

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0124/2014/IV**

Datum:  
17.09.2014

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Neue Linienführung der Straßenbahnlinie 26 und  
Veränderungen der Linienführung der Buslinie 33  
nach Bau der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gre-  
mien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 08. Oktober 2014

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	07.10.2014	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Kirchheim nimmt die Informationen zum Sachstand zur neuen Linienführung der Straßenbahnlinie 26 sowie zu Veränderungen der Buslinienführung bei der Linie 33 nach Bau des Teilprojektes „Straßenbahn in der Bahnstadt“ im Rahmen des Mobilitätsnetzes zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

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

**Zusammenfassung der Begründung:**

Der Bau der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt bedingt eine neue Linienführung der Straßenbahnlinie 26. Das Busliniennetz wird im Rahmen der Umsetzung der Teilprojekte aus dem Mobilitätsnetz ebenfalls angepasst. Für die Fahrgäste von und nach Kirchheim ergeben sich dadurch Veränderungen in den einzelnen Fahrbeziehungen.

## Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 07.10.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 07.10.2014

### 5.1 Neue Linienführung der Straßenbahnlinie 26 und Veränderungen der Linienführung der Buslinie 33 nach Bau der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt Informationsvorlage 0124/2014/IV

Herr Hoffmann von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) verdeutlicht anhand einer Power-Point-Präsentation den Inhalt der Informationsvorlage.

Anschließend stellen Mitglieder des Bezirksbeirates Verständnisfragen zu den geplanten Linienführungen, die von Frau Deligiannidou vom Amt für Verkehrsmanagement und Herrn Hofmann beantwortet werden.

Die Mehrheit des Gremiums zeigt sich im Laufe der ausführlichen, angeregten Diskussion unzufrieden mit den vorgestellten Planungen. Besonders in Bezug auf die Linienführung der Straßenbahn durch die Bahnstadt sowie die Bergheimer Straße und die dadurch resultierende Verlängerung der Fahrzeit von Kirchheim an den Bismarckplatz drücken die Mitglieder ihren Unmut aus.

Nach einer kurzen Sitzungsunterbrechung (20.16 Uhr bis 20.26 Uhr) trägt Bezirksbeirat Engbarth-Schuff folgenden **Antrag** vor, über den Herr Schmidt abstimmen lässt:

1. Der Bezirksbeirat Kirchheim stellt fest, dass die bisherigen Planungen für die Neuordnung des Straßenbahnnetzes ohne Beteiligung des Stadtteils Kirchheim stattgefunden haben.
2. Die kostenneutrale Erschließung des neuen Stadtteils Bahnstadt im ÖPNV erscheint nicht realistisch. Die in der Bezirksbeiratssitzung am 07.10.2014 vorgelegten Planungen der Stadt Heidelberg und der RNV werden durch den Bezirksbeirat abgelehnt, weil die verkehrlichen Interessen des Stadtteils Kirchheim nicht angemessen berücksichtigt worden sind.  
Der Bezirksbeirat Kirchheim fordert den Gemeinderat und die Stadtverwaltung auf, die Planungen für die Neuordnung der Straßenbahn-Linienführungen / Bus-Linienführungen im Rahmen des Mobilitätsnetzes offen und unter Vorlage weiterer Alternativen neu aufzunehmen. Eine umfassende Bürgerbeteiligung ist dabei unverzichtbar.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 15:1:2**

**gezeichnet**  
Hans-Joachim Schmidt  
Vorsitzender

**Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung**

## Begründung:

Im Rahmen des Mobilitätsnetzes Heidelberg wird unter anderem der neue Stadtteil Bahnstadt mit der Straßenbahn erschlossen. Mit dem Grundsatzbeschluss zum Mobilitätsnetz in der Sitzung am 14.03.2013 (DS 0082/2013/BV) hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg mit 32 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen auch die Veränderungen im Liniennetz nach Umsetzung der einzelnen Teilmaßnahmen des Mobilitätsnetzes beschlossen. Hierbei erhalten die beiden Straßenbahnlinien 22 und 26 neue Linienführungen. Die Linie 26 fährt zukünftig nicht mehr über die Kurfürstenanlage sondern über die Bahnstadt, Czernybrücke und Bergheimer Straße zum Bismarckplatz.

Diese neue Linienführung ist die einzig mögliche, die alle verkehrsplanerischen und betrieblichen Randbedingungen erfüllt. Sie wurde in der „Standardisierten Bewertung“ nach Kosten und Nutzen hin bewertet und der erforderliche Nutzen, in den die erhöhte Nachfrage als wesentlicher Aspekt eingeht, und der alle Nachfrageeffekte im Gesamtnetz berücksichtigt, insbesondere auch die Fahrzeitverlängerungen auf der Linie 26 (plus 4 Minuten zwischen Kirchheim und Bismarckplatz), wurde nachgewiesen.

Die Linie 33 bedient nach aktueller Planung weiterhin in beiden Richtungen die Bahnstadt. Zwischen der Rudolf-Diesel-Straße und dem Bismarckplatz sind jedoch alternative Linienführungen denkbar. Festlegungen hierzu erfordern weitere Untersuchungen und können voraussichtlich frühestens 2016 vorgestellt werden.

Durch die veränderte Führung der Linie 26 ergeben sich für Fahrgäste von und nach Kirchheim zum Teil Fahrzeitverlängerungen, andererseits auch deutliche Vorteile. Es verbessert sich insbesondere die Verbindung zwischen Kirchheim und der Bahnstadt, dem Hauptbahnhof, dem Pfaffengrund, Eppelheim und Schwetzingen und dem Neuenheimer Feld. Bei der Verbindung zwischen Kirchheim und der Altstadt, Schlierbach, Ziegelhausen, Neuenheim, Handschuhsheim, Bergheim und Wieblingen heben sich Vor- und Nachteile weitgehend auf oder es ändert sich nichts. Fahrzeitnachteile entstehen lediglich zwischen Kirchheim und der Weststadt, der Südstadt, dem Bismarckplatz sowie Rohrbach. Die Vor- und Nachteile für die einzelnen Fahrbeziehungen werden auf der Bezirksbeiratssitzung am 07.10.2014 detailliert im Rahmen einer Präsentation von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH erläutert.

Die neue Linienführung der Linie 26 wirkt sich auf deutlich mehr Fahrgäste eher positiv als negativ aus. Im Saldo ergeben sich für rund 800 Fahrgäste pro Tag Vorteile. Durch zielgerichtete Anpassungen im Busnetz (vor allem bei der Linie 33) lassen sich die gegebenenfalls verbleibenden negative Effekte weiter minimieren.

## 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		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Durch das Mobilitätsnetz wird der ÖPNV ausgebaut und gestärkt
MO 3		<b>Ziel/e:</b> Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen <b>Begründung:</b> Der neue Stadtteil Bahnstadt wird an das Straßenbahnnetz angebunden.

Drucksache:

**0124/2014/IV**

00245177.doc

...

MO 6                    **Ziele:**  
Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr  
**Begründung:**  
Das Straßenbahnnetz wird mit dem Ziel, die Mobilität stadtteilübergreifend zu verbessern, ohne mehr motorisierten Verkehr zu erzeugen, ausgebaut.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Bernd Stadel