

2. Altstadt

2.1 Allgemeines

Die Erschließung der Altstadt ist gleichzeitig die dringendste und schwierigste Aufgabe beim Ausbau des Heidelberger Straßenbahnnetzes. Ein Straßenbahnnetz, das in die Vororte und das Umland erweitert wird, besitzt nicht die volle Akzeptanz und Attraktivität, solange es am Rande der Altstadt schon endet und man umständlich in Busse umsteigen muß. Dies wurde von Gutachtern vorgetragen und ist politisch weitgehend akzeptiert. Andererseits liegt die Heidelberger Altstadt im Tal zwischen dem Neckar und den Bergen eingezwängt und ist teilweise nach mittelalterlicher Stadtplanung gebaut. Daher ist nicht viel Platz für die heutigen Verkehrsströme. Die Wiedereinführung der Straßenbahn kann daher nur auf Kosten der Fläche eines bestehenden Verkehrsträgers oder durch aufwendige Tunnelbauten erfolgen. Dabei ist nicht nur die Erschließung der Altstadt selbst zu bedenken, sondern auch die Anbindung der Stadtteile Schlierbach und Ziegelhausen und der Stadt Neckargemünd im Neckartal.

2.2 Geschichte

Schon 1885 wurde die erste Pferdebahn in der Hauptstraße in Betrieb genommen. Da diese dem steigenden Verkehrsbedürfnis nicht mehr genügte, wurde sie im Jahre 1902 auf elektrischen Betrieb umgestellt und mit Ausnahme des Abschnitts Karlstor - Friesenberg zweigleisig ausgebaut. Wegen des Anlieferverkehrs zu den Geschäften wurde jedoch bis etwa 1945 abwechselnd nur ein Gleis benutzt. Die Strecke wurde 1910 nach Schlierbach und 1914 nach Neckargemünd verlängert. Wegen der Zunahme des Autoverkehrs auf der B 37 wurde der Abschnitt Karlstor - Neckargemünd 1962 auf Bus umgestellt [7].

In einer umstrittenen, knappen Entscheidung beschloß der Gemeinderat im Jahre 1976, die Hauptstraße im Sinne einer sogenannten "Behaglichkeitslösung" in eine Fußgängerzone umzugestalten. Damit wurde dem Straßenbahnbetrieb die Hauptachse mit dem höchsten Fahrgastaufkommen entzogen, die bis zur Betriebseinstellung im 5-Minuten-Takt bedient wurde. Außerdem trat eine wesentliche Verschlechterung der Altstadtbedienung ein, die nun mit Bussen über die Tangenten erfolgen mußte, wozu deutlich mehr Fahrzeuge benötigt wurden [8]. Der Busverkehr sollte nur ein Provisorium sein. Geplant, aber nie verwirklicht wurde die Magnetbahn "Transurban" [9]. Die Forderung nach Wiedererschließung der Altstadt durch die Straßenbahn verstummte nie und ist heute aktueller denn je. Neben der Strecke nach Kirchheim hat die Altstadterschließung Priorität 1 im Verkehrsentwicklungsplan.

2.3 Streckenvarianten

Die Altstadt besitzt vier Längsachsen zur Verkehrserschließung: Ebertanlage, Plöck, Hauptstraße und Neckarstaden. Da die Plöck sehr eng ist und inzwischen weitgehend dem Fahrradverkehr gewidmet wurde, scheidet sie für eine Schienentrasse aus. Die Vor- und Nachteile der verbleibenden drei Achsen werden in den folgenden Hauptvarianten diskutiert. Dabei wird grundsätzlich davon ausgegangen, daß die Strecke bis zum Bahnhof Karlstor geführt wird, um attraktive Umsteigeverbindungen zur geplanten S-Bahn ins Neckartal zu ermöglichen und um die Option der Einschleifung einer Zwei-System-Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild offenzuhalten. Teile der Hauptvarianten kann man auf Höhe Peterskirche - Uniplatz - Marstall auch kombinieren, wobei die diskutierten Vor- und Nachteile für den jeweiligen Streckenast weitergelten. Allerdings verlängert eine derartige "Slalomfahrt" die Fahrzeit.

2.3.1 Variante 1 - *Ebertanlage*

Durch Verlegung des PKW-Verkehrs in beiden Richtungen auf die südliche Fahrbahn (Gaisberg-tunnel) ließe sich auf der nördlichen Platz für eine Straßenbahntrasse bis zur Peterskirche gewinnen. Für die Weiterführung zum Bahnhof Karlstor kommt die ampelgeregelte Mitbenutzung des bestehenden Schloßbergtunnels durch die Straßenbahn infrage (kooperatives Verkehrsmanagement); oder man baut einen eigenen Straßenbahntunnel in Verlängerung des sogenannten "Altstadtabsau-gers", wobei man durch einen unterirdischen Haltepunkt "Bergbahn" und eventuell eine Haltestelle "Kettengasse" die östliche Altstadt erschließen könnte.

Vorteile:

Leistungsfähige Strecke, kurze Fahrzeit, hohe Taktfrequenz möglich, auch für mögliche Zwei-Sy-stem-Stadtbahn ins Neckar- oder Elsenzthal befahrbar.

Nachteile:

Randerschließung.

Bei Mitbenutzung des Schloßbergtunnels: östliche Altstadt nicht erschlossen, Konflikte mit MIV im Tunnel, möglicherweise keine Bezuschussung aus dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) auf diesem Teilstück.

Bei Tunnelneubau: hohe Kosten, lange Planungs- und Bauzeit, Belastung während der Bauzeit.

2.3.2 Variante 2 - *Neckarstaden*

Beim Neckarstaden gibt es grundsätzlich folgende Alternativen:

- die Gleise in die bestehende Straße zu verlegen und den Verkehrsraum gemeinsam mit dem MIV ampelgeregelt im Sinne eines kooperativen Verkehrsmanagements zu nutzen;
- eine eingleisige Streckenführung in Randlage, wo immer möglich auf eigenem Gleiskörper unter Einengung der PKW-Fahrspuren;
- die B 37 in einen Tunnel unter den Neckarstaden zu verlegen und an der Oberfläche nur Anliegerverkehr, Straßenbahn und Fußgänger zu belassen.

Vorteile:

Einfacher Anschluß ans bestehende Netz ohne Umgestaltung des Bismarckplatzes, günstige Linienführung möglich, attraktiv für Touristen, Option für Zwei-System-Stadtbahn.

Nur bei Bau des Autotunnels: leistungsfähige Strecke, kurze Fahrzeit, hohe Taktfrequenz möglich.

Nachteile:

Randerschließung, hochwassergefährdet.

Ohne Autotunnel: nicht leistungsfähig, Konflikt mit MIV, möglicherweise keine Bezuschussung nach GVFG.

Mit Autotunnel: sehr hohe Kosten, lange Planungs- und Bauzeit, Belastung während der Bauzeit.

2.3.3 Variante 3 - *Hauptstraße*

Bei der Hauptstraße kommen ein zweigleisiger Betrieb wie bis 1976, eine eingleisige Strecke mit Ausweichen sowie eine Tunnellösung (U-Straßenbahn) in Betracht.

Vorteile:

Optimale Erschließung der Altstadt auf der Mittelachse, attraktiv für die Kunden des Einzelhandels, kein Konflikt mit MIV.

Oberirdische Streckenführung: technisch einfach zu realisieren.

Tunnelstrecke: zusätzlich schnell und leistungsfähig, Option für Zwei-System-Stadtbahn

Nachteile:

Oberirdische Streckenführung: Konflikte mit Fußgängern und Lieferverkehr, langsam, geringe Leistungsfähigkeit, keine Stadtbahnoption.

Tunnelstrecke: hohe Kosten, möglicherweise Schaffung von Angsträumen für Fahrgäste.

2.4 Bewertung

Es ist wichtig, daß die Altstadt möglichst bald wieder durch eine Straßenbahnstrecke erschlossen wird, nach welcher Variante auch immer. Bei Abwägung der Vor- und Nachteile scheint die Neckarstaden-Variante am schlechtesten wegzukommen: Ohne Autotunnel bleibt die Bahn bei zweigleisiger Streckenführung genauso im Autoverkehr stecken, wie heute der Bus, so daß man sich fragt, ob sich die Investition nur wegen des eingesparten Umsteigens und der größeren Bequemlichkeit der Bahn lohnt. Eine eingleisige Strecke hätte nur eine begrenzte Kapazität und Verspätungen wären wahrscheinlich. Planung und Bau des Autotunnels hingegen würden auf lange Zeit Planungskapazitäten und Geldmittel binden, mit denen man an anderer Stelle den ÖPNV ausbauen müßte. Außerdem würde die Fertigstellung sehr lange dauern. Es ist auch fraglich, ob eine Straßenbahn auf dem dann autofreien Neckarstaden mit dem Konzept "Stadt am Fluß" vereinbar wäre.

Eine optimale Lösung wären *zwei Strecken* auf den verbleibenden Achsen Hauptstraße und *Ebertanlage*, in Verlängerung der Achsen Bergheimer Straße und Kurfürstenanlage. Dabei bliebe die Hauptlast der Verkehrsströme in der *schnellen und leistungsfähigen* Ebertanlage, über die auch die Weiterführung ins Neckartal möglich ist. Zusätzlich könnte eine Linie in der Hauptstraße die *kleinräumige, optimale Mittelachsenerschließung* übernehmen. Dieser Linie kann man auch eine längere Fahrzeit zugestehen. Den Konflikt mit den Fußgängern könnte man entschärfen, indem in der Plöck und in der Ebertanlage durch entsprechende Umgestaltung mehr Raum für Fußgänger geschaffen wird.

Die Idee, zwei Straßenbahnstrecken in der Altstadt zu haben, war in den 50er Jahren schon aktuell: Nachdem die Bundesbahn 1956 den Gaisberg- und den Schloßbergtunnel nicht mehr benötigte, wollte man die zwei Außenlinien nach Schlierbach und Neckargemünd aus der stark belasteten Hauptstraße in diese Tunnels verlegen und nur noch eine am Karlstor endende Linie in der Hauptstraße belassen. Leider entschied man sich 1959, diese Tunnelstrecke dem Autoverkehr zu widmen [10].



Altstadt Variante 1: Ebertanlage



Altstadt Variante 2: Neckarstaden



Altstadt Variante 3: Hauptstraße

ALTSTADT	Variante 1		Variante 2	Variante 3	
	<i>Ebertanlage</i>		<i>Neckarstaden</i>	<i>Hauptstraße</i>	
	<i>neuer Straßenbahn- tunnel</i>	<i>Mitbenutzung Schloßberg- tunnel</i>			
Erschließung und Zugangswege					
Stadthalle	nicht vorhanden	nicht vorhanden	sehr gut	gut	
Marstall	nicht vorhanden	nicht vorhanden	sehr gut	gut	
Alte Brücke	nicht vorhanden	nicht vorhanden	sehr gut	gut	
Psychologisches Institut	schlecht	schlecht	gut	sehr gut	
Kurpfälzisches Museum	schlecht	schlecht	gut	sehr gut	
Theater	gut	gut	schlecht	gut	
Univeritätsplatz	gut	gut	schlecht	sehr gut	
Rathaus	gut	nicht vorhanden	gut	sehr gut	
Karlsplatz	gut	nicht vorhanden	gut	sehr gut	
Völkerkunde-Museum	schlecht	nicht vorhanden	gut	sehr gut	
Hölderlin-Gymnasium	sehr gut	sehr gut	nicht vorhanden	gut	
Klingenteichhalle	gut	gut	nicht vorhanden	schlecht	
Peterskirche	sehr gut	sehr gut	nicht vorhanden	gut	
Bergbahn	sehr gut	nicht vorhanden	nicht vorhanden	gut	
Notwendige Busanschlüsse					
Innerhalb der Altstadt	Neckarstaden	Neckarstaden	Ebertanlage-Bergbahn	keine	
In Richtung...					
Schloß-Wolfsbrunnenweg - Schlierbach	ab Peterskirche	ab Peterskirche	ab Adenauerpl./Bismarckpl.	ab Adenauerplatz/Bismarckplatz	
Baulicher Aufwand/Investitionshöhe					
Neubaustrecken [Streckenlänge ca.]	2,0 km	2,0 km	1,8 km	1,9 km	
Brücken bzw. Unterführungen ?	keine	keine	-	-	
Tunnelstrecken ?	Neubau ca. 1 km	Mitbenutzung Schloßberg-T.	-	oberirdisch	Tunnelstrecke
Technische Realisierbarkeit ?	bis Peterskirche leicht, Peterskirche-Karlstor technische Prüfung erforderlich		leicht	keine leicht	1,9 km schwierig
Streckenführung (grobe Abschätzung)					
Auf eigenem Gleiskörper	2,0 km	2,0 km	1,8 km (falls Kfz-Tunnel)	-	1,9 km
Ohne eigenen Gleiskörper	-	-	1,8 km (falls kein Kfz-Tunnel)	0,6 km	-
In Fußgängerzone	-	-	-	1,3 km	-