

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Führung einer Altstadtstraßenbahn durch
die Hauptstraße**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.04.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Bezirksbeirat Altstadt nehmen folgende Information 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: + / - Ziel/e:
(Codierung) berührt:

Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

B. Begründung:

Seit der Stilllegung der Straßenbahnstrecke durch die Heidelberger Altstadt im Jahr 1976 gab es immer wieder Überlegungen, diese Verbindung zu reaktivieren. Im westlichen Teil der Hauptstraße war die Trasse zweigleisig im Bereich östlich des Karlsplatzes bis zur Herrenmühle stand nur ein Gleis zur Verfügung.

Die Planungsüberlegungen der Vergangenheit kamen zu dem Ergebnis, dass diese Variante einer Straßenbahnerschließung der Altstadt aus verschiedenen Gründen problematisch ist. Sie wurde daher bislang nicht weiterverfolgt.

Vom 11.12.2000 bis 13.01.2001 wurde im Winter ein Probetrieb mit einem Midibus zwischen dem Bismarckplatz und dem Karlsplatz im 10-Minuten-Takt durchgeführt. Kernaussage aus den Erfahrungen des Probetriebes des City-Bus-Konzepts der HSB war es, dass die Fußgängerströme zeitweise so dicht waren, dass ein Durchkommen für den Midibus stark erschwert wurde. Die Fahrgeschwindigkeit des Busses lag in der Regel kaum über der Gehgeschwindigkeit der Fußgänger, sodass die Fahrgastzahlen relativ gering waren.

Der Midibus fuhr zusätzlich zu dem vorhandenen Linienbusangebot, die meisten Fahrgäste nutzten ihn auf der Gesamtstrecke Bismarckplatz – Universitätsplatz. Diese Fahrgäste gingen somit dem regulären Nahverkehr „verloren“.

Eine neuerliche Prüfung einer Straßenbahnerschließung der Altstadt durch die Hauptstraße könnte unter zwei Prämissen erfolgen:

- Führung einer „normalen“ Straßenbahn in die Altstadt als vollwertiger Bestandteil des Nahverkehrs und Bestandteil des Mobilitätsnetzes oder
- als zusätzliches Verkehrsmittel (historisierende Straßenbahn) zu den vorhandenen Bussen.

1. Führung einer Straßenbahn durch die Hauptstraße – als Bestandteil des Mobilitätsnetzes

Unter dem Gesichtspunkt einer optimalen Erschließungswirkung für den Öffentlichen Verkehr stellt die Führung durch die zentrale Fußgängerzone in der Altstadt die optimale Lösung dar.

Eine Straßenbahn in der Hauptstraße als Bestandteil des Mobilitätsnetzes würde mit den neuen Variobahnen der RNV betrieben werden. Sie haben eine Länge von 40,5 Meter. Züge die bis 1976 durch die Hauptstraße verkehrten waren entweder Triebzüge mit einem Beiwagen mit einer Gesamtlänge von etwa 24 Metern oder Großraumwagen mit einem am Faltenbalg erkennbaren Gelenk mit einer Länge von etwa 20 Metern.

In Fußgängerzonen ist ein sicherer Straßenbahnverkehr möglich, wenn bestimmte Voraussetzungen gegeben sind. Entsprechende Beispiele gibt es in Mannheim, Karlsruhe, Freiburg und vielen anderen Städten im In- und Ausland. Maßgeblich hierbei sind zum Beispiel eine ausreichende Breite der Fußgängerzone, auskömmliche Platzverhältnisse für barrierefreie Haltestellen sowie örtliche Gegebenheiten, die ein Befahren mit Geschwindigkeiten von 15 - 25 km/h zulassen.

Die Breite der Hauptstraße liegt

- im Bereich 1) vom Bismarckplatz bis zum Universitätsplatz zwischen 10 Meter und 12,50 Meter,
- im Bereich 2) im weiteren Verlauf der Fußgängerzone bis zum Karlsplatz zwischen 8 Meter und 10 Meter und
- im Bereich 3) im weiteren östlichen Verlauf bis zum Karlstor bei etwa 7 Meter bis 9 Meter (hier mit Kraftfahrzeugverkehr im Einrichtungsverkehr).

Das Lichtraumprofil bei zweigleisiger Führung ohne Mittelmasten liegt bei Planungen der RNV derzeit bei minimal 5,40 Meter.

Bei Straßenbahnbegegnung im Bereich 1) verblieben somit etwa 4,60 bis 7,10 Meter als Ausweichraum, im Bereich 2) etwa 2 bis 4 Meter.

Im Bereich 3) zwischen dem Karlsplatz und dem Karlstor könnte die Straßenbahn nur eingleisig geführt werden (wie vor 1976).

Die Fußgängerfrequenz in der (westlichen) Hauptstraße ist derart hoch, dass sich hier bei einem regelmäßigen Straßenbahnverkehr die Frage der Verkehrssicherheit stellt. In einer Fußgängerzone mit beidseitigem starkem Geschäftsbesatz spielt der Wunsch der Fußgänger nach freiem Queren der „Straße“ eine große Rolle. Dies gilt insbesondere für die Hauptstraße zwischen dem Bismarckplatz und dem Marktplatz. Im Bereich der Haltestellen hätten die barrierefreien Hochbahnsteige eine trennende Wirkung

Zu den Tageszeiten des Lieferverkehrs wäre aufgrund der beengten Verhältnisse eine hohe Störanfälligkeit für den Straßenbahnverkehr zu erwarten. Für den Lieferverkehr in der Hauptstraße, der entgegen den Fußgängerzonen in Straßen aus der Nachkriegszeit nur „von vorne“ erfolgen kann, müssten starke Einschränkungen erlassen werden. Dies hätte wirtschaftliche Auswirkungen für den dortigen Einzelhandel.

Im östlichen Teil der Hauptstraße (Bereich 3) östlich des Karlsplatzes stellen sich die räumlichen Einschränkungen verschärft dar. Die Stärke der Fußgängerströme nimmt hier deutlich ab und der Lieferverkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle.

Eine Führung von 2 Straßenbahnlinien bei einer eingleisigen Trasse im Bereich der östlichen Altstadt bedarf insbesondere hinsichtlich der Lage der Ausweichstellen und den Fahrplananforderungen einer detaillierten Prüfung. Die Führung einer dritten Linie durch die Altstadt erscheint auf den ersten Blick nahezu unmöglich.

2. Führung einer historisierten, behindertengerechten, eingleisigen Straßenbahn in der Hauptstraße

Eine historisierte Straßenbahn in der Hauptstraße könnte als Pendellinie mit kurzen Fahrzeugen zwischen Bismarckplatz und Karlstor betrieben werden. Insbesondere die Frage der Wirtschaftlichkeit wäre zu prüfen, da der grundsätzliche Systemvorteil einer Straßenbahn, effizient eine hohe Zahl von Fahrgästen zu befördern, nicht gegeben wäre.

Darüber hinaus wäre zu prüfen, wie ein zweites Straßenbahnsystem in das vorhandene Angebots- und Tarifgefüge des bestehenden Linienverkehrs und das geplante Mobilitätsnetz eingebunden werden kann.

Die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen wäre in großen Teilen der Hauptstraße kaum höher als 10 km/h.

Bei einer eingleisigen Straßenbahnerschließung müssten Ausweichstellen für entgegengerichtete Bahnen angelegt werden. Bei Ausweichen am Universitätsplatz, Marktplatz, Karlsplatz wäre aufgrund der Belegungszeiten der eingleisigen Strecken und der Haltestellenaufenthalte je Richtung voraussichtlich maximal ein 15 bis 20-Minuten-Takt möglich.

Bisher wird der Universitätsplatz mit Bussen im 5-Minuten-Takt bedient. Die eingleisige Straßenbahnstrecke alleine würde daher eine deutliche Verschlechterung der Bedienungsqualität gegenüber heute bedeuten. Es ist somit davon auszugehen, dass ein paralleler Busverkehr aufrecht erhalten werden müsste.

gezeichnet

Bernd Stadel