

12. Richtung Neckargemünd

12.1 Besondere Situation im unteren Neckartal

Der Neckartalabschnitt Neckargemünd - Heidelberg einschließlich HD-Altstadt stellt im gesamten Rhein-Neckar-Raum eine Besonderheit dar: In Neckargemünd vereinigen sich die dort bereits gebündelten Verkehrsströme aus dem Elsenztal und aus dem oberen Neckartal; der gesamte von Osten auf Heidelberg zuführende Verkehr (IV + ÖV) muß dieses Nadelöhr passieren. In Ziegelhausen kommt noch der Anteil aus Richtung Wilhelmsfeld/vorderer Odenwald hinzu.

Aufgrund der topographischen Enge sind Kapazitätsausweitungen, etwa durch zusätzliche Trassen, so gut wie ausgeschlossen. Eine Erweiterung des einen Verkehrsträgers geht also grundsätzlich auf Kosten eines anderen.

12.2. Geschichte und heutige Situation

Die Straßenbahn wurde 1910 vom Heidelberger Karlstor 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 [39].

Neckargemünd wird heute durch die Buslinie 35 mehr schlecht als recht angebunden. Neben dem eventuell noch zu verschmerzenden 20-Minuten-Takt sind die Verspätungsanfälligkeit in der Hauptverkehrszeit sowie die grundsätzlich zu geringe Kapazität - sich äußernd in häufiger Überfüllung - Kritikpunkte. Abhilfe schaffen soll die geplante S-Bahn, u. a. durch einen zusätzlichen Haltepunkt am Neckargemünder Stadttor. Dieser ist sicherlich dazu angetan, die extrem ungünstige Lage des Neckargemünder Bahnhofs weitab vom Siedlungsschwerpunkt etwas zu kompensieren - neben der schlechten Abstimmung Bahn/Bus wohl einer der Hauptgründe, warum das Bahnangebot zwischen Neckargemünd und Heidelberg im Vergleich zur Buslinie 35 weniger genutzt wird, trotz einer (tagsüber) relativ dichten Zugfolge.

Die S-Bahn ist für die Ortschaften weiter außerhalb sicherlich die optimale Lösung; ab Neckargemünd allerdings besteht die Gefahr von Kapazitätsengpässen. Darüber hinaus macht der Umsteigewang in Heidelberg die S-Bahn unter Umständen unattraktiv. Zudem erfordert das Reha-Zentrum in Kombination mit der nicht geklärten Rollstuhlgerchtheit der S-Bahn-Züge nach wie vor ein Zusatzangebot. Das größte Problem besteht darin, daß jedes zusätzliche Verkehrsmittel (z: B. eine eigene Straßenbahnlinie) in Konkurrenz zur geplanten S-Bahn tritt. Daher sind, neben den eingangs erwähnten verkehrlichen Problemen, die wirtschaftlichen Randbedingungen hierfür als ungünstig anzusehen.

12.3 Streckenvarianten

Variante 1: Straßenbahn nach Neckargemünd

Diese Variante würde ab Karlstor wie die heutige Omnibuslinie 35 verlaufen, wobei zwischen Karlstor und Neckargemünd abschnittsweise ein eigener Gleiskörper möglich wäre. Damit wäre Schlierbach optimal erschlossen. Optional könnte eine Stichstrecke über die Neckarbrücke nach Ziegelhausen geführt werden. Beim Bau der Brücke wurden 1914 schon einmal Straßenbahn-

schienen verlegt, die jedoch nie benutzt wurden [40]. In Neckargemünd würde die Strecke, entgegen der 1962 eingestellten Straßenbahnlinie 5, jedoch über den Hanfmarkt hinaus durch die Altstadt (Hauptstraße) ins Wiesenbacher Tal und zum Reha-Zentrum, ebenfalls wie die heutige Omnibuslinie 35, verlängert werden. Die Option einer Verlängerung Richtung Wiesenbach/Bammental wäre offen.

Problematisch ist der enge Abschnitt durch die Hauptstraße, der eingleisig bewältigt werden müßte und Steigungen bis ca. 5 % aufweist; lediglich das Problem des Konflikts mit dem PKW-Durchgangsverkehr könnte sich (in der Altstadt) durch die geplante Umgehungsstraße (Tunnel) lösen.

Zwei-System-Stadtbahn

Die Möglichkeit einer Zwei-System-Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild wurde Mitte der 80er Jahre von R. Wittek in die Diskussion gebracht. Sie bietet grundsätzlich den Vorteil, daß sie insbesondere in dem hochbelasteten Neckartalabschnitt Heidelberg-Karlstor - Neckargemünd keine eigene Gleistrasse benötigt, sondern die Gleise der DB AG mitbenutzt. Die Leistungsfähigkeit dieser Strecke im Zusammenhang mit der geplanten S-Bahn hinsichtlich der Takte und Haltestellenabstände wäre zu untersuchen.

Da die Witteksche Variante Neckargemünd als "normale" Straßenbahn durchquert, entspricht sie weitgehend der hier bereits untersuchten Variante 1. Im folgenden werden daher nur diejenigen Varianten aufgeführt, in welchen die Stadtbahn auf DB-Gleisen verbleibt. Auf dem Plan sind die vorgeschlagenen Stadtbahnhaltestellen durch ein eingekreistes H markiert.

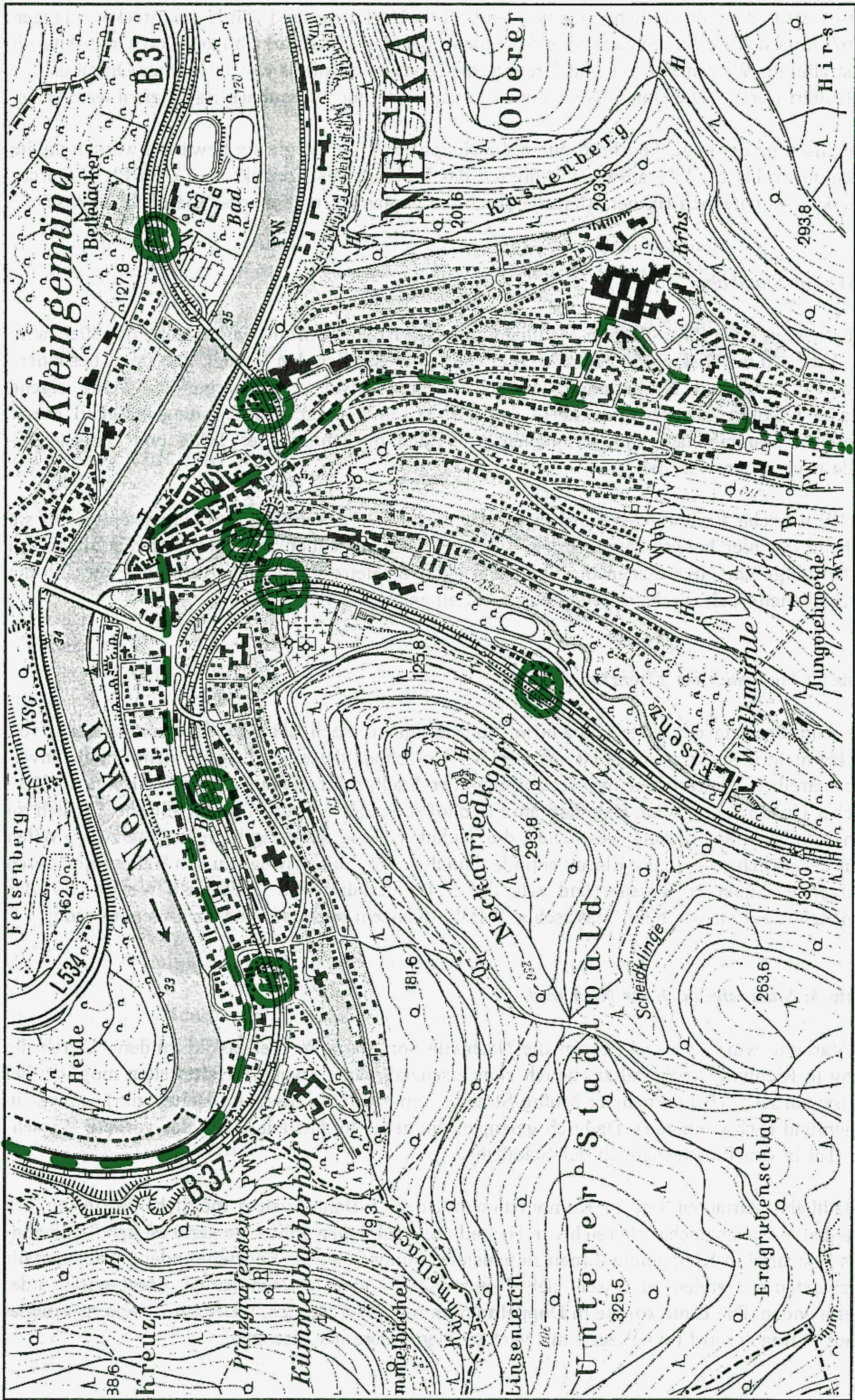
Variante 2: Stadtbahn ins Elsenztal

Da die Einbeziehung der Elsenztalbahn in das S-Bahnnetz nach der Grundsatzuntersuchung von 1996 [41] nicht mehr vorgesehen ist, existiert der Vorschlag, diese mit Zwei-System-Stadtbahnwagen zu betreiben. Haltestellen im Neckargemünder Stadtgebiet befänden sich im Bereich Kümmebacher Hof/Melacpass, am Bahnhof, am Friedhof sowie an der Adam-Siefert-Straße. Da sich im Elsenztal die Bahnlinie auf der westlichen, die Wohnbebauung aber ungünstigerweise zum größten Teil auf der östlichen Seite der Elsenz befinden, müßten die Zugangswege zu den Haltestellen durch Fußgängerstege über die Elsenz (und evtl. die B 45) verkürzt bzw. hergestellt werden. Für das Wiesenbacher Tal ist wie beim klassischen S-Bahn-Konzept nach wie vor ein Bus notwendig.

Variante 3: Stadtbahn auch ins Neckartal

Diese Variante wurde entwickelt, um die Nachteile von Variante 2 etwas zu mildern. Durch die Führung in Richtung Neckartal zusätzlich zum Elsenztal werden weitere Haltestellen möglich: bei der Elsenzbrücke (Bürgermeister-Müßig-Straße), am Stadttor (S-Bahn-Haltepunkt) sowie in Kleingemünd (Schwimmbad). Dadurch gelangen die gesamte Altstadt sowie das vordere Wiesenbacher Tal in den Einzugsbereich der Stadtbahn.

Die Stadtbahn-Varianten sind in Kombination mit dem S-Bahn-System möglich: da sie nur den unmittelbaren Nachbarschaftsbereich von Heidelberg erschließen sollen, genügte es, den Stadtbahnast ins Neckartal in Kleingemünd (neu zu bauendes Stumpfgleis als Endstelle) oder gegebenenfalls in Neckarsteinach enden zu lassen; der Elsenztal-Ast könnte in Bammental, Meckesheim oder Sinsheim enden. Die Linie könnte in Doppeltraktion betrieben werden, welche im Neckargemünder Bahnhof geflügelt wird (ein Wagen ins Neckar-, der andere ins Elsenztal).



Neckargemünd Variante 1: Straßenbahn (gestrichelt) Varianten 2,3: Stadtbahn (Haltestellen markiert)

NECKARGEMÜND	Variante 1 <i>Straßenbahn</i>	Variante 2 <i>Stadtbahn im Elsenztal</i>	Variante 3 <i>Stadtbahn auch im Neckartal</i>
Erschließung und Zugangswege			
Bereich Kümmelbacherhof/Melacpass	gut	sehr gut	sehr gut
Bereich Bahnhof	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Bereich Waldstraße/GHS	gut	gut	gut
Bereich Altstadt	sehr gut	schlecht	gut
Bereich Kastanienberg	gut	schlecht	gut (nördl.), schlecht (südl.)
Bereich Wiesenbacher Str.	sehr gut	nicht vorhanden	nicht vorh., nördl. Teil schlecht
Bereich Reha-Zentrum und Süd	sehr gut	nicht vorhanden	nicht vorh., nördl. Teil schlecht
Bereich östl. Hollmuthhang	gut	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Bereich westl. Hollmuthhang	schlecht	schlecht wegen Elsenz	schlecht wegen Elsenz
Bereich Elsenzthal (B 45)	nicht vorhanden	sehr gut	sehr gut
Kleingemünd	nicht vorhanden	nicht vorhanden	schlecht
Fahrmöglichkeiten/Umsteigezwang			
Richtung Heidelberg	direkt	direkt	direkt
Richtung Neckartal	Bahn (S-Bahn)	Bahn (S-Bahn)	direkt (abh. von Endstelle)
Richtung Bammental/Wiesenbach	Bahn/Busanschluß	direkt/Wiesenbach Busanschl.	direkt/Wiesenbach Busanschl.
Richtung Dilsberg	Busanschluß	Busanschluß	Busanschluß
Notwendige Busanschlüsse			
Innerhalb der Stadt (Kern)	gesamter Hollmuthbereich (Ost und West), Kleingemünd	gesamter Hollmuthbereich (Ost und West), Kleingemünd, gesamtes Wiesenbacher Tal, Reha-Zentrum	Wiesenbacher Tal, Reha-Zentrum, Kleingemünd
In Richtung...	Dilsberg, Wiesenbach, Bammental, Waldhilsbach über B 45	Dilsberg, Wiesenbach, Waldhilsbach	Dilsberg, Wiesenbach, Waldhilsbach
Baulicher Aufwand/Investitionshöhe			
Neubaustrecken [Streckenlänge ca.]	10,8 km ab Karlstor	keine (vorhanden)	keine (vorhanden)
Brücken bzw. Unterführungen ?	keine	keine (vorhanden)	keine (vorhanden)
Tunnelstrecken ?	keine	keine (vorhanden)	keine (vorhanden)
Technische Realisierbarkeit ?	schwierige Steigungsverhält- nisse in der engen Altstadt- durchführung Neckargemünd (Hauptstraße)	leicht: nur Einrichten Haltest., evtl. Einrichten einer Endstelle, Elektrifizierung Elsenzthalbahn	leicht: nur Einrichten Haltest., evtl. Endstelle in Kleingemünd, Elektrifizierung Elsenzthalbahn
Streckenführung (grobe Abschätzung)			
Auf eigenem Gleiskörper	7,7 km	keine	keine
Ohne eigenen Gleiskörper	3,1 km	keine	keine