

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenbahnplanungen südlich von
Heidelberg**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	15.01.2008	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.09.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Inhalt der Information:

Die Information zu den Straßenbahnplanungen im Rhein-Neckar-Kreis südlich von Heidelberg wird zur Kenntnis genommen.

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 kann zur Stärkung der Verbindung der Nachbargemeinden mit dem Oberzentrum Heidelberg beitragen. Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Straßenbahn sichert leistungsfähige, bequeme und schnelle Erreichbarkeit des Oberzentrums Heidelberg und kann zur Entlastung im MIV beitragen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

II. Begründung:

In Heidelberg und im Rhein-Neckar-Kreis wird seit Anfang der 90er Jahre über eine Wiederbelebung von stillgelegten (Linie 8 Nussloch/Wiesloch) bzw. die Trassierung neuer Straßenbahnstrecken (Sandhausen/Walldorf) debattiert.

Heidelberg hat mittlerweile durch Bau und Betriebsaufnahme der Straßenbahn Kirchheim die Voraussetzungen geschaffen, damit der Rhein-Neckar-Kreis und die Gemeinden Sandhausen und Walldorf entlang der Südwest-Achse ihre Planungen vertiefen könnten (s.a. Fragezeit Anfrage Nr. 0053/2007/FZ).

Die Option für den Wieder-Anschluss von Leimen nach Süden besteht seit der Aufgabe der Strecke Nussloch/Wiesloch am Juli 1973 (Wiederverlängerung bis Leimen Friedhof Juli 1981) grundsätzlich immer.

Beide Planungsideen sind im Nahverkehrsentwicklungsplan des RNK durch Kreistagsbeschluss hinterlegt.

Sachstand Nussloch/Wiesloch

1985 überschlägige Nutzen-Kosten-Analyse (HSB)

1987 Machbarkeitsstudie zur Straßenbahntrasse (Gemeinde Nussloch)

1992 Machbarkeitsstudie (HSB)

1995 Machbarkeitsstudie und Variantenempfehlung (HSB)

2000 Nutzen-Kosten-Analyse Faktor 1,24 (HSB)

2003: Vergabe einer vertiefenden „Standardisierten Bewertung“ erfolgt nicht, weil die Verständigung zur Verteilung von Bau- und Betriebskosten nicht gelingt.

2006: Vergabe einer Nutzen-Kosten-Untersuchung für einen Straßenbahnringchluss Wiesloch – Walldorf (Zweckverband Walldorf/Wiesloch) (siehe unten).

seit 2006: Diskussion in Nussloch über ein Konzept zur Trassenverlängerung von Leimen Friedhof bis Nussloch Nord (1.4 km) – Anfrage an die Stadt Heidelberg zur Kostenbeteiligung (Baukosten).

Sachstand Sandhausen/Walldorf

1998 VCD Initiative für Straßenbahn Sandhausen

2001 – 2003 Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Analyse (Faktor 1.17, HSB)

Aufgrund der nur knapp positiven Wertung empfiehlt der Gutachter, das Straßenbahnprojekt nicht zu verfolgen.

2006: Vergabe einer Nutzen-Kosten-Untersuchung für einen Straßenbahnringchluss Wiesloch – Walldorf (Zweckverband Walldorf/Wiesloch) (siehe unten).

Aktuelle Entwicklungen

Im Gemeinderat (BAS und SEVA 17.7.2001) wurden durch die damaligen Bürgermeister von Sandhausen und Walldorf im Rahmen der Entscheidung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan Erklärungen abgegeben, die grundsätzliches Interesse an einer Weiterführung bekundeten.

Nach Vorlage der im Ergebnis eindeutig negativen Nutzen-Kosten-Untersuchung für einen Straßenbahnringchluss Wiesloch – Walldorf (VRN, Walldorf, Wiesloch) im März 2007 haben sich die beteiligten Gemeinden zur Frage „Süd-Schiene“ neu positioniert:

Der Gemeinderat Nussloch hat die Untersuchung am 19.9.2007 zur Kenntnis genommen und entschieden, vorerst keine weiteren Finanzmittel für Gutachten in den Haushalt einzustellen. Inhaltlich fast gleichlautend hat am 24.9.2007 auch der Gemeinderat Sandhausen und am 26.9.2007 der Gemeinderat Wiesloch Stellung bezogen.

Der Gemeinderat Walldorf hat am 25.9.2007 entschieden, dass bei einer veränderten Sachlage insbesondere bezüglich der Förderungsmöglichkeiten eine erneute Befassung erfolgen soll. „Die für Walldorf in Frage kommenden Freihaltetrassen für ein Straßenbahnprojekt werden bei der Stadtentwicklung nach wie vor berücksichtigt.“

Es gibt Erhebungen zu den Fahrgastzahlen zur Straßenbahn Kirchheim, die im SEVA am 28.11.2007 präsentiert und den Fraktionen zur Verfügung gestellt wurden. Demnach weist die Straßenbahnlinie 26 eine etwa gleich starke Auslastung auf, wie Linie 22.

Nach laufenden Beobachtungen der RNV ist seit der Stabilisierung der Fahrzeiten ein stetiger Zuwachs an Fahrgästen zu verzeichnen.

Ein statistisch valider „Vorher-Nachher-Vergleich“ wird erst mit Auswertung der Verkehrszählungen des VRN im Sommer 2008 möglich sein.

Für die Straßenbahn Kirchheim wäre die Verlängerung nach Sandhausen vorteilhaft, weil neben dem Qualitäts- und Nachfragesprung für und aus Sandhausen auch die Kunden aus den Buslinien 720 und 721 leichter zu gewinnen wären.

Weiteres Vorgehen

Die Stadt Heidelberg war an der Erstellung der letzten Studie nicht beteiligt, während die vorherige Machbarkeitsstudie Sandhausen/Walldorf aktiv in einer Arbeitsgruppe begleitet wurde.

Eine Verlängerung der Straßenbahntrasse nach Sandhausen/Walldorf scheint aufgrund der Daten aus der Studie von 2003 in absehbarer Zeit nicht mehr auf der Agenda zu stehen.

Demgegenüber sind auf der Trasse Nussloch/Wiesloch Vorstöße zu erwarten. Dabei spielt für die Nachbargemeinden regelmäßig die Frage der Beteiligung der Stadt Heidelberg an den Kosten für Gutachten, Planungen und Bau eine Rolle.

Im Rahmen der Vorbereitung langfristiger Zielbeschlüsse zum Heidelberger Nahverkehrsnetz nach einer Entscheidung zum Neckarufertunnel und zur ÖPNV-Erschließung der Altstadt muss neu über die regionale Vernetzung nachgedacht werden. Diese Nahverkehrsfragen müssen auch in der Regionalverkehrsuntersuchung des VRRN beachtet werden.

In diesem Zusammenhang wird die Verwaltung entsprechende Anliegen der benachbarten Bergstraßengemeinden im Süden wie im Norden Heidelbergs positiv aufnehmen.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Inhaltlicher Antrag von Stadtrat Weiler-Lorentz mit Datum vom 15.01.2008, 12:44