtrichtungen; der Bahnsteig für die östliche Richtung liegt zu weit westlich für eine klare Orientierung und damit ungünstig bis überflüssig für die Laufwege zur Altstadt und zum Klingenteich bzw. Schlossberg.
- 4.3 Variante 2
- ist gekennzeichnet durch die Trennung der Verkehrsfunktionen
- in übergeordneten Durchgangsverkehr in beiden Richtungen auf der Südspange und durch die Tunnels und
  - in Altstadterschließungsverkehr in beiden Richtungen im Mischverkehr mit dem MIV auf der Nordspange der Friedrich-Ebert-Anlage.
- 4.3.1 In dieser Variante können für die nördliche Friedrich-Ebert-Anlage beidseitig breite Bürgersteige, Radwege und Straßenrandparkierung im Wechsel mit neuen Baumstandorten je nach Lage von Leitungen und Kanal dargestellt werden.
- 4.3.2 Im Westen bietet sich zwischen Adenauerplatz und Stadtgarten die Chance einer städtebaulichen Neuordnung mit hohem stadträumlichem Gewinn: Bei Weiterführung der Südspange in die Kurfürstenanlage könnte die z. Zt. verkehrs“umspülte“ Seegarten-Insel an die nördliche Gebäudekante angebunden werden, so dass ein attraktiver zentralstädtischer Grünraum entsteht, über dessen nördlichen Rand die neue Straßenbahn geführt würde, ohne dass aufwändige Umbauten der bestehenden Unterführung notwendig würden. (siehe Skizze 1)  
Die Belastbarkeit der veränderten Knoten und eventuelle Verlagerungen der Verkehrsflüsse müssen vertieft untersucht werden.
- 4.3.3 Diese Variante 2 lässt Fußgängerquerungen an beliebiger Stelle zu, unterstützt so die Beidseitigkeit und das „Gegenüber“ des Straßenraums. Beidseitigkeit, breite Bürgersteige und die Beschränkung der Friedrich-Ebert-Anlage ausschließlich auf den Altstadterschließungsverkehr bieten die große Chance einer Entlastung der Hauptstraße durch Schwerpunktverlagerung und Diversifizierung von Angeboten und Fußgängerströmen.
- 4.3.4 Die Weiterentwicklung der Friedrich-Ebert-Anlage als gehobene Geschäftsadresse im Sinne eines Stadtboulevards ist so bis Haus Nr. 50 / Ecke Schießtorstraße denkbar.
- 4.3.5 Auch hier liegt der Haltestellenteil „Peterskirche“ Richtung Ost zu weit westlich und ungünstig und unattraktiv im Netz der vorhandenen Wegebezüge.
- 4.3.6 Eingriffe in den teils wertvollen Baumbestand können im Westen im Bereich Seegarten / Stadtgarten – je nach endgültiger Lage der Gleise – moderat ausfallen.

5. Fazit und Empfehlungen  
zur Machbarkeit aus städtebaulicher Sicht

Die Untersuchung der Varianten 1a, 1b und 2 zeigt, dass die Führung einer Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage und die Grabengasse bis zur Hauptstrasse – auch unabhängig von der Wahl der Variante – erhebliche Belastungen für die betroffenen Stadträume mit sich bringen wird.

Wesentliche Problemfelder stellen hierbei in allen Varianten dar

- der Verlust von wertvollem Baumbestand,
- Lage und Gestalt der Haltestellen – ganz besonders unverträglich am Universitätsplatz (siehe 5.1) – und
- die verkehrstechnischen und stadtgestalterischen Belange der Verkehrsknotenpunkte im Westen (Seegarten, siehe 4.3.2 und Skizze 1) und Osten (Peterskirche, siehe 5.2 und Skizze 3) des Untersuchungs-bereichs.

5.1 Die Haltestelle „Universitätsplatz“ ist als Umsteigestelle Straßenbahn / Bus mit je zwei Richtungen in der dargestellten funktionsoptimierten Art vor dem Hintergrund des bedeutenden Ensembles in seiner historischen Umgebung aus stadtgestalterischer Sicht nicht denkbar.

Nur eine stadtbildverträgliche Lösung, die sich der Sensibilität des Ortes stellt und sich in das Umfeld der Alten Universität fügt, könnte für diese Situation weiter verfolgt werden. D. h. aber: der Gestaltungsansatz müsste auskommen

- ohne Hochbordbahnsteige,
- ohne Umsteige-Busspuren zwischen Hausfront und Straßenbahnsteig sowie zwischen Bahnsteig und Brunnenanlage,
- ohne Masten und Drähte und Schilder und Ampeln und Werbeträger,
- ohne freistehende Wartehäuschen und Karten-Automaten – dafür mit Wetterschutz und Service-Einrichtungen in und an der Ostfassade der Grabengasse,
- ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme und
- ohne Einschränkung von Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Universitätsplatzes für Sonderveranstaltungen.

Da nicht erkennbar ist, dass eine solche Haltestellenanlage überhaupt funktionsfähig entwickelt werden kann, ist es aus städtebaulicher Sicht zwingend, die Endhaltestelle „Universitätsplatz“ nicht vor der Alten Universität anzuordnen, sondern weiter südlich in der Grabengasse zwischen Bibliothek und Neuer Universität (siehe Skizze 2).

Auch hier müsste allerdings eine technisch-gestalterische Sonderlösung gefunden werden, welche mit Vorrang auf die spezielle Altstadt-situation eingeht.

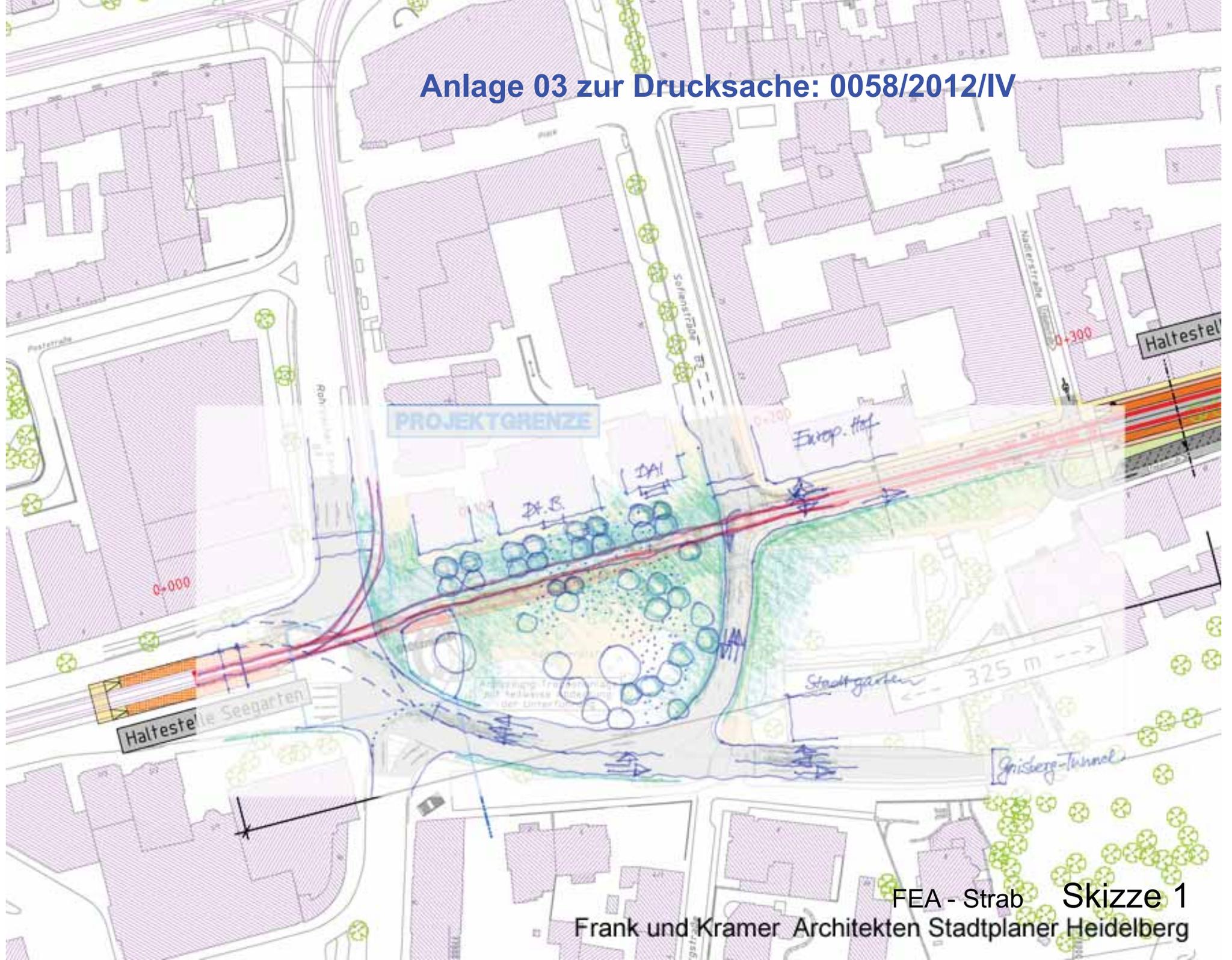
5.2 Die Haltestelle „Peterskirche“ muss mit beiden Bahnsteigen unmittelbar an der Treppenanlage Sandgasse südwestlich der Peterskirche im bestehenden Wegenetz liegen.  
Sie könnte so weiterentwickelt werden, dass sie als plangleiche Mischfläche (ggf. mit abgesenktem Gleis und mit Zeitinsel, Vorrangampel-gesichert) attraktiv für Fahrgäste und Bahn funktioniert und übersichtlich für einen Altstadt-verträglichen (weil Altstadt-tangierenden) MIV ausgestaltet wird (siehe Skizze 3). Auch hierfür müsste die Erfordernis der Förderfähigkeit nachrangig sein.

---

aufgestellt: 27.01.2012 /F

Frank und Kramer Architekten Stadtplaner Heidelberg

Anlage 03 zur Drucksache: 0058/2012/IV



FEA - Strab Skizze 1

Frank und Kramer Architekten Stadtplaner Heidelberg

