

# 11. Wieblingen

## 11.1 Geschichte

Die heutige OEG-Trasse nach Wieblingen geht auf eine Lokaldampfbahn zurück, die ab 1891 zwischen Mannheim und Heidelberg verkehrte [34]. 1926 war außerdem eine HSB-Straßenbahnstrecke über die Bergheimer Straße und die Wieblinger Hauptstraße (heute Mannheimer Straße) bis etwa in Höhe Malthesergasse gebaut worden. Nach dem Bau der Autobahn mußte der Anschluß an das Innenstadtnetz in die Vangerowstraße umgelegt werden. Hier war der erste eigene Gleiskörper der Heidelberger Straßenbahn verwirklicht worden, in diesem Abschnitt sogar zweigleisig [35].

1966 wurde die HSB-Linie nach Wieblingen von Straßenbahn auf Omnibus umgestellt. Der Umstellungsgrund war der zunehmende Autoverkehr und die eingleisige Seitenlage auf der B 37 mit der schmalen Ortsdurchfahrt Wieblingen [36].

## 11.2 Allgemeines

Mit der Einstellung des Straßenbahnbetriebs waren gute Chancen vertan worden. Das damals schon geplante Berufsschulzentrum hätte eine optimale Anbindung bekommen können. Außerdem hat die Stadt Heidelberg es bis heute versäumt, nach dem Bau der Umgehungsstraße Wieblingen (K 9700) die Mannheimer Straße zu beruhigen. In einer beruhigten Mannheimer Straße würde die Straßenbahn toleriert und als Verkehrsmittel angenommen werden.

Selbst in jüngster Zeit, als man es nun schon wirklich hätte besser wissen müssen, war eine ausgezeichnete Gelegenheit für die Verbesserung des Straßenbahnverkehrs nach Wieblingen vertan worden. Nachdem die OEG ihre Linie Heidelberg - Mannheim von der Bergheimer Straße - Blücherstraße hin zu Kurfürstenanlage - Hauptbahnhof verlegt hatte, hätten die Weichen für eine schnelle, direkte Straßenbahnverbindung Wieblingen - Blücherstraße - Bergheimer Straße - Bismarckplatz gestellt werden müssen. Hierzu hätte man die alte OEG-Trasse durch und in Verlängerung der Blücherstraße erhalten und am Haltepunkt Berufsschule mit der neuen OEG-Trasse verbinden müssen. Der VCD Kreisverband hatte sich für die Offenhaltung dieser Option vehement eingesetzt, war aber bei der HSB und bei der Stadtverwaltung auf taube Ohren gestoßen.

In Wieblingen bestünde dringender Bedarf, den Stadtteil wieder mit der Straßenbahn an das HSB-Netz anzubinden, auch wegen des großen Berufsschulzentrums, der Von-Thadden-Schule und der Walldorfschule. Im August 1996 wurde im Aufsichtsrat der HSB und im Bezirksbeirat Wieblingen diskutiert, die OEG im 10-Minuten-Takt verkehren zu lassen und einen neuen Haltepunkt am Dammweg einzurichten. Gleichzeitig soll die Buslinie 34 nur noch bis zum Berufsförderungswerk verkehren. Die Buslinie 27 soll im 20-Minuten-Takt die Relation Wieblingen-Pfaffengrund ganztags bedienen und in die Mannheimer Straße geführt werden [37].

## 11.3 Streckenvarianten

Neben der besseren Nutzung der bestehenden OEG-Strecke (zusätzliche Haltestellen, Taktverdichtung) bieten sich für die Realisierung zwei Varianten an:

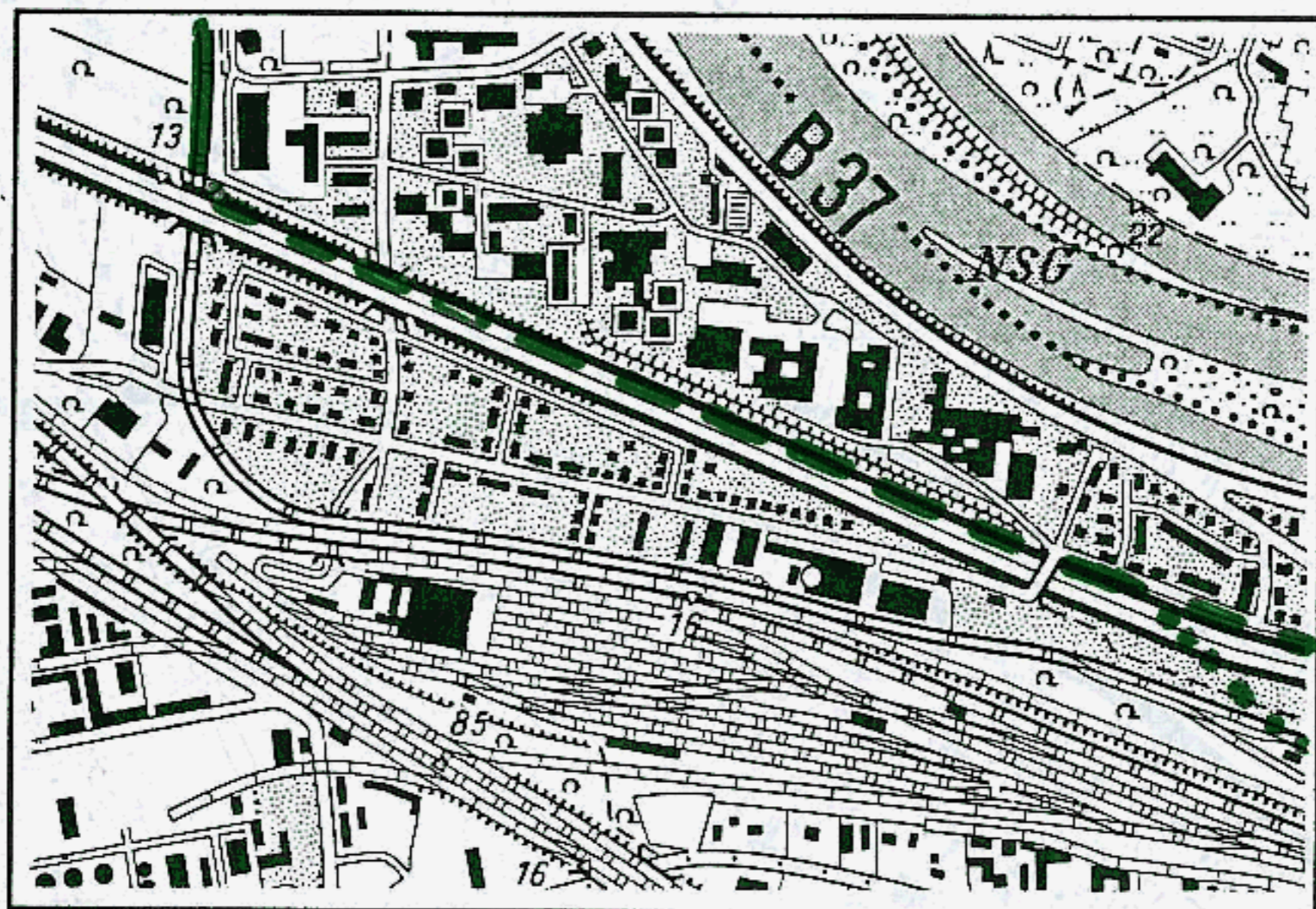
### Variante 1: B 37

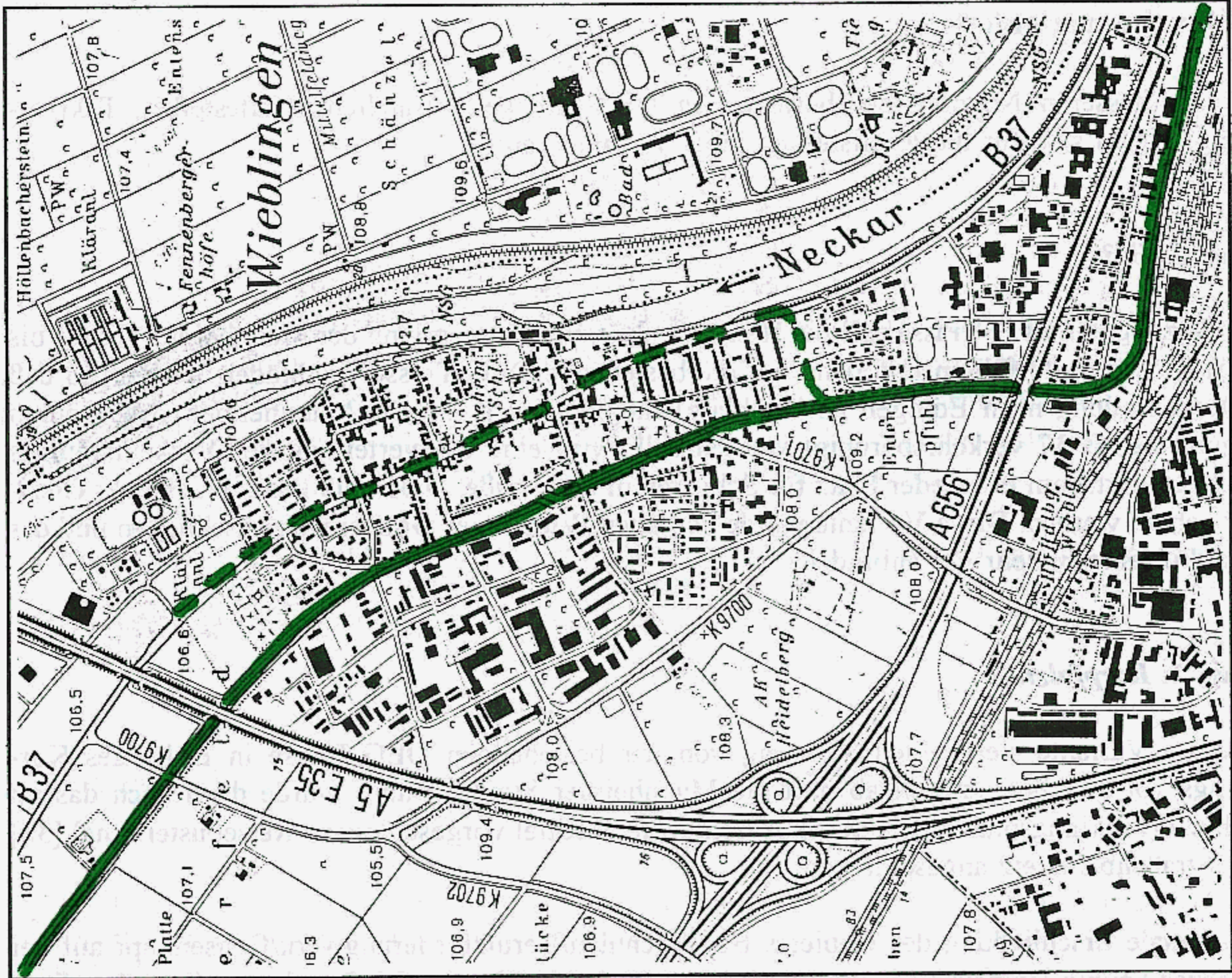
Zur Ergänzung der OEG-Trasse soll die HSB-Strecke wie früher entlang der Mannheimer Straße bis Höhe Walldorfschule führen und dann auf die bestehende OEG-Trasse eingefädelt werden, so daß eine Durchbindung nach Edingen (-Mannheim) möglich wäre. Da die Mannheimer Straße durch Verlegung der B 37 verkehrsberuhigt werden soll, wird eine Neuverteilung des Verkehrsraumes möglich: Im Ortskern ist wieder Platz für Schienen in der Straße, außerhalb kann ein eigener Gleiskörper gebaut werden. Diese Variante würde den alten Wieblinger Ortskern gut erschließen und das Berufsschulzentrum sehr gut anbinden.

### Variante 2: Kurpfalzring

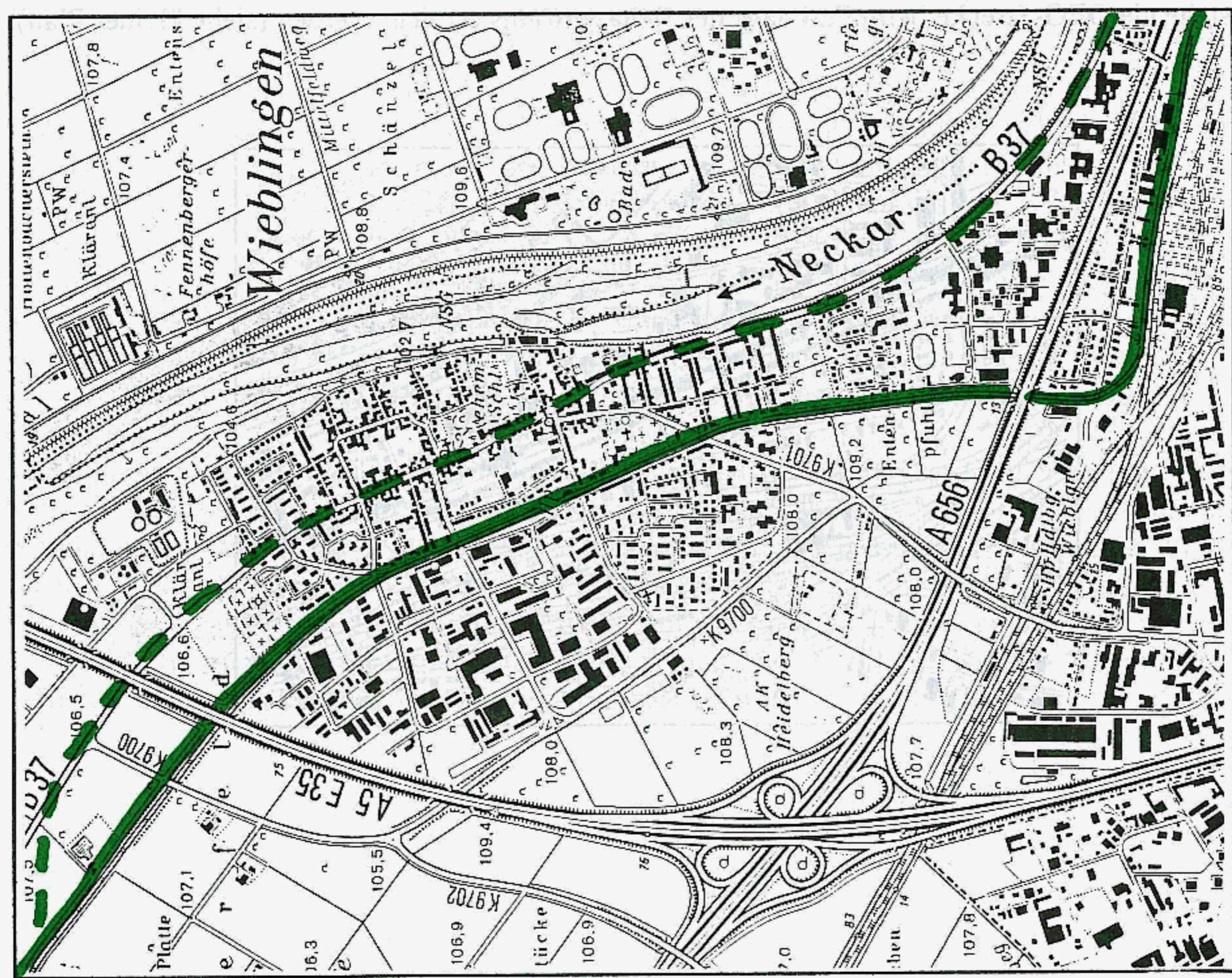
Die zweite Variante sieht einen Abzweig von der bestehenden OEG-Trasse in Höhe des Kurpfalzrings vor und benutzt erst ab dort die Mannheimer Straße. Damit würde dann auch das im Verkehrsentwicklungsplan an der BAB-Anschlußstelle Rittel vorgeschlagene Reisebusterminal [38] an das Straßenbahnnetz angeschlossen.

Eine optimale Erschließung des Gebietes Berufsschulen/Berufsförderungswerk/Ochsenkopf auf der Mittelachse könnte langfristig durch eine Verlegung der heutigen OEG-Strecke aus ihrer Randlage am Gelände der Deutschen Bahn auf eine Trasse entlang der Autobahn und eine Einfädung auf die bestehende OEG-Strecke beim Parkhaus des Reha-Zentrums erreicht werden (siehe kleiner Plan).





Wieblingen Variante 2: Kurpfalzring



Wieblingen Variante 1: B 37

<b>WIEBLINGEN</b>	<b>Variante 1</b> <i>B 37</i>	<b>Variante 2</b> <i>Kurpfalzring</i>
<b>Erschließung und Zugangswege</b>  Gewerbeschule Berufsförderungswerk Industriegebiet West Wieblingen Süd Wieblingen Mitte Wieblingen Nord	sehr gut sehr gut schlecht sehr gut sehr gut sehr gut	mäßig gut schlecht sehr gut sehr gut sehr gut
<b>Fahrmöglichkeiten/Umsteigezwang</b>  Richtung Innenstadt Richtung Pfaffengrund/Eppelheim Richtung Edingen/Mannheim	direkter Weg Umweg/Umsteigen oder Bus direkter Weg	direkter Weg Umweg/Umsteigen oder Bus direkter Weg
<b>Notwendige Busanschlüsse</b>  Innerhalb des Stadtteils  In Richtung...	Industriegebiet West  Pfaffengrund	Industriegebiet West, Gewerbeschule Pfaffengrund
<b>Baulicher Aufwand/Investitionshöhe</b>  Neubaustrecken [Streckenlänge ca.] Abriß von Gebäuden Umnutzung von Flächen Brücken bzw. Unterführungen ? Tunnelstrecken ? Technische Realisierbarkeit ?	5,0 km keine Acker bei Edingen keine keine günstig	1,9 km keine Spielplatz keine keine günstig
<b>Streckenführung (grobe Abschätzung)</b>  Auf eigenem Gleiskörper Ohne eigenen Gleiskörper	1,3 km 3,7 km (wenn B 37 verlegt)	0,3 km 1,6 km (wenn B 37 verlegt)