

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0147/2015/IV**

Datum:  
25.06.2015

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberg - Linienführung  
Straßenbahnlinie 22**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 15. Juli 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	14.07.2015	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirates Pfaffengrund nehmen die Informationen zur Linienführung Straßenbahn 22 zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
keine	
<b>Einnahmen:</b>	
keine	
<b>Finanzierung:</b>	
keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Zur geplanten Linienführung der Straßenbahnlinien 22 und 26 im Zuge der Maßnahmen aus dem Mobilitätsnetz Heidelberg wurde in den Verwaltungsvorlagen Drucksache 0124/2014/IV, 0047/2015/BV und zuvor 0044/2013/BV berichtet. Es wird eine allgemeine Informationsveranstaltung im Stadtteil Kirchheim stattfinden. Der genaue Termin und der Raum stehen noch nicht fest. Dort besteht die Möglichkeit, sich umfassend über die neue Streckenführung der Straßenbahnlinien 22 und 26 im Rahmen des Mobilitätsnetzes zu informieren.

## **Sitzung des Bezirksbeirates Pfaffengrund vom 14.07.2015**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Begründung:**

### **1. Mobilitätsnetz Heidelberg – Hintergrund des Konzeptes der Führung der Straßenbahnlinien**

Am 14.03.2013 hat der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss gefasst, auf dessen Grundlage der Antrag auf Förderung der verkehrlichen Maßnahmen beim Fördermittelgeber gestellt wurde.

Im Rahmen der Vorbereitungen zur Erstellung eines Zuschussantrages wurden verschiedene Planungsvarianten zur Linienführung der Straßenbahnlinien im Hinblick auf die Realisierung der Schienentrasse im Mobilitätsnetz Heidelberg untersucht.

Gesetzt hierbei war generell die Erschließung des neuen Stadtteils Bahnstadt über eine neue Schienenachse entlang des Straßenzugs Czernyring – Grüne Meile. Eine weitere Grundlage war es, die Bedienung des neuen Streckenabschnitts sowie aller Bestandshaltestellen mit den heutigen Straßenbahnlinien 22 und 26 zu gewährleisten (mit Ausnahme der aufzulassenden Haltestellen Eisenbahner Sportplatz und Czernybrücke Süd, die durch nahe gelegene Haltestellen in der Bahnstadt ersetzt werden). Nur mit dieser Lösung bekommen die Stadtteile Pfaffengrund und Kirchheim eine direkte Straßenbahnanbindung an den Hauptbahnhof Heidelberg.

Die Erschließung der Bahnstadt mit einer neuen zusätzlichen Linie, beispielsweise direkt vom Bismarckplatz, hätte zu einem sehr hohen zusätzlichen betrieblichen Aufwand geführt, der bei einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nachteilig ausfällt. Darüber hinaus hätten damit weder der Stadtteil Pfaffengrund noch Kirchheim eine umsteigefreie Straßenbahnanbindung an den (südlichen) Hauptbahnhof bekommen. Die Varianten sind in die Standardisierte Bewertung eingeflossen, sodass die volkswirtschaftlich beste Linienkombination in den Förderantrag einfließen konnte. Bei der Erstellung der dafür erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung ist das Straßenbahnlinienetz grundlegend für die Betrachtung der Förderfähigkeit einer Maßnahme und zwingend mit der geplanten Trassenführung verknüpft.

Verworfen wurden im Vorfeld auch Varianten, die nur mit einer der beiden Linien, zum Beispiel der Linie 22, über die Bahnstadt verkehren. Damit wäre der Stadtteil Kirchheim nicht an den Hauptbahnhof Heidelberg angebunden und die Haltestellen Czernyring und die Achse der Bergheimer Straße wären weder für Eppelheim und Pfaffengrund noch für Kirchheim und die Bahnstadt erreichbar. Die Idee der Erschließung der Bahnstadt mit nur jeder zweiten Fahrt der Linien 22 und 26 wurde nachteilig für die Anbindungsqualität der Stadtteile bewertet, da dadurch der durchgehende 10-Minuten-Takt aufgebrochen würde und Fahrplanzeiten für die einzelnen Linien schwerer merkbar würden. Darüber hinaus bietet dies keine gute Lösung für die Nebenverkehrszeit, in der lediglich ein 30-Minuten-Takt je Linie angeboten wird.

### **2. Führung der Straßenbahnlinie 22**

Aufgrund der Führung durch die Bahnstadt wird die Linie 22 aus Eppelheim und Pfaffengrund kommend auf Höhe der heutigen Güterbahnbrücke die Eppelheimer Straße verlassen und zur Bahnstadt hin verschwenkt. Sie fährt über die aktuell im Bau befindliche Straße Grüne Meile bis zum Hauptbahnhof Süd und weiter entlang des Czernyrings zur Montpellierbrücke. Ab dort übernimmt die Linie 22 in Richtung Innenstadt die Führung der heutigen Linie 26. Die Linie 26 fährt von Kirchheim aus über die Bahnstadt, die Czernybrücke und die Bergheimer Straße zum Bismarckplatz.

Diese Linienführung ist diejenige Variante, die sowohl betrieblich, wie auch nutzenseitig die meisten Vorteile bringt. Aus diesem Grund hat sie in der Nutzen-Kosten-Untersuchung den besten Nutzenfaktor. Andere Linienvarianten zur Erschließung der Bahnstadt sind mit deutlich höherem betrieblichem Aufwand verbunden, ohne dass ein nennenswerter verkehrlicher Nutzen entsteht.

Die Fahrzeit der Linie 22 zwischen Pfaffengrund und Bismarckplatz wird sich aufgrund des leicht längeren Fahrwegs um 1 Minute je Richtung erhöhen. Die Linie 26 wird zwischen Bismarckplatz und Kirchheim 4 Minuten länger benötigen als heute.

Zwischen den Linien 22 und 26 wird es auf der Relation Pfaffengrund – Betriebshof – Bergheimer Straße an der Haltestelle Gadamerplatz eine Umsteigemöglichkeit von/zur Linie 26 geben. Umgekehrt besteht an der Haltestelle Hauptbahnhof Süd eine Umsteigemöglichkeit zwischen Römerkreis/Kurfürsten-Anlage und Kirchheim. Die rnv strebt an, die Fahrplanlagen der Linien 22 und 26 so aufeinander abzustimmen, dass sich unter Berücksichtigung aller erwarteten Umsteigeströme geringstmögliche Reisezeiten ergeben.

Die Verbindung zwischen Pfaffengrund und Berliner Straße/Neuenheimer Feld, die derzeit mit einmaligem Umstieg an der Haltestelle Betriebshof hergestellt wird, wird sich geringfügig verschlechtern. Den Fahrgästen stehen abhängig vom konkreten Fahrtziel zukünftig mehrere Möglichkeiten zur Verfügung:

1. Umstieg zur Linie 721 am Hauptbahnhof Süd
2. Umstieg zur Linie 26 am Gadamerplatz und am Betriebshof zu den Linien 21, 24 oder 32
3. Umstieg an der Haltestelle Stadtbücherei zur Linie 21 oder zur Linie 32 (mit Fußweg zur Haltestelle Stadtwerke)
4. Umstieg am Hauptbahnhof mit Fußweg zwischen Hauptbahnhof Süd und Nord (Linien 21/24/32).
5. Je nach Ziel im Neuenheimer Feld kann auch ein Umstieg zur Linie 31 am Bismarckplatz günstig sein.

Der zusätzliche morgendliche direkt geführte E-Wagen von Eppenheim über die Czernybrücke und die Berliner Straße bis nach Handschuhsheim bleibt erhalten, sofern es die Nachfrage erlaubt. Bei starker Nachfrage dieser Verbindung – insbesondere nach Fertigstellung der Straßenbahn im Neuenheimer Feld - können hier weitere E-Wagen geführt werden.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Für die Baumaßnahme in der Bahnstadt wird das Baurecht durch Planfeststellungsbeschluss zum Herbst 2015 erwartet. Der Baubeginn der Maßnahme ist für das 1. Quartal 2016 vorgesehen.

Derzeit wird die öffentliche allgemeine Informationsveranstaltung zum Thema im Stadtteil Kirchheim geplant.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen erfolgt im Rahmen der Beteiligung der Maßnahmen des Mobilitätsnetzes bei denen die Belange von Menschen mit Behinderungen direkt betroffen sind.

## 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:
MO 1-5	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Minderung der Belastungen durch motorisierten Verkehr Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten <b>Begründung:</b> Die Maßnahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg tragen zur Zielerreichung bei. Die dadurch veränderte Linienführung durch die Bahnstadt erfüllt dabei insbesondere aus Sicht des Stadtteils Pfaffengrund das Ziel MO 5.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner

gezeichnet  
Bernd Stadel

gezeichnet  
Dr. Joachim Gerner

gezeichnet  
Wolfgang Erichson

gezeichnet  
Hans-Jürgen Heiß

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Linienführung der Linie 22 nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Bahnstadt