

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Straßenbahnführung Friedrich-Ebert-Anlage
- Stellungnahme des Fahrgastbeirates**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2012	OE	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	25.07.2012	OE	() ja () nein () ohne	

- 2.1 -

Zusammenfassung der Information:

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die
Stellungnahme des Fahrgastbeirates der Stadt Heidelberg zur Kenntnis.*

A. 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 3		Bürger/innenbeteiligung und Dialogkultur fördern Begründung: Beteiligungsmöglichkeit der Nutzer des ÖPNV an dessen inhaltlicher und qualitativer Entwicklung
MO 1 - 7		Ziel/e: Alle Ziele im Abschnitt Mobilität werden erreicht. Begründung: Attraktiver ÖPNV mit Rückgrat Schiene, umweltgerechter Verkehr, gleichwertige Erschließung im ganzen Stadtgebiet.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

Der Fahrgastbeirat hat in seiner Sitzung am Dienstag, den 26.06.2012 nach eingehender Diskussion die in Anlage beigefügte Stellungnahme zur „Erschließung der Altstadt mit einer Straßenbahn“ einstimmig beschlossen.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Stellungnahme des Fahrgastbeirates

Stellungnahme des Fahrgastbeirats zur Altstadtstraßenbahn

Diskussion und Bürgerbeteiligung

Die Mitglieder des Fahrgastbeirats sind überrascht, dass bei der Diskussion einer möglichen Altstadtstraßenbahn der Schwerpunkt der öffentlichen Diskussion und Wahrnehmung einseitig auf Anwohnersorgen, Parkplätzen und Bäumen liegt, während die möglichen Vorteile für die Benutzer des ÖPNV nur eine sehr untergeordnete Rolle zu spielen scheinen.

Wir begrüßen sehr, dass bei dem geplanten Bürgerbeteiligungsprozess nicht nur die Anwohner (deren Bedenken und Sorgen wir ausdrücklich respektieren), sondern auch die möglichen Nutzer hinsichtlich des Ob einer Altstadtstraßenbahn beteiligt werden, damit ein fairer Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen erreicht werden kann.

Vorteile einer Straßenbahnanbindung

Grundsätzlich genießt die Straßenbahn gegenüber dem Bus eine deutlich höhere Akzeptanz bei den ÖPNV-Kunden:

- 1 Eine Straßenbahn ist komfortabler, da sie ruhiger fährt als andere Verkehrsmittel (in der Fachwelt als Schienenbonus bezeichnet).
- 2 Sie ist abgasfrei und leiser und sorgt so für eine höhere Lebensqualität bei Fahrgästen und Anwohnern.
- 3 Sie ist, wenn zumindest teilweise auf eigener Trasse geführt, pünktlicher & schneller – gerade in Stosszeiten.
- 4 Für auswärtige Gäste erleichtert die Schienenführung die Orientierung in Altstadt & ÖPNV.
- 5 Sie ist, gerade bei dem in der Altstadt hohen Verkehrsaufkommen, wirtschaftlicher zu betreiben (eine Straßenbahn kann zwei Gelenk- bzw. drei Standardbusse ersetzen). Die Wirtschaftlichkeit ist auch für ÖPNV-Nutzer von Bedeutung, weil sonst überproportionale Preiserhöhungen oder Angebotsstreichungen drohen.

Aus diesen Gründen spricht sich der Fahrgastbeirat für eine Anbindung der Altstadt durch eine Straßenbahn aus.

Mögliche Trassenführungen

Aus Sicht des Fahrgastbeirats wäre sowohl eine Trassenführung entlang der Friedrich-Ebert-Anlage zum Uniplatz als auch entlang des Neckarstaden bis zum Karlstor denkbar und sinnvoll (reine Bewertung aus Fahrgastsicht ohne Berücksichtigung technischer

Realisierbarkeit oder anderer Rahmenbedingungen). Beide Varianten haben aus unserer Sicht Vor- und Nachteile, die sich in etwa ausgleichen:

- 1 Die südliche Variante (Friedrich-Ebert-Anlage) hat den Vorteil der Direktanbindung des Uniplatzes und der Unibibliothek (derzeit mit hohem Fahrgastaufkommen), der direkteren (und damit schnelleren) Linienführung in die Altstadt (durch Umgehung des Bismarckplatzes) und der damit verbundenen Entlastung des Bismarckplatzes (der Stand heute für viele Verspätungen verantwortlich ist).
- 2 Die nördliche Variante (Neckarstaden) hat demgegenüber den Vorteil, dass die Direktanbindung vom Bismarckplatz in die Altstadt erhalten bleibt und dass der S-Bahnhof Altstadt/Karlstor angebunden werden könnte.

Die ebenfalls diskutierte Variante einer historisierten Straßenbahn in der Hauptstraße lehnen wir als Fahrgastbeirat ab. Wegen der sehr geringen Geschwindigkeit, den teilweise jetzt schon sehr beengten Platzverhältnissen in der Fußgängerzone und dem in jedem Falle nötigen Umsteigen (Inselbetrieb) ist ein solches Angebot nur wenig attraktiv und wird daher vermutlich auch nicht entsprechend angenommen (vgl. Erfahrungen beim Citybus-Probetrieb 2001).

Bei der südlichen Variante sind im Vorfeld wichtige Aspekte zu bedenken:

- 1 Fahrgäste, die täglich am Uniplatz austeigen und weiter z.B. zur Bergbahn oder zum Karlstor möchten, müssen dann umsteigen (Grabengasse/Peterskirche).
- 2 Einen Parallelverkehr zur Linie 33 wird es höchstwahrscheinlich nicht geben. Somit wird die Linie möglicherweise in der Altstadt gebrochen.
- 3 Fahrten vom Hauptbahnhof zur Bergbahn/Schloss (wichtig für Touristen) sind nicht mehr umsteigefrei.
- 4 Die Anwohner aus Ziegelhausen haben dann nur mit der Linie 34 die Möglichkeit, den Hauptbahnhof zu erreichen. Die Anwohner aus Schlierbach kommen nur an den Hauptbahnhof, wenn die Linie 35 diesen dann anfährt.
- 5 Die Linien 31/32 werden vermutlich dann nicht mehr den Neckarstaden bedienen.

Zusammenhang mit Mobilitätsnetz

Neben der Altstadtstraßenbahn wurden auch weitere Ausbaumaßnahmen (Straßenbahnanbindung im Neuenheimer Feld und für die Bahnstadt, eventuelle Verlängerung nach Schwetzingen sowie Umbau der Haltestelle am Hauptbahnhof) im Rahmen des Mobilitätsnetzes vorgestellt. Wir begrüßen diese Vorschläge ausdrücklich.

Aus Sicht des Fahrgastbeirats ist darauf zu achten, dass die Entscheidung über die Altstadtstraßenbahn nicht losgelöst vom Mobilitätsnetz getroffen wird. Daher empfehlen wir, eine Altstadtstraßenbahn auch dann zu realisieren, wenn deren isolierte Betrachtung zwar zu einer neutralen (oder leicht negativen) Auffassung führt, das Mobilitätsnetz jedoch ohne die Altstadtstraßenbahn nicht realisierbar wäre (z. B. aufgrund nicht eingehaltener Förderrichtlinien).