

# Warum mehr Schienen nach Heidelberg?

## ■ Die Straßenbahn ist umweltverträglich.

Der Energieverbrauch pro Person und Kilometer ist etwa zehnmal niedriger als beim PKW, mit dem durchschnittlich 1,2 Personen fahren, und nur halb so hoch wie beim Bus [1]. Bei der Straßenbahn entstehen direkt am Fahrzeug keine Abgase.

## ■ Die Straßenbahn kann viele Menschen befördern.

Eine moderne Straßenbahn ist ein echtes Massenverkehrsmittel. Sie hat eine Beförderungskapazität von bis zu 12000 Personen pro Stunde, wenn sie in dichtestmöglichem Takt fährt (alle 90 Sekunden ein Zug aus zwei Gelenkwagen). Gelenkbusse schaffen maximal 7000 Personen pro Stunde (ein Bus pro Minute), PKWs kommen auf einer Fahrspur auf 2160 Personen pro Stunde, wenn sie durchschnittlich mit 1,2 Personen besetzt sind und im kürzestmöglichen Zwei-Sekunden-Abstand fahren [1].

## ■ Die Straßenbahn braucht wenig Platz.

Auf einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke können ebensoviele Personen pro Stunde fahren wie auf einer Straße mit zwölf Fahrspuren bei einer durchschnittlichen Auslastung von 1,2 Personen pro Auto. Selbst wenn die Autos zu 75 % besetzt wären, wäre eine vierspurige Straße nötig, die mehr als doppelt so breit wie eine Straßenbahnstrecke ist. Außerdem braucht jedes Auto am Fahrziel ca. 12 m<sup>2</sup> Parkfläche. Straßenbahnen benötigen schmalere Trassen als Busse, insbesondere in Kurven [1].

## ■ Bahnen werden besser angenommen als Busse.

Bahnfahren ist bequemer und attraktiver als Busfahren ("Schienenbonus"), daher ist die Zahl der möglichen Umsteiger vom Auto größer. Untersuchungen in Würzburg ergaben, daß in den Straßenbahnen 24,5 % Fahrgäste saßen, die auch ihr Auto benutzen könnten, in den Bussen nur 17,5 %. Auf der Neubaustrecke Würzburg-Heuchelhof, die drei Buslinien ersetzte, stiegen die Fahrgastzahlen um 30 % [2].

## ■ Straßenbahnen sind auf Hauptachsen wirtschaftlicher.

Im ÖPNV machen die Personalkosten 60 bis 70 % der Betriebskosten aus. Da ein moderner Straßenbahnzug zwei Gelenkbusse oder vier Normalbusse ersetzen kann, läßt sich der Personalbedarf in Spitzenzeiten deutlich senken. In der Heidelberger Altstadt mußten nach Stilllegung der Straßenbahn doppelt so viele Busse wie vorher Bahnen fahren.

## ■ Die Straßenbahn unterstützt Verkehrsberuhigung und Stadterneuerung.

Im Umfeld einer Straßenbahnstrecke sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen leichter durchzuführen. Wenn Angebot und Attraktivität für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Fahrgäste verbessert werden, kann man die Belastungen der Stadtbewohner durch starken Autoverkehr (z. B. Lärm, Abgase, Unfallgefahr) reduzieren. Die Straßenbahn läßt sich auch in Fußgängerzonen gut integrieren, siehe Zürich, Grenoble, Karlsruhe und Mannheim. Die Nähe zu einer Haltestelle ist ein großer Standortvorteil für Geschäfte.

# Einleitung

## Klimaschutz und Verkehr

Heidelberg ist Mitglied im Klima-Bündnis europäischer Städte. Das Bündnis hatte ein Seminar zum Thema Klimaschutz durch Verkehrsvermeidung durchgeführt, und die Experten waren sich im wesentlichen einig: Nötig ist eine Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und zu Lasten des individuellen Autoverkehrs. ÖPNV-Verbesserungen sind notwendige politische Voraussetzungen, um Restriktionen für das Auto ernsthaft diskutieren zu können [3]. Daß in einer Stadt wie Zürich, die den öffentlichen Verkehr vorbildlich ausgebaut hat, der motorisierte Individualverkehr nicht weiter zunimmt, wird als Erfolg gewertet.

## Stadtentwicklung und Verkehrsströme

Da in den Städten die Wohnungsmieten und Immobilienpreise besonders hoch sind und die Ansprüche an die Wohnqualität ständig steigen, wird in den letzten Jahrzehnten verstärkt das Umland besiedelt. Die Umlandgemeinden reagieren auf den vorhandenen Wohnraumbedarf immer wieder mit der Ausweisung neuer Wohngebiete. Die Gemeinden wachsen, die Arbeitsplätze bleiben jedoch weitgehend in den Ballungszentren, daher nimmt das Berufsverkehrsaufkommen ständig zu und die Wohnqualität im Zentrum weiter ab.

Parallel dazu wurde die Arbeitszeit zugunsten von mehr Freizeit verkürzt. Das Bedürfnis nach sehr individuellen Freizeitaktivitäten ist häufig mit "Fahrten in die Stadt" verbunden; ein Phänomen, das sich in einer weiteren Zunahme des Freizeitverkehrs niederschlagen wird. Die Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten ab November 1996 verstärkt diesen Trend.

Durch den Ausbau des Schienennetzes ließen sich die Verkehrsströme wieder weg vom Auto zur Straßenbahn verlagern. Die Lebensqualität in den Wohngebieten würde steigen. Die Straße könnte wieder mehr zum Kommunikationsraum und Spielraum für Kinder werden.

## "Heidelberger Verhältnisse"

In Heidelberg haben, wie in den meisten Großstädten, die Verkehrsprobleme mittlerweile bedrohliche Ausmaße angenommen. Zu den Stoßzeiten erstickt Heidelberg nahezu im Pkw-Verkehr. Dabei wird der Straßenbau in Rhein-Neckar-Raum weiter forciert (z. B. B 535), so daß die Probleme sich noch verschärfen werden. Städte mit einem leistungsfähigen Straßenbahnnetz wie z. B. Karlsruhe oder Freiburg sind zweifellos eher als Heidelberg in der Lage, ihre Verkehrsprobleme zu lösen.

Das Heidelberger Straßenbahnnetz war seit den 60er und 70er Jahren durch eine Kette von Fehlentscheidungen und Versäumnissen in seiner Leistungsfähigkeit zurückgeworfen worden. Etwa die Hälfte des 42 km langen Schienennetzes wurde aufgegeben, die Heidelberger Straßenbahn wurde zur "Schrumpfbahn" und stand zur Disposition. Der Heidelberger Generalverkehrsplan von Prof. Schaechterle von 1970 sah nur noch zwei Strecken vor, das sogenannte Ypsilon-Netz: Handschuhsheim - Leimen und Bismarckplatz - Kurfürstenanlage - Eppelheim [4]. Eine Geschichte der verpaßten Gelegenheiten - statt Streckenstilllegungen hätten Modernisierungen und Ausbauten erfolgen müssen. Neubaugebiete und ganze Stadtteile (Emmertsgrund) entstanden ohne Straßenbahnerschließung. Bis in die jüngste Vergangenheit fand in Heidelberg Stadtplanung ohne Einbeziehung des schienengebundenen Nahverkehrs statt.

## Der Verkehrsentwicklungsplan - die Lösung?

Das vorhandene Schienennetz entspricht nicht den heutigen Anforderungen: Wichtige Stadtteile wie Altstadt, Neuenheimer Feld, Kirchheim, Emmertsgrund, Boxberg, Hasenleiser, Schlierbach, Ziegelhausen und Teile von Wieblingen sind nicht angeschlossen. Viele Umlandgemeinden sind nur mit unattraktiven Buslinien, teilweise über umständliches Umsteigen erreichbar: Plankstadt, Schwetzingen, Oftersheim, Sandhausen, Walldorf, St. Ilgen, Nußloch, Wiesloch, Neckargemünd und Ladenburg.

Die Ausbauvorschläge des neuen Heidelberger Verkehrsentwicklungsplans (VEP) gehen in die richtige Richtung [5]. Als Programm gehen sie aber nicht weit genug. Innovative Lösungen wie eine Zwei-System-Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild kommen zu kurz. Wenn nicht über das jetzt vom VEP Angedachte wesentlich hinaus gegangen wird, wird der öffentliche Verkehr in den nächsten Jahrzehnten nicht in der Lage sein, die gewünschten Personenverkehrsströme vom motorisierten Individualverkehr abzuziehen und aufzunehmen.

Die notwendigen Kapazitätserweiterungen des ÖPNV sind in Heidelberg nur durch einen entschlossenen Ausbau des Straßenbahnnetzes möglich. Zur Erschließung der Umlandgemeinden ist ein Planungs- und Finanzierungsverbund der Stadt Heidelberg, der betroffenen Gemeinden und des Rhein-Neckar-Kreises erforderlich.

Auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht empfiehlt sich in Heidelberg der Ausbau und Anschluß wichtiger Stadtteile. Heidelberg ist mit seinen rund fünfzig Triebwagen ein relativ kleiner Betrieb. Da bei der gewünschten Verkehrsverlagerung hin zum ÖPNV der Straßenbahnbetrieb unverzichtbar ist, muß er allein schon aus wirtschaftlichen Gründen ausgebaut werden, damit vorhandene Betriebsmittel effektiver ausgenutzt werden können. Auch Dieter Ludwig, Chef der Karlsruher Verkehrsbetriebe ist der Meinung, daß ein zu kleiner Straßenbahnbetrieb unrentabel ist.

### Anforderungen an eine attraktive Schienenanbindung

- Attraktiver Schienenverkehr muß eine schnelle, vom MIV unabhängige Verbindung von den Umlandgemeinden und den Stadtteilen zur Heidelberger Innenstadt und zum DB-Fernverkehr sicherstellen. Nur so können bisherige MIV-Nutzer für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden.
- Gleichzeitig muß die innerörtliche Erschließung in den Gemeinden und Stadtteilen sicherstellen, daß die Straßenbahn von möglichst vielen Bewohnern zu Fuß bequem erreicht werden kann.
- Eine dichte Taktfolge ist sowohl hinsichtlich der sich daraus ergebenden Attraktivität für (potentielle) Nutzer, als auch im Hinblick auf die Beförderungskapazität dringend erforderlich. Ein zweigleisiger Ausbau ist deshalb - von wenigen Ausnahmen in engen Ortsdurchfahrten abgesehen - zwingend notwendig.
- Um die zu erwartenden und mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung anzustrebenden Kapazitäten bewältigen zu können, sind Fahrzeuge mit großem Fassungsvermögen erforderlich, die auch zur Hauptverkehrszeit ausreichend bequeme Sitzplätze anbieten.

### Wer soll das bezahlen?

Der Bau einer Straßenbahnstrecke erfordert eine hohe Investition, die den Haushalt einer Stadt oder Gemeinde überfordern kann. Im Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) sind daher Zuschüsse von Bund und Land in Höhe von 85 % der Baukosten vorgesehen, so daß nur 15 % von

den Gemeinden zu tragen sind. Gefördert werden nur vom Autoverkehr unabhängige Straßenbahnstrecken. Darunter versteht man zur Zeit einen eigenen Gleiskörper, der von der Straße mindestens durch einen acht Zentimeter hohen Randstein abgetrennt ist. Dies wird insbesondere in engen Ortsdurchfahrten von den Anwohnern häufig nicht akzeptiert.

Es gibt aber auch andere Lösungen, die ein schnelles Fortkommen der Straßenbahn an solchen Stellen gewährleisten können: Straßenbahn und Autoverkehr benutzen die gleiche Trasse. An der Einfahrt wird durch eine Lichtsignalanlage bei Annäherung der Straßenbahn der Autoverkehr angehalten, so daß die Straße für die Bahn frei bleibt. Die Autos folgen dann der Bahn. So wird die Verkehrsfläche zeitlich statt räumlich verteilt. Dies nennt man "kooperatives Verkehrsmanagement".

Eine andere Möglichkeit liegt in der Verkehrsberuhigung. Die von der Straßenbahn befahrene Straße wird an einer Stelle für den Durchgangsautoverkehr gesperrt. Dieser wird auf andere Straßen geleitet, so daß in der engen Durchfahrt nur Quell- und Zielverkehr verbleibt, der die Bahn nicht behindert. Die Durchführung des GVFG sollte dahingehend geändert werden, daß auch solche Lösungen gefördert werden. Baden-Württembergs Verkehrsminister Schaufler hat sich schon einmal in diesem Sinne geäußert [6].

## **Diese Broschüre - eine Diskussionsgrundlage**

Mit dieser Broschüre halten Sie eine Aufzählung von Möglichkeiten für den Ausbau des Schienennetzes in und um Heidelberg als Diskussionsgrundlage in den Händen. Wir konzentrieren uns dabei auf den Ausbau des meterspurigen Straßenbahnnetzes. Da das Thema Zwei-System-Stadtbahn überregionale Bedeutung hat, wird es hier nur an den Stellen angesprochen, wo es besonders angebracht ist (z. B. im Neckartal).

Für jeden Streckenast des Straßenbahnnetzes werden mögliche Streckenvarianten präsentiert. Diese stammen aus offiziellen Planungen und Vorschlägen von politischer Seite oder von Bürgerinitiativen; eigene Vorschläge haben wir ergänzt. Es werden auch dann mehrere Varianten dargestellt, wenn bereits eine politische Vorentscheidung für eine Variante getroffen wurde (z. B. Kirchheim).

Die *Textteile* vermitteln geschichtliche Hintergründe, gehen auf die besondere Situation der Stadtteile und/oder Umlandgemeinden am jeweiligen Streckenast ein und diskutieren die vorgestellten Varianten für den Schienennetzausbau. *Pläne* zeigen den möglichen Streckenverlauf. Bestehende Strecken sind als durchgezogene Linie, vorgeschlagene Neubaustrecken gestrichelt und ergänzende Optionen gepunktet dargestellt. Bei den Optionen ist die Streckenführung offen. Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten hinsichtlich Erschließungsfunktion, Fahrmöglichkeiten, ergänzende Busverbindungen und Investitionen werden durch die Darstellung in *Tabellen* vergleichbar gemacht.

Diese Untersuchung stellt kein Gutachten dar. Wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, was die Anzahl und Art der Varianten betrifft. Genauere Angaben müssen streckenbezogenen Machbarkeitsstudien vorbehalten bleiben. Mit dieser Broschüre wollen wir zur Diskussion über den Schienennetzausbau in der Öffentlichkeit, den Parteien und den politischen Gremien beitragen. Adressat ist also in erster Linie die Politik und nicht die Verkehrsbetriebe HSB, OEG u. a., deren Handlungsspielraum politisch vorgegeben wird. Es ist unser Ziel, einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrs- und damit der Lebensverhältnisse zu leisten. Wir wollen Handlungsbedarf aufzeigen und die Entscheidungsprozesse für den Ausbau des Schienennetzes beschleunigen. Wir freuen uns, wenn Sie in Kommentaren und kritischen Anmerkungen den Dialog mit uns aufnehmen.