

1. Bergheim/Weststadt

1.1 Allgemeines

Im Zentrum des Heidelberger Straßenbahnnetzes liegt ein Verteilerring (Bismarckplatz - Adenauerplatz - Kurfürstenanlage - Hauptbahnhof - Karl-Metz-Straße - Bergheimer Straße), in den alle Straßenbahnstrecken einmünden.

Die bis 1973 befahrene direkte Straßenbahnverbindung zwischen den Haltestellen Adenauerplatz und Franz-Knauff-Straße durch die nördliche Rohrbacher Straße ist für eine sinnvolle Gestaltung des Innenstadtnetzes dringend erforderlich. Nur diese direkte Verbindung ermöglicht attraktive kurze Fahrzeiten von den südlichen Ausbaustrecken in die Innenstadt und ist daher auch im Verkehrsentwicklungsplan enthalten. Wenn das Straßenbahnnetz in und um Heidelberg ausgebaut wird, ist auch eine Neugestaltung des Bismarckplatzes und/oder der Wiederaufbau des Knotenpunktes Adenauerplatz erforderlich. Auf die Gestaltung von Knotenpunkten/Plätzen soll jedoch in dieser Broschüre nicht im Detail eingegangen werden.

Die wichtigsten Ziele in Heidelberg sind der Bereich Bismarckplatz/Adenauerplatz und der Hauptbahnhof. Im folgenden wird aus der Sicht der einzelnen Streckenäste untersucht, wie diese beiden Ziele möglichst direkt erreicht werden können. Die Varianten sind gemäß dem Anschluß der Strecke aus Kirchheim an den Innenstadtring benannt.

1.2 Aus Richtung Kirchheim

(Walldorf, Sandhausen, Patrick-Henry-Village)

Diese neu zu bauende Strecke kann folgendermaßen an den Innenstadtring angeschlossen werden:

| | In Richtung Bismarckplatz (- Altstadt, - Handschuhsheim) | In Richtung Hauptbahnhof (- Pfaffengrund, - Wieblingen, - Neuenheimer Feld) |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Variante 1 <i>Kaiserstraße/ Ringstraße</i> | Karl-Benz-Straße - Montpellierbrücke - Ringstraße - Römerkreis | Karl-Benz-Straße - Montpellierbrücke - Ringstraße - westliche Kaiserstraße |
| Variante 2 <i>Hauptbahnhof- Brücke</i> | Karl-Benz-Straße - Czernyring - Hauptbahnhofbrücke | Karl-Benz-Straße - Czernyring - Hauptbahnhofbrücke |
| Variante 3 <i>Römerstraße</i> | Hebelstraße - Römerstraße - Römerkreis | Hebelstraße - Römerstraße - Römerkreis |
| Variante 4 <i>Lessingstraße/ Franz-Knauff- Straße</i> | Hebelstraße - Franz-Knauff-Straße oder parallel oberhalb DB-Gleise - Rohrbacher Straße | Karl-Benz-Straße - Montpellierbrücke - Lessingstraße |

Nur bei Variante 4 ist zusätzlich eine direkte Verbindung aus Richtung Kirchheim in Richtung Rohrbach durch ein Gleisdreieck an der Franz-Knauff-Straße möglich. Bei Variante 1 ist optional eine Streckenführung nach Kirchheim durch die Speyerer Straße eingezeichnet (siehe Kirchheim Variante 5).

1.3 Aus Richtung Pfaffengrund:

(Ketsch, Schwetzingen, Plankstadt, Eppelheim)

Es besteht eine direkte Strecke zum Bismarckplatz über Czernybrücke - Bergheimer Straße, von der aus es auch möglich ist, auf einem kleinen Umweg über die Karl-Metz-Straße den Hauptbahnhof anzufahren. Der Umweg ließe sich durch eine kurze Neubaustrecke auf der Alten Eppelheimer Straße zwischen Czernyring und Karl-Metz-Straße vermeiden (siehe Variante 1). Eine neu zu errichtende Hauptbahnhofbrücke würde den Hauptbahnhof direkt an diesen Ast anschließen (siehe Variante 2).

1.4 Aus Richtung Wieblingen:

(Mannheim, Edingen)

Über die 1993 eröffnete OEG-Strecke erhielt Wieblingen eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof. Es wäre wichtig, daß eine zweite Straßenbahnverbindung direkt zum Bismarckplatz über die Bergheimer Straße geführt wird. Dies kann geschehen:

- über die bis 1993 von der OEG befahrene Trasse durch die Blücherstraße (siehe Plan Variante 3);
- über die Mannheimer Straße (siehe Plan Variante 1);

1.5 Aus Richtung Neuenheimer Feld:

(Ladenburg)

Die bestehende Strecke führt über die Karl-Metz-Straße zum Hauptbahnhof. Durch Einbau eines Gleisdreiecks an der Kreuzung Mittermaierstraße/Bergheimer Straße ist die direkte Verbindung zum Bismarckplatz über die Bergheimer Straße wiederherzustellen. Dies ermöglicht mehr Optionen der Linienführung im Innenstadtring.

1.6 Aus Richtung Handschuhsheim:

(Bergstraße, Dossenheim)

Die seit langem bestehende Strecke führt über die Handschuhsheimer Landstraße zum Bismarckplatz. Der Lückenschluß in der Berliner Straße hat die direkte Verbindung zum Hauptbahnhof hergestellt.

1.7 Aus Richtung Altstadt:

(Elsenztal, Nekargemünd, Schlierbach)

Der Anschluß an den Verteilerring ergibt sich unmittelbar aus der/den Altstadt-Variante/n (siehe Kapitel "Altstadt"). Optimal wäre eine Verlängerung der beiden Achsen "Bergheimer Straße" und "Kurfürsten-Anlage" in die Hauptstraße und die Friedrich-Ebert-Anlage. Den Streckenast aus der Friedrich-Ebert-Anlage sollte man zusätzlich auch mit der Bergheimer Straße verknüpfen. Vom Neckartal her würde man am schnellsten (auch mit Stadtbahnoption) durch die Ebertanlage über den Verteilerring in andere Stadtteile gelangen.

1.8 Aus Richtung Rohrbach:

(Wiesloch, Nußloch, Leimen, Emmertsgrund, Hasenleiser)

Um die Straßenbahnverbindung aus den weiter entfernten Gemeinden Wiesloch, Nußloch und Leimen attraktiver zu machen, muß die Fahrzeit zum Bismarckplatz verkürzt werden. Dazu ist es notwendig, die Netzlücke in der Rohrbacher Straße wieder zu schließen.

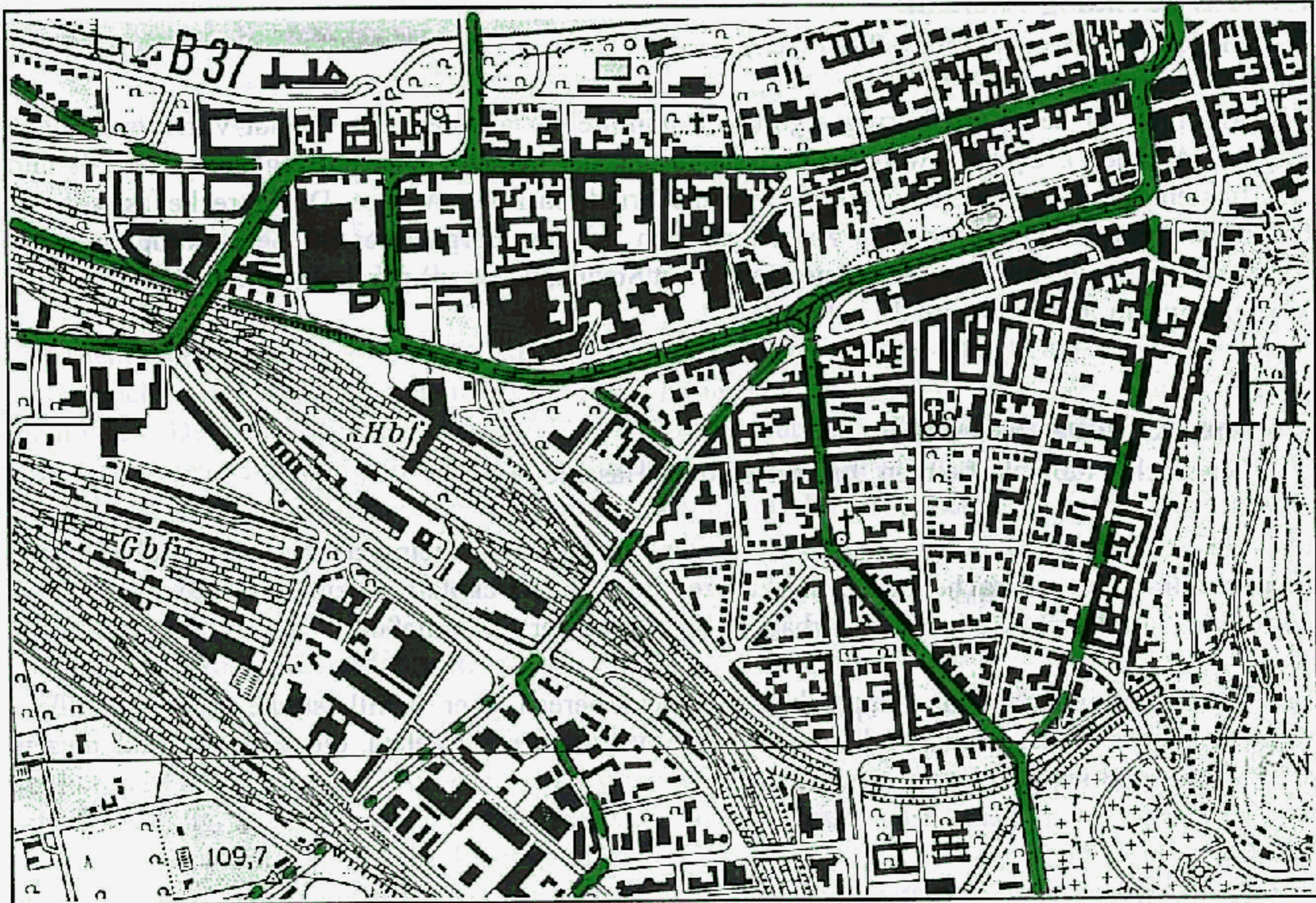
Eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof besteht bereits über Schillerstraße - Römerstraße - Römerkreis. Es sollte jedoch auch weiterhin die Möglichkeit bestehen, die Weststadt auf diesem Weg mit dem Bismarckplatz zu verbinden.

1.9 Bewertung

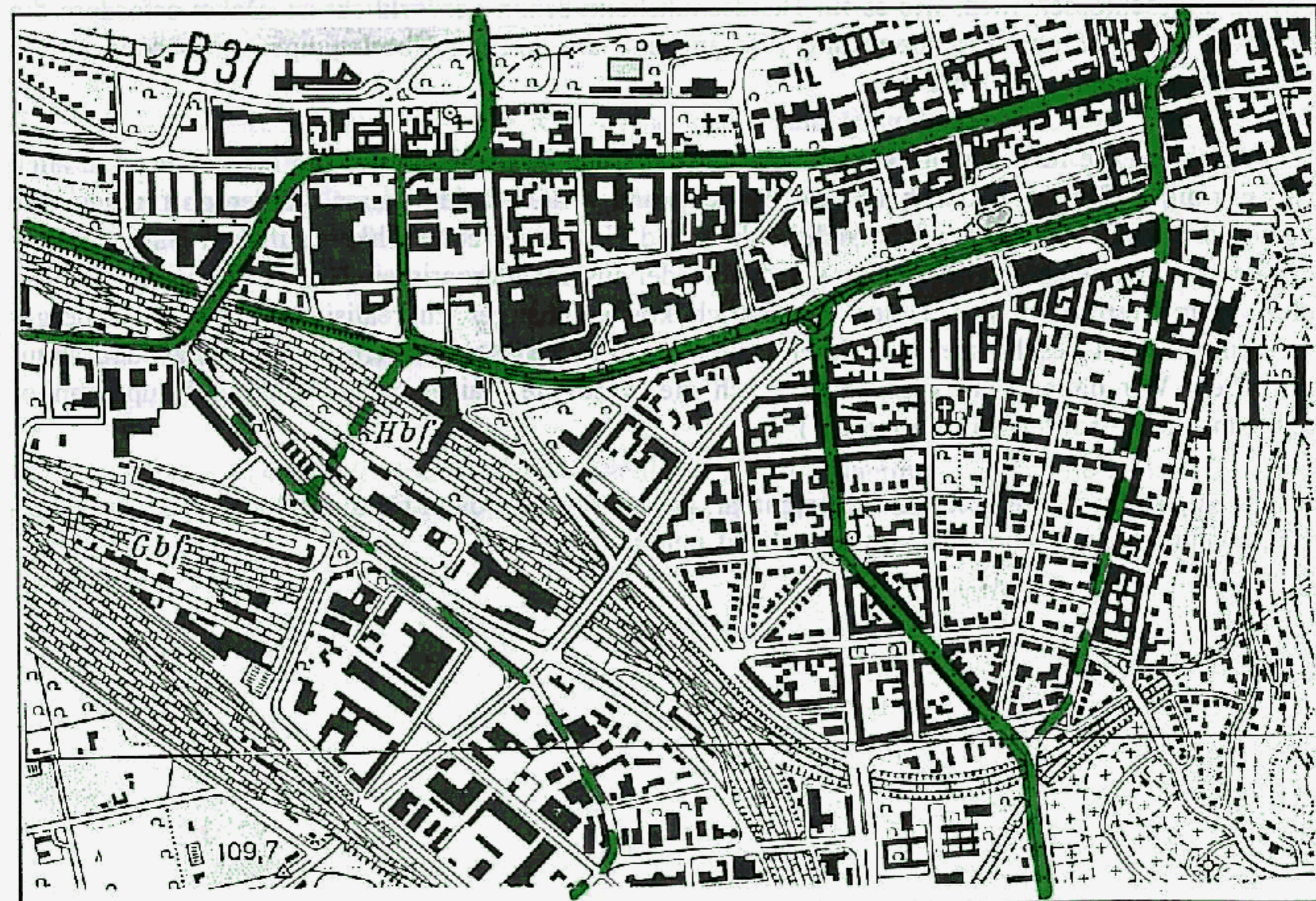
Die Hauptziele Bismarckplatz/Adenauerplatz und Hauptbahnhof werden am besten erreicht, wenn jeder Streckenast sich wie ein Ypsilon oder ein Flußdelta verzweigt und zweifach an den Verteilerring angeschlossen wird, wie es für Handschuhsheim schon verwirklicht ist. Dabei erfordern die Strecken aus Richtung Kirchheim und Pfaffengrund die meisten Überlegungen, insbesondere zur Frage einer Hauptbahnhofbrücke.

So interessant die Idee des direkten Umsteigens aus der Straßenbahn auf die DB-Bahnsteige auch ist - nur die in Richtung Kirchheim und Pfaffengrund verkehrenden Linien würden dort halten. Die gerade erst zum Zwecke der Übersichtlichkeit und Umsteigefreundlichkeit auf dem Bahnhofsvorplatz zusammengelegten Haltestellen würden wieder auseinandergerissen. Die Streckenvarianten über die Montpellierbrücke sind zudem wesentlich kostengünstiger zu realisieren. Der Heidelberger Gemeinderat hat beschlossen, Kirchheim über die Strecke Montpellierbrücke - Ringstraße anzuschließen. Wir halten eine Ergänzung durch die westliche Kaiserstraße Richtung Hauptbahnhof unbedingt für erforderlich (Variante 1).

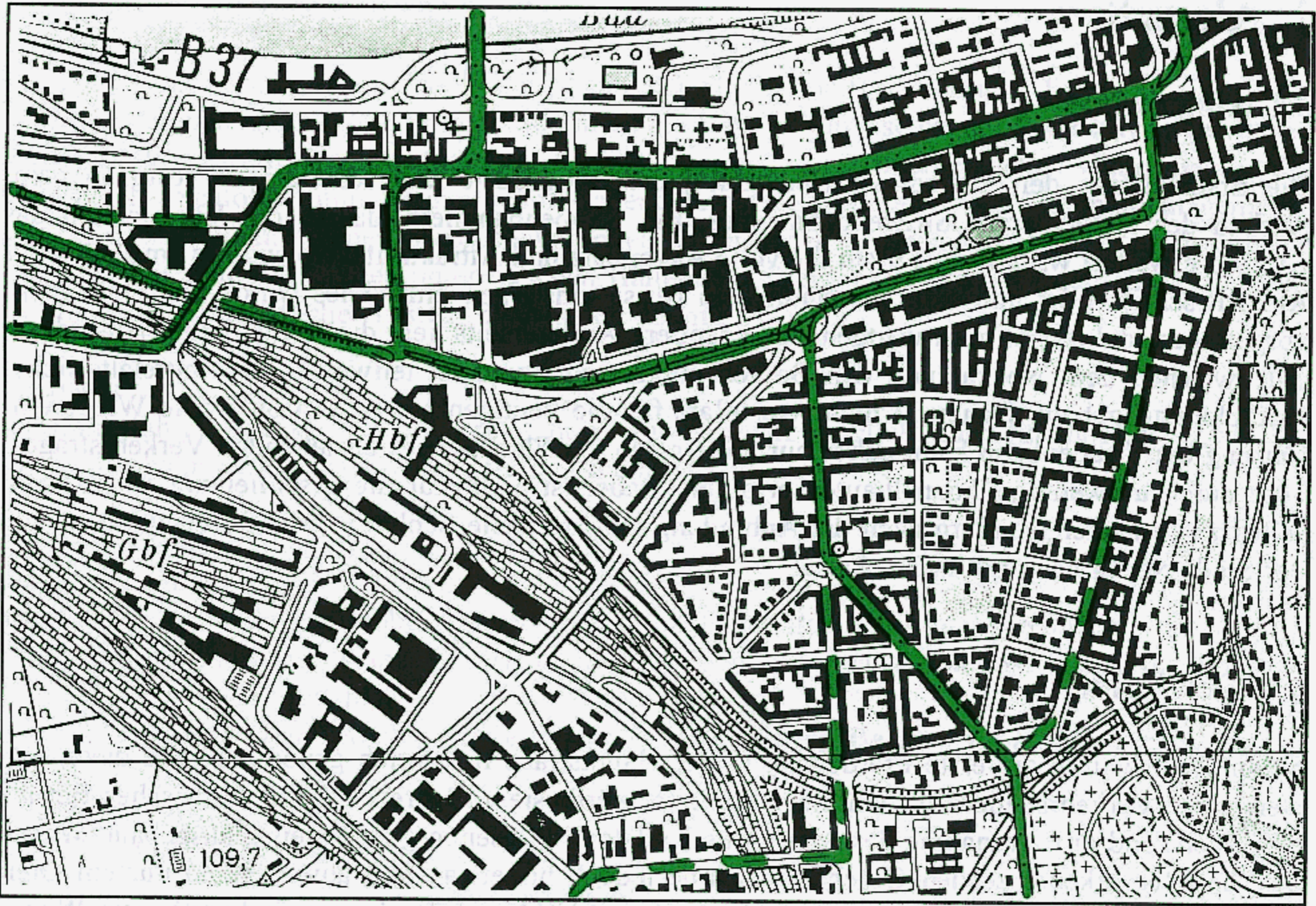
Daher ist die Hauptbahnhofbrücke verzichtbar, auch wenn man dann für die Relation Pfaffengrund - Hauptbahnhof einen kleinen Umweg in Kauf nehmen muß.



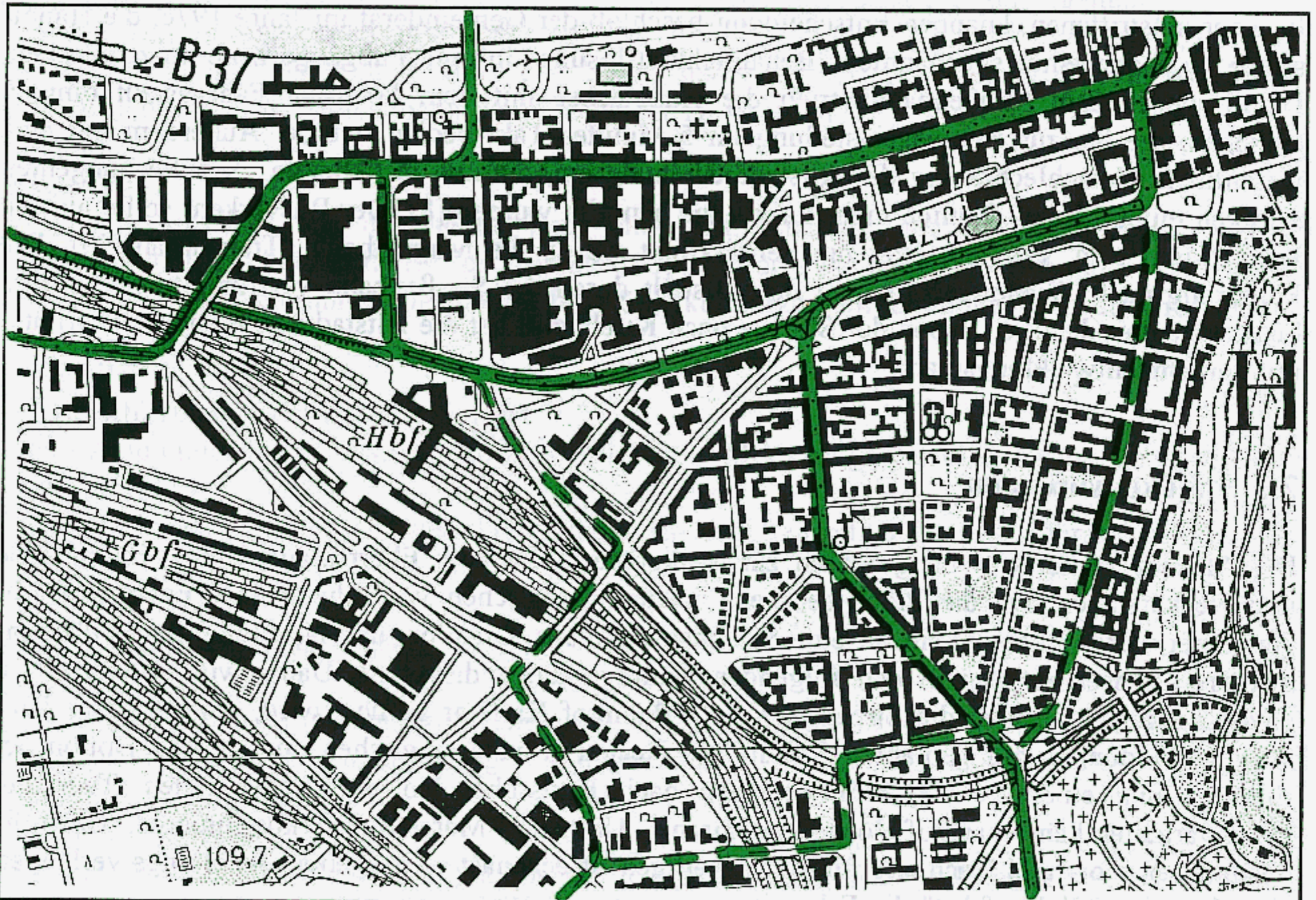
Bergheim/Weststadt Variante 1: Kaiserstraße/Ringstraße



Bergheim/Weststadt Variante 2: Hauptbahnhofbrücke



Bergheim/Weststadt Variante 3: Römerstraße



Bergheim/Weststadt Variante 4: Lessingstraße/Franz-Knauff-Straße