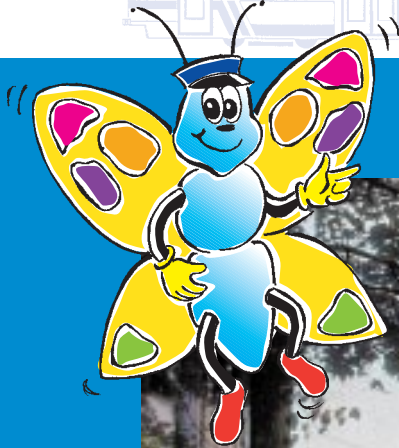
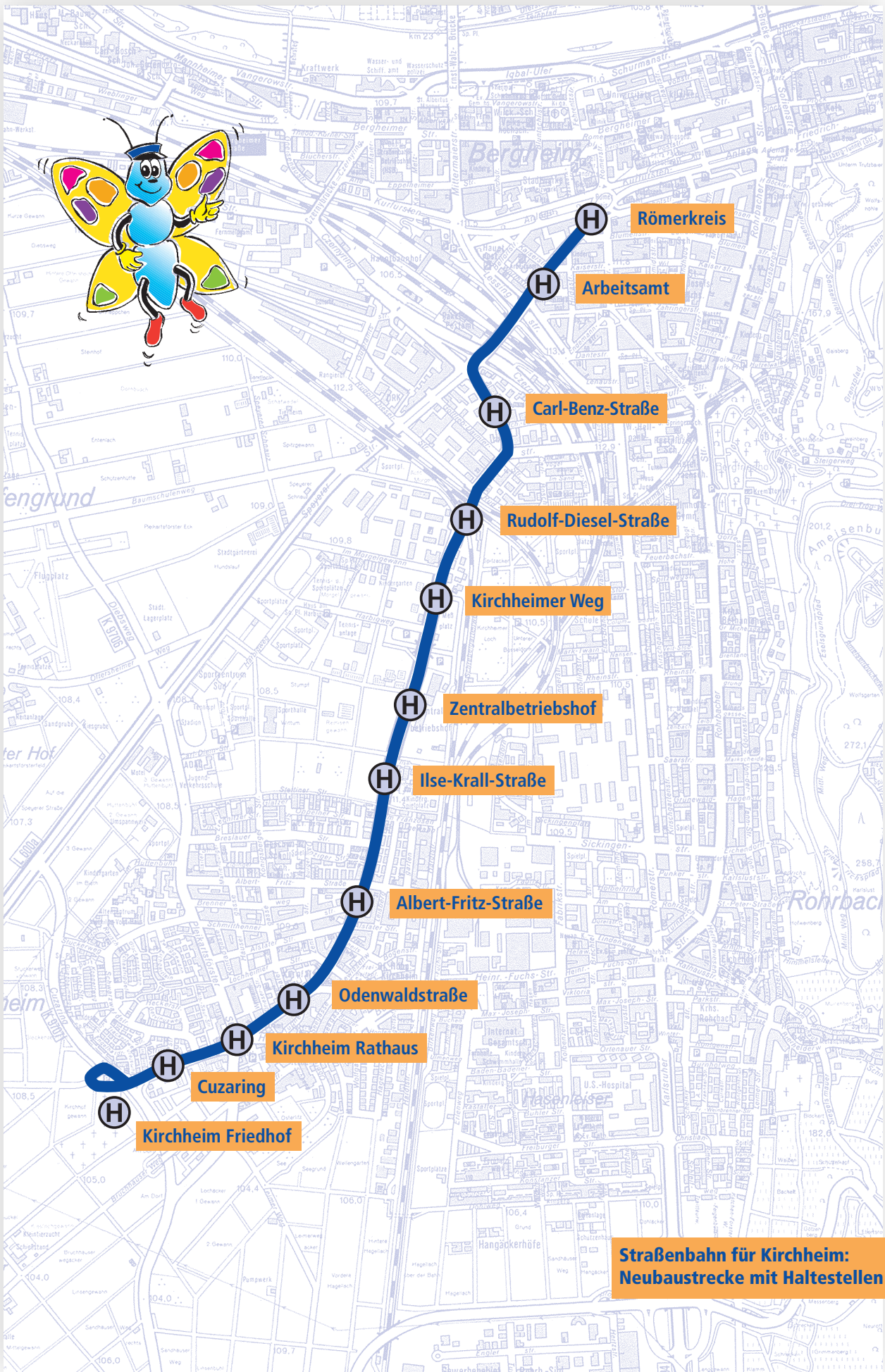


VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
HEIDELBERG

Straßenbahn für Kirchheim



Anschluss an die Zukunft



**Straßenbahn für Kirchheim:
Neubaustrecke mit Haltestellen**



Liebe Kirchheimerinnen und Kirchheimer,

Ihr Stadtteil bekommt Anschluss an die Straßenbahn! Damit kommen Sie bald schneller ins Stadtzentrum und zurück. Denn mit der Straßenbahn fahren Sie auf einer eigenen Trasse am Stau vorbei. Neben einer Fahrzeiterparnis von einigen Minuten bietet sie Ihnen auch mehr Fahrkomfort als die heute eingesetzten Busse.

Mit der Straßenbahn kommt nicht nur ein modernes Verkehrssystem nach Kirchheim. Der Stadtteil bekommt gleichzeitig die großartige Chance einer attraktiven Umgestaltung seines Zentrums, wie sie sonst auf absehbare Zeit nicht zu verwirklichen wäre.

Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir Sie umfassend über die Planungen informieren. Wenn Sie Fragen haben, auf die Sie hier keine Antwort finden, helfen Ihnen gern die auf Seite 19 genannten Ansprechpartner bei der Stadt Heidelberg und der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG weiter.

„Und wann fährt die erste Straßenbahn nach Kirchheim?“ werden Sie jetzt vielleicht fragen. Um das genau zu sagen, ist es noch etwas zu früh. Wir rechnen damit, dass die Strecke im Jahr 2002 in Betrieb gehen kann. Dieses Ereignis müssen wir dann natürlich gebührend feiern. Zum großen Einweihungsfest der Straßenbahn für Kirchheim möchten wir Sie heute schon herzlich einladen.

Beate Weber
Oberbürgermeisterin

Prof. Dr. Joachim B. Schultis
Erster Bürgermeister

Sehr geehrte Kirchheimer Fahrgäste,

bereits heute machen Sie zahlreichen Gebrauch von dem Fahrplanangebot der HSB. In den Hauptverkehrszeiten sind die Omnibusse deshalb schon mehr als ausgelastet. Zusätzliches Platzangebot ist notwendig. Deshalb wollen wir Kirchheim an das Heidelberger Straßenbahnnetz anschließen. Mit dem neuen Angebot wird sicher auch die Entscheidung erleichtert, das eigene Auto häufiger als heute in der Garage zu lassen. Im Vergleich zum Omnibus sind die modernen Straßenbahnwagen wesentlich größer und bieten deshalb erheblich mehr Platzangebot. Komfortable neue Straßenbahnen gewährleisten eine noch angenehmere Fahrt, Vorrangschaltungen an den Ampeln sorgen für kürzere Reisezeiten und eigene Fahrwege bewirken ein gleichmäßiges und sicheres Vorankommen. Aus diesen Gründen wollen wir das in dieser Broschüre beschriebene Konzept schnellstmöglich in die Tat umsetzen.

Sehr geehrte Anlieger,

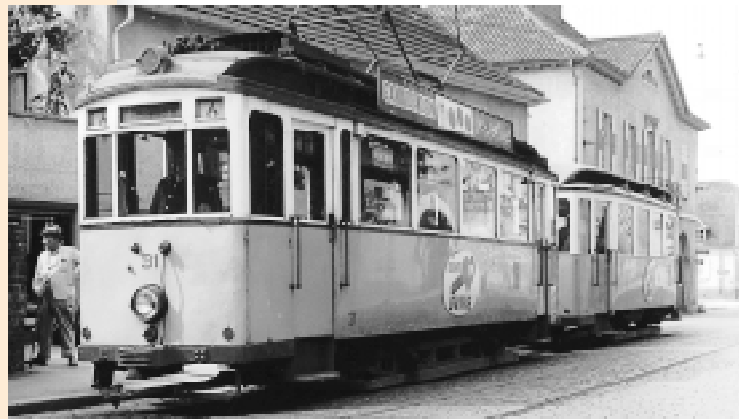
mit der Verwirklichung dieses Projektes sind umfangreiche Bauarbeiten verbunden. Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub sind sicher nicht zu vermeiden. Auch mit Verkehrsbehinderungen müssen wir rechnen. Damit diese Beeinträchtigungen aber in einem erträglichen Rahmen bleiben, wollen wir das Bauvorhaben sehr zügig durchführen. Das Projekt wird in kurze Abschnitte unterteilt, die mit entsprechend geringerem Zeitaufwand fertiggestellt sein werden.

Damit Sie von uns rechtzeitig alle notwendigen Informationen über den Bauablauf erhalten, stehen wir Ihnen während der Bauzeit auch vor Ort als Gesprächspartner zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Heino Hobbie
Technischer Vorstand der HSB

Chronologie

- 19. Februar 1910** Die Straßenbahnstrecke nach Kirchheim über Rohrbach geht in Betrieb. Seit 1913 wird sie als Linie 6 bezeichnet.
- 30. September 1972** Einstellung der Linie 6 nach Kirchheim
- 5. Mai 1994** Der Gemeinderat beschließt den Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, der einen Planungsauftrag zur (Wieder-)Anbindung Kirchheims an das Straßenbahnnetz enthält.
- 4. Mai 1995** Der Gemeinderat wird über Möglichkeiten zur Straßenbahnerschließung Kirchheims informiert.
- 29. April 1996** Öffentliche Informationsveranstaltung im Badischen Hof in Kirchheim
- 25. Juli 1996** **Der Gemeinderat beschließt, eine Straßenbahn nach Kirchheim zu bauen, und empfiehlt die Trasse A durch die Schwetzingen Straße. Gleichzeitig wird die Ausarbeitung eines detaillierten Verkehrskonzepts für Kirchheim beschlossen.**
- 4. Dezember 1996** Der „Runde Tisch“ zur Straßenbahn für Kirchheim tagt erstmals.
- 9. April 1997** Kirchheimer Gewerbetreibende werden im Rahmen des „Runden Tisches“ an den Planungen beteiligt.
- 13. Juni 1997** Öffentliche Informationsveranstaltung im Badischen Hof in Kirchheim
- 30. Juli 1997** Gewerbetreibende der Weststadt werden durch HSB und Stadtverwaltung über die Planungen informiert.
- 27. November 1997** Vorstellung des Planungsstandes im Gemeinderat
- 23. November bis 22. Dezember 1998** Planoffenlage im Stadtplanungsamt
- 8. Dezember 1998** Öffentliche Informationsveranstaltung in der Turnhalle der Kurpfalzschule
- 16. Dezember 1998** Planoffenlage im Bürgeramt Kirchheim



Straßenbahn für Kirchheim



Die Straßenbahn ist zeitgemäß:

Mit dem Anschluss ans Schienennetz wird der öffentliche Nahverkehr in Kirchheim zukunftssicher. Man gelangt bequem, schnell und ohne Umwege ins Zentrum und – wie gewohnt – mit dem Bus ohne Umstieg zum Hauptbahnhof. Dadurch wird es noch attraktiver, das Auto in der Garage zu lassen.

Die Straßenbahn ist leistungsfähig:

Kirchheim wächst weiter. Wenn alle mit dem Auto fahren, droht in Spitzenzeiten der Stillstand auf den Hauptverkehrsstraßen. Wenn mehr

in den Bus steigen, wird es unbequemer, und weitere Busse müssen sich durch den Verkehr quälen. Im Gegensatz zu den überlasteten Bussen bietet die Straßenbahn auch „Neueinsteigern“ viel Raum: Dort finden fast doppelt so viele Menschen Platz wie im Bus.

Die Straßenbahn ist wirtschaftlich:

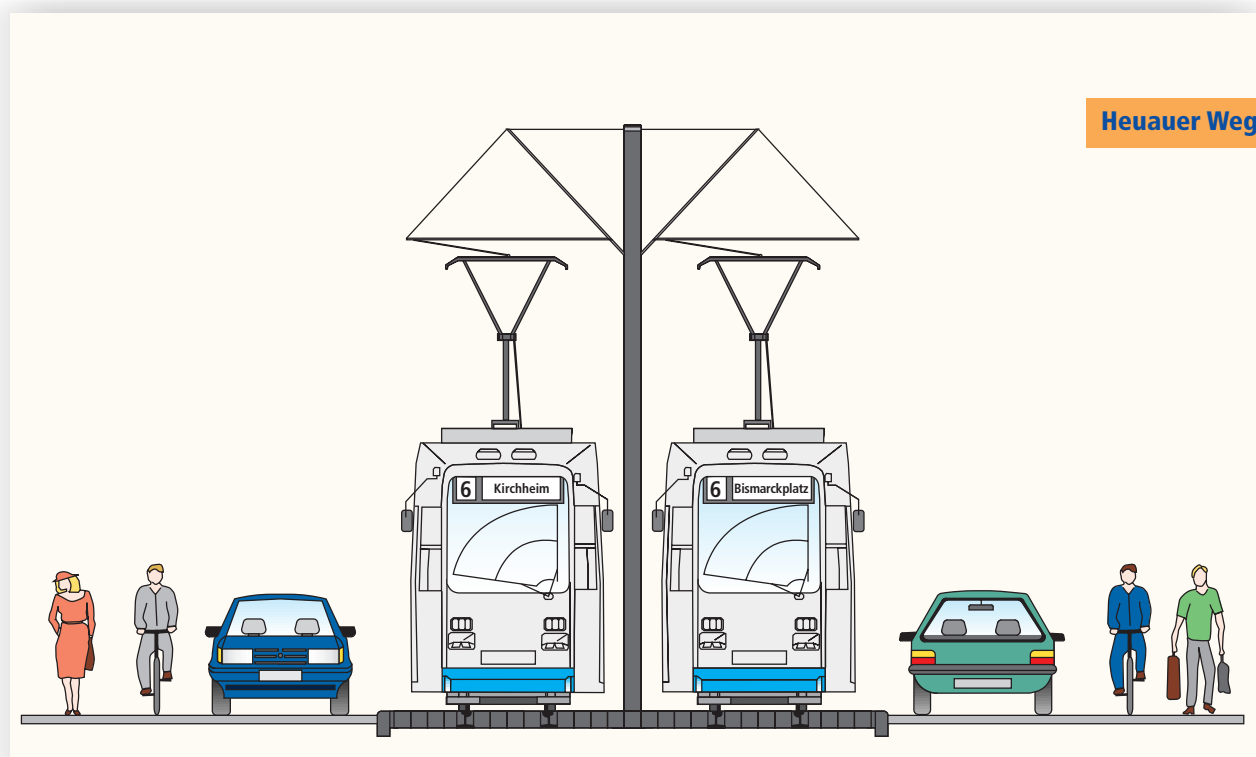
Trotz der hohen Investitionskosten für den Bau der Schienenstrecke ist der Betrieb einer Straßenbahn auf Dauer wirtschaftlicher als der Einsatz weiterer Busse.

Die Straßenbahn ist attraktiv:

Mit dem neuen Verkehrskonzept kann der Durchgangsverkehr fast vollständig aus Kirchheim heraus gehalten werden. Das bedeutet: weniger Autos, weniger Lärm und weniger Abgase. Mit dem Trassenbau wird es möglich, das Zentrum Kirchheims attraktiver zu gestalten.

Die Straßenbahn ist ausbaufähig:

Sowohl Sandhausen als auch Walldorf sind am Anschluss an das Schienennetz interessiert. Die Straßenbahn kann dann in noch dichterer Taktfolge fahren – die Wartezeiten werden kürzer.



Kirchheim 2002: *Straßenbahn, Bus und S-Bahn* *Drei Verkehrssysteme, die sich ergänzen*

Die Straßenbahn

wird künftig das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in Kirchheim sein. Sie wird vor allem zwischen Kirchheim und der Innenstadt genutzt werden. In dichtem Takt durchfahren moderne Straßenbahnwagen den Stadtteil in Nord-Süd-Richtung. Die Straßenbahn wird wesentlich attraktiver sein als der Bus und damit auch eine echte Alternative für Autofahrer. Die Straßenbahn ist schneller in der Stadt, man braucht keinen Parkplatz, sie ist umweltfreundlicher, stadtvträglicher, weniger belastend für die Anwohner und – wenn man öfters fährt – auch billiger als das Auto.



Die S-Bahn

wird Kirchheim mit der Region verbinden. Im Rhein-Neckar-Raum wird in den nächsten Jahren eine S-Bahn aufgebaut, also ein Schnellverkehrssystem auf den vorhandenen Bahngleisen. Über die geplante Linie Heidelberg-Bruchsal wird auch Kirchheim an diese S-Bahn angeschlossen sein. Deshalb stellt sich für manche die Frage: „Wozu brauchen wir eine Straßenbahn, wenn wir doch eine S-Bahn bekommen werden?“ Die S-Bahn ist zwar schnell am Hauptbahnhof, doch der Kirchheimer Bahnhof ist für die meisten zu Fuß schlecht zu erreichen. Um mit der S-Bahn in die Innenstadt zu kommen, müsste man

deshalb zweimal umsteigen: einmal am Bahnhof Kirchheim und ein weiteres Mal am Heidelberger Hauptbahnhof. Als Verbindung zwischen Kirchheim und der Innenstadt ist die S-Bahn daher in der Regel nicht geeignet, zumal sie auch nur alle 30 Minuten fahren wird.

Die S-Bahn ist keine Alternative, sondern eine wichtige Ergänzung zur Straßenbahn.

Sie bietet sich vor allem für Fahrten in die Region an, also zum Beispiel nach Mannheim/Ludwigshafen, nach Karlsruhe, in die Pfalz oder ins Neckartal.





Der Bus

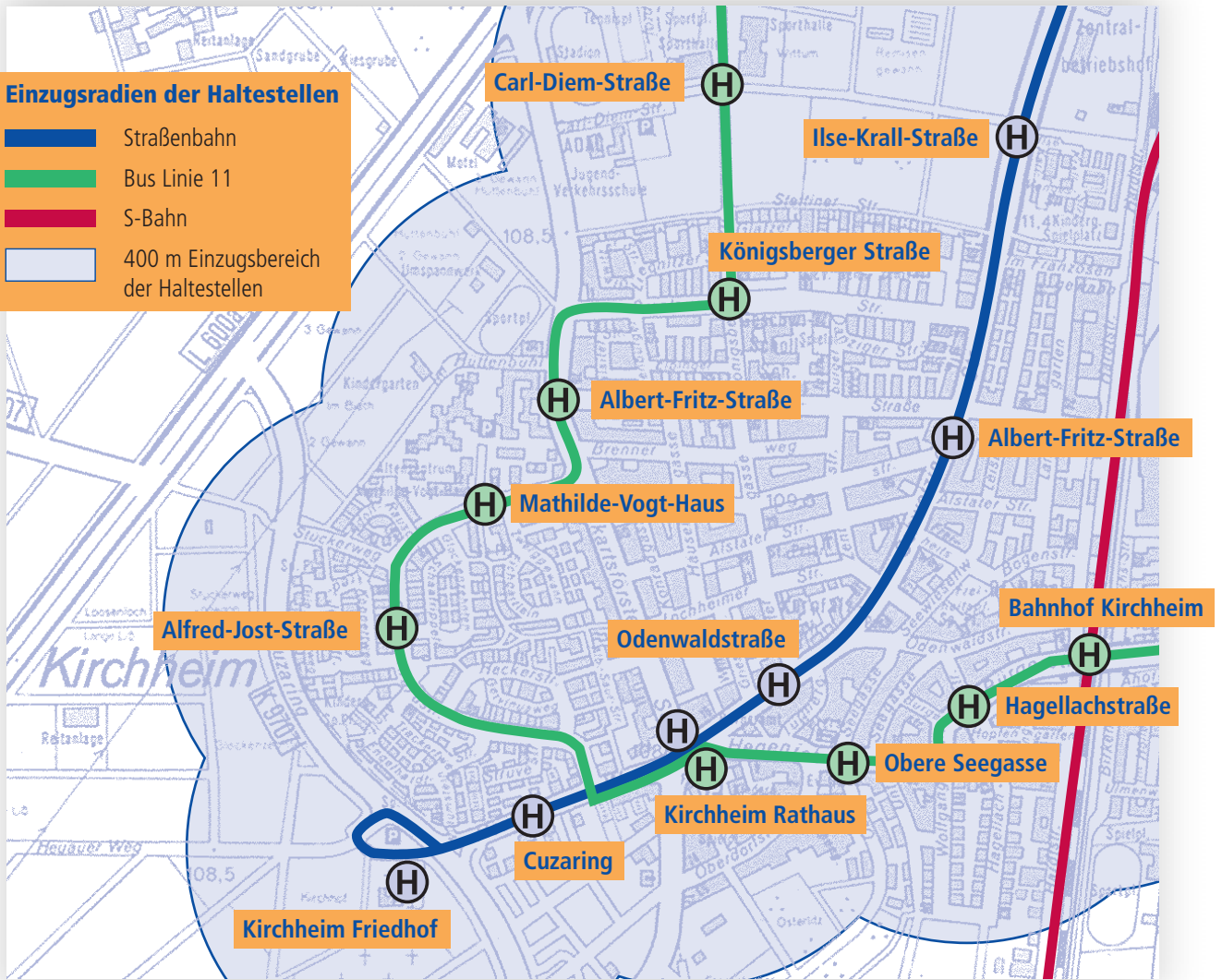
wird auch in der Zukunft nicht ganz aus dem Ortsbild von Kirchheim verschwinden. Vor allem die heutige Linie 11 wird weiterhin wichtige Funktionen wahrnehmen:

- Verbindung zwischen Kirchheim und Rohrbach
- Anbindung von Kirchheim-West an die Innenstadt und Altstadt
- Zubringer aus Kirchheim und Rohrbach zum künftigen S-Bahnhof Kirchheim
- Direktverbindung zwischen Kirchheim und dem Hauptbahnhof

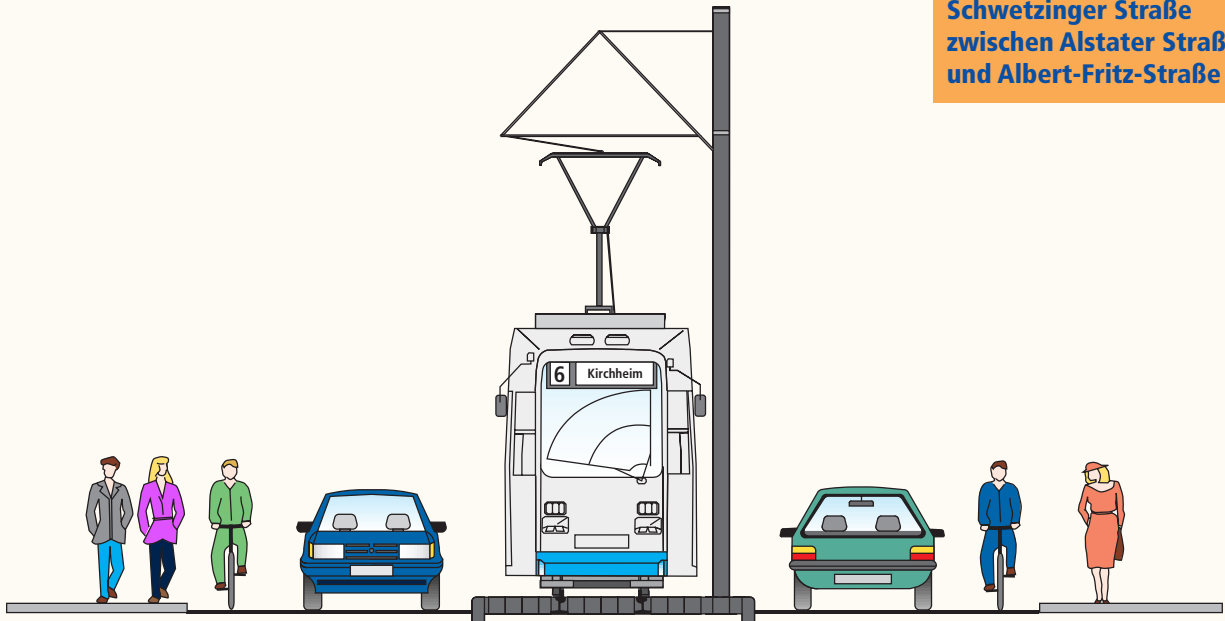
Der Bus wird also dafür sorgen, dass auch die Teile Kirchheims, die nicht direkt an der Straßenbahntrasse liegen, gut erreichbar bleiben.

Einzugsradien der Haltestellen

-  Straßenbahn
-  Bus Linie 11
-  S-Bahn
-  400 m Einzugsbereich der Haltestellen



**Schwetzingen Straße
zwischen Alstater Straße
und Albert-Fritz-Straße**

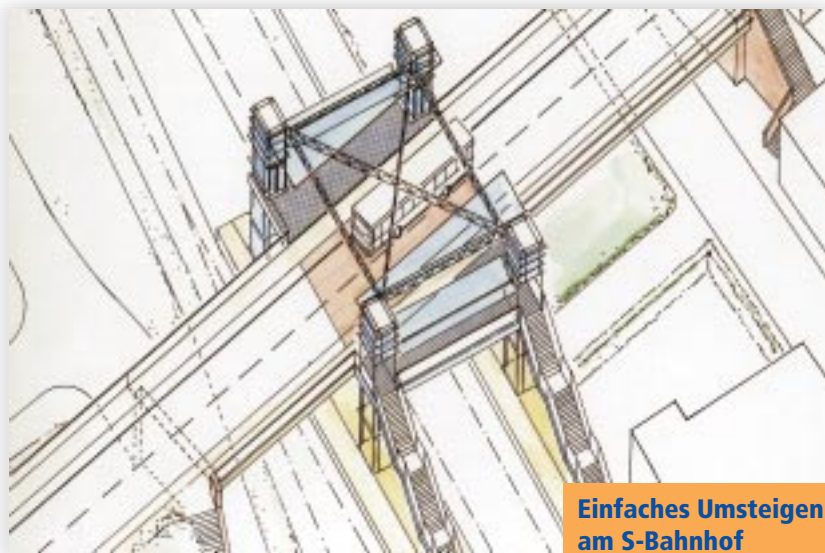


... und wie kommt man zum Hauptbahnhof?

Die Straßenbahn wird direkt über den Römerkreis zum Bismarckplatz fahren. Wie kommt man also in Zukunft zum Hauptbahnhof?

Die meisten Kirchheimer Fahrgäste, die am Hauptbahnhof aussteigen, haben ihr Ziel noch nicht erreicht. Sie wollen weiter nach Mannheim oder ins Neuenheimer Feld.

- Wer künftig von Kirchheim nach Mannheim will, für den bietet sich die direkte, durchgehende S-Bahn (alle 30 Minuten) zwischen Kirchheim und Mannheim an. Der Kirchheimer Bahnhof wird dann mit Bussen gut zu erreichen sein.
- Wer künftig ins Neuenheimer Feld will, kann bereits am Römerkreis in die entsprechenden Straßenbahnen umsteigen.
- Außerdem wird Kirchheim auch zukünftig mit den Bussen der Linie 11 über Kirchheim-West direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden sein.



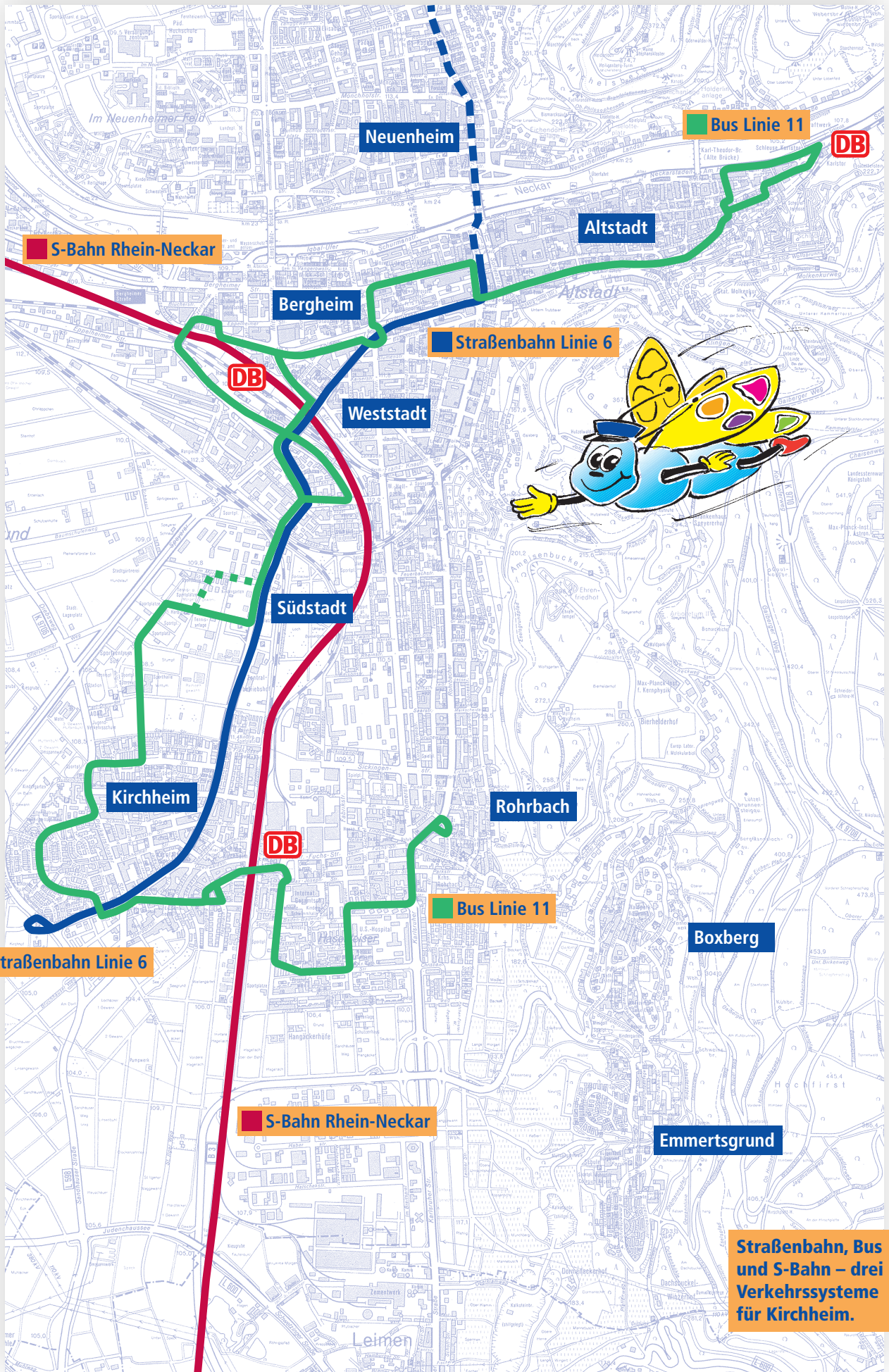
Einfaches Umsteigen am S-Bahnhof Kirchheim. Der Bus hält oben auf der neuen Brücke. Über Aufzüge und Treppen gelangt man direkt auf die Bahnsteige.

Straßenbahn statt Auto?

Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs wird von manchen als eine Verkehrsplanung gegen das Auto empfunden. Der viel zitierte Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel wird manchmal so verstanden, als solle auf das Auto ganz verzichtet werden. Diese Befürchtung ist unbegründet. Es geht vielmehr darum, den Menschen die Möglichkeit zu bieten, das jeweils beste Verkehrsmittel zu wählen.

Straßenbahn und Auto: Es geht um die freie Wahl!

Kein Verkehrsmittel, also weder das Auto noch die Straßenbahn, ist in allen Verkehrssituationen und für alle Verkehrsteilnehmer das richtige Fortbewegungsmittel. Der Mix macht's. Mit dem Bau einer Straßenbahn nach Kirchheim entsteht die freie Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen attraktiven Verkehrsmitteln – je nach Situation und Bedürfnis.



Straßenbahn, Bus und S-Bahn – drei Verkehrssysteme für Kirchheim.

Warum lässt man nicht alles beim Alten und fährt mit dem Bus in die Stadt?



Wenn Sie öffentliche Verkehrsmittel benutzen, kennen Sie das sicher:

- Der Bus ist recht lange unterwegs, weil er weder eine eigene Spur noch Vorrang an den Kreuzungen hat.
- In den Hauptverkehrszeiten steht der Bus oft im Stau, sodass es zu Verspätungen kommt.
- Hat ein Bus erst mal Verspätung, wird er meistens sehr voll. Der Grund: Auch diejenigen, die eigentlich später fahren wollten, steigen noch zu.

So entstehen überfüllte Busse, in denen man sich alles andere als wohl fühlt. Man ist dann froh, wenn man endlich wieder aussteigen darf.

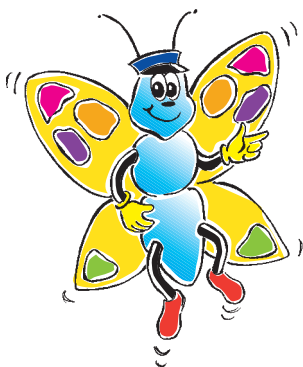
Ganz anders bei der Straßenbahn:

Weil sie überwiegend auf eigener Trasse fährt,

- ist sie **deutlich schneller** als der Bus,
- hat sie seltener Verspätungen, ist also **pünktlicher**,
- ist sie weniger häufig überfüllt, zumal sie **mehr Menschen aufnehmen kann** als der Bus.

und außerdem:

Finden Sie nicht auch, dass es ein anderes, viel besseres Gefühl ist, in eine moderne, großräumige Straßenbahn einzusteigen als in einen Bus? Den meisten Menschen geht das jedenfalls so. Man spricht deshalb auch vom „Schienenbonus“. Wenn statt eines Busses eine Straßenbahn fährt, sind viel mehr Menschen bereit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.



Mannheim:

Doppelt so viele fahren mit der Straßenbahn

In Mannheim wurde 1996 eine neue Straßenbahnstrecke von der Innenstadt nach Neckarau eröffnet. Vorher fuhr auf dieser Strecke Busse. Zählungen haben ergeben, dass sich die Anzahl der Fahrgäste seit Einführung der Straßenbahn mehr als verdoppelt hat! **Das heißt: Nur durch den Wechsel vom Bus auf die Straßenbahn fahren jetzt doppelt so viele Menschen auf dieser Strecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie vorher.** Ein großer Erfolg, der deutlich macht: Die Straßenbahn ist für die Menschen viel attraktiver als der Bus. Für viele ist sie eine Einladung, das Auto öfters mal stehen zu lassen.

Das Verkehrskonzept

Platz für alle Verkehrsarten

Die Straßenbahn bringt Entlastung

Ziel des neuen Verkehrskonzepts ist es, allen Verkehrsarten einen angemessenen Platz einzuräumen. Mehrbelastungen für die Anwohner sollen vermieden und der Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraßen verlagert werden.

Die wichtigsten geplanten Neuerungen:

- Der **Durchgangsverkehr** wird vollständig auf die neue B 535, den Cuzaring sowie die L 600a verlagert.
- Die **Pleikartsförster Straße** wird ab Höhe Albert-Saur-Straße Einbahnstraße in Richtung Spinne.

- In der **Schwetzingen Straße** entsteht zwischen Spinne und Odenwaldstraße ein verkehrsberuhigter Bereich. Bis zur Albert-Fritz-Straße ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden vorgesehen. Nördlich der Albert-Fritz-Straße bleibt die Schwetzingen Straße in beide Richtungen befahrbar.
- Der **Heuauer Weg** wird ab der Schwarzwaldstraße verkehrsberuhigter Bereich, in dem nur Anliegerverkehr gestattet ist.
- In die **Schmitthennerstraße** und die **Alstater Straße** wird von der Schwetzingen Straße nicht eingefahren.

Der innerörtliche Verkehr in Süd-Nord-Richtung verläuft im Wesentlichen über Hegenichstraße, Hagelachstraße, Odenwaldstraße und Schwetzingen Straße.

In Nord-Süd-Richtung wird der innerörtliche Verkehr über die Breslauer Straße, Albert-Fritz-Straße und Pleikartsförster Straße zur Sandhäuser Straße geleitet.

In der Ringstraße und auf der Montpellierbrücke bleibt die heutige Anzahl der Fahrspuren erhalten.



Von der „Bämbel“ zur modernen Straßenbahn

Viele kennen sie noch – die alten Straßenbahnwagen, die bis 1972 auch in Kirchheim unterwegs waren. Sie rumpelten durch die Straßen und schoben sich mit lautem Quietschen um enge Kurven. Der Fahrgast musste beim Einsteigen mehrere Stufen erklimmen, um dann auf harten Holzbänken zu sitzen. Ganz langsam setzte sich so ein alter Zug mit brummenden Motoren in Bewegung und erreichte auch nie sonderlich hohe Geschwindigkeiten. Der Schaffner rief die Haltestellen aus – wenn er gerade in Laune dafür war.

Mehr Komfort

Vieles hat sich seither geändert: In den neunziger Jahren kamen die so genannten Niederflurstraßenbahnen zum Einsatz. Nur noch 30 cm hoch ist der Einstieg von der Straße aus, bei Haltestellen mit entsprechend ausgebauten Bahnsteigen fast stufenlos. Die Niederflurwagen der HSB bieten 74 gepolsterte Schalen-sitze an. Für Rollstühle und Kinderwagen sind geräumige Stellplätze vorhanden. Die nächsten Haltestellen werden innen angezeigt und automatisch angesagt.

Weniger Lärm

Zur Reduzierung der Lärmbelastung sind die Schürzen tief heruntergezogen und die Radkästen mit speziellem Schallschutz versehen. Selbstlenkende Radpaare verhindern das laute Quietschen in engen Kurven.



Sogenannter KSW („Kriegsstraßenbahnwagen“)



Niederflurstraßenbahn (seit 1995)

Niederflurstraßenbahn der neuen Generation (ab 2001/2002)



Ansprechendes Design

Die von der HSB für die Kirchheimer Linie vorgesehenen neuen Bahnen haben neben einem hervorragenden Fahrkomfort auch ein ansprechendes Design zu bieten. Die moderne Form und Gestaltung der neuen Wagen laden zum Mitfahren ein. Die großflächige Verglasung erlaubt den Rundumblick, wobei man auch den Ausblick über den Fahrerplatz nach vorn genießen kann. Luftfederung sorgt für hervorragenden Fahrkomfort, Niederflurtechnik und breite Türen ermöglichen bequemen Ein- und Ausstieg.

Wenn's eng wird mit der Straßenbahn

Die Straßenbahn wird dann gut angenommen, wenn sie mitten durch den Ort fährt. Das zeigen alle Erfahrungen anderer Städte. Deshalb hat sich der Gemeinderat für eine Führung durch die Schwetzingen Straße entschieden. Bei dem teilweise sehr engen Ortskern fällt es jedoch nicht leicht, sich hier eine Straßenbahn vorzustellen. Was also tun, wenn's eng wird?

- Ein Teil der Schwetzingen Straße wird verkehrsberuhigter Bereich.
- An engen Stellen wird die Straßenbahn nur eingleisig

fahren, mit Ausweichen an den Haltestellen.

- Teilweise wird es neben der Straßenbahn nur noch eine Fahrspur geben, sodass für den Autoverkehr eine Einbahnstraße entsteht.
- Auf die örtlichen Gegebenheiten (Grundstückseinfahrten, Lieferverkehr) wird besondere Rücksicht genommen.
- An ganz engen Stellen können Autos und Straßenbahn die gleiche Trasse benutzen. Die Straßenbahn bekommt dann über eine Ampelregelung freie Fahrt.



Wenn's eng wird mit der Straßenbahn, dann muss man individuelle Lösungen finden. Diese Aufgabe wurde am „Runden Tisch“ in Kirchheim gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern in Angriff genommen. Die jetzt noch offenen Fragen werden nach und nach zusammen mit den Betroffenen gelöst werden.

Der „Runde Tisch“ – Kirchheimerinnen und Kirchheimer planen mit

Bereits im Vorfeld unseres Verkehrsentwicklungsplans haben Bürgerinnen und Bürger über das Verkehrsforum an den Planungen zur Straßenbahn für Kirchheim teilgenommen. Vor der endgültigen Entscheidung konnten alle Betroffenen auf mehreren öffentlichen Veranstaltungen ihre Wünsche und Vorschläge einbringen. Anlässlich der vom Gemeinderat beschlossenen Erarbeitung einer Entwurfsplanung richteten HSB und Stadt einen „Runden Tisch“ ein. Hier wurden die einzelnen Schritte der Planung begleitet und viele Anregungen und Aspekte eingebracht.

Zur Teilnahme am „Runden Tisch“ waren **alle Organisationen und Gruppen aus Kirchheim** eingeladen, die in der Diskussion um die Straßenbahn aktiv sind oder wichtige Interessengruppen vertreten. Dazu in Kirchheim ansässige Gemeinderatsmitglieder und Vertreter der Parteien. Im Verlauf der Arbeit am „Runden Tisch“ fand die Planung weit gehende Zustimmung. Vielen wurde deutlich, dass mit der Straßenbahn nicht nur das bessere Verkehrssystem kommt, sondern sich obendrein die große Chance einer städtebaulichen Aufwertung des Ortskerns eröffnet.

Die Arbeit des „Runden Tisches“ war eine wertvolle Bereicherung der Planung. Dies lässt sich am Beispiel des Verkehrskonzeptes für die Schwetzingen Straße verdeutlichen. Nach der Bestandsaufnahme entwickelte sich aus den Reihen des Gremiums der Vorschlag, in der Schwetzingen Straße zwischen Odenwaldstraße und Spinne eine Fußgängerzone einzurichten. Da sich in diesem Bereich aber Firmen befinden, die ganztägig mit dem Auto erreichbar sein müssen, wurde dieser Vorschlag dahingehend abgeändert, dass ein verkehrsberuhigter Bereich entsteht.

Damit wird sowohl den Wünschen nach Verkehrsberuhigung als auch nach Erreichbarkeit mit dem Auto entsprochen.



Der „Runde Tisch“ tagt
(Januar 1997)

Mehr Aufenthaltsqualität im Ortszentrum...



...ein alter Wunsch der Kirchheimer/innen!

Der „Runde Tisch“ hat sich für konsequente Verkehrsberuhigung in der Schwetzingen Straße zwischen Odenwaldstraße und dem Alten Rathaus ausgesprochen. Dabei ging es den Teilnehmern vor allem darum, einen Ortsmittelpunkt zu bekommen, in dem man sich gerne aufhält. Auch bei den Workshops zum Stadtteilrahmenplan Kirchheim war das Thema „mehr Aufenthaltsqualität im Ortszentrum“ den Bürgerinnen und Bürgern sehr wichtig.

Die Kirchheimer/innen wünschen sich ein Geschäftszentrum, wo man mit Kindern zusammen sicher einkaufen kann, wo man nicht vom Autoverkehr an den Rand gedrängt wird und wo man gerne auch mal stehen bleibt, um einen Plausch zu

halten. Kurz gesagt: eine Ortsmitte, die zum Verweilen einlädt. Mit dem Umbau erhält Kirchheim die einmalige Chance, ein solches attraktives Zentrum zu erhalten.

Was bedeutet das für den Einzelhandel?

Ein einladendes, von Lärm und Abgas entlastetes Zentrum ist gut für die Kunden und damit auch für die Geschäfte. Die Einzelhändler wünschen sich einen verkehrsgünstig gelegenen Geschäftsstandort und meinen damit oft vor allem die gute Erreichbarkeit mit dem Auto. Mindestens ebenso wichtig aber ist, dass das **Einkaufen in Kirchheim für alle attraktiv** ist. Orte, in denen es Freude macht, zu Fuß zu gehen – und dies ohne Gefährdung durch Autoverkehr – ziehen mehr Kunden an. In solchen Gemeinden oder Stadtteilen kann sich eine gute Versorgung mit Einzelhandelsgeschäften halten.



Ich hätte da eine Frage...

Stimmt es, dass...



...an Stelle der Straßenbahn auch mehr Busse eingesetzt werden könnten?

Mit der Bedienung Kirchheims mit vier Buslinien ist die Obergrenze des Einsatzes von Bussen erreicht. Eine weitere Verbesserung des Bus-Angebotes ist nicht mehr möglich. Die steigenden Fahrgastzahlen sowie die steigenden Ansprüche der Kunden an den öffentlichen Nahverkehr verlangen jedoch eine weitere Verbesserung des Angebotes für Kirchheim.

...man aus Kirchheim kommend künftig immer am Römerkreis umsteigen muss?

Nein, die Linienführung der Straßenbahn von Kirchheim aus ist derzeit bis zum Bismarckplatz vorgesehen. Denkbar ist, das Liniennetz der HSB neu zu gestalten und die Verbindung von Kirchheim nach Handschuhsheim ohne Umzusteigen zu ermöglichen.

...durch die Straßenbahn Elektrosmog entsteht?

Wegen des verwendeten Gleichstroms sind keinerlei Auswirkungen auf den menschlichen Organismus zu befürchten.

...nach Einführung der Straßenbahn keine Busse mehr fahren?

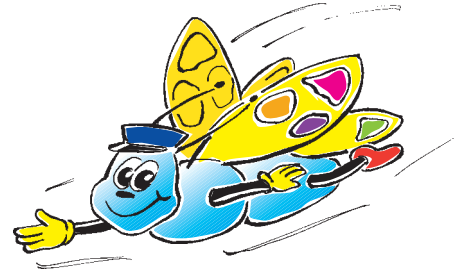
Nein, es wird auf jeden Fall eine Buslinie von Rohrbach über Kirchheim West in die Innenstadt geben. Die endgültige Führung der aus Sandhausen kommenden Buslinien kann erst nach Gesprächen mit der Gemeinde Sandhausen festgelegt werden.

...sich die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs verschlechtert?

Nein, der Hauptbahnhof wird zukünftig mit dem Bus, mit der S-Bahn und (mit Umsteigen am Römerkreis) mit der Straßenbahn erreichbar sein.

...man damit rechnen muss, dass bei einer Weiterführung nach Sandhausen die Bahnen immer schon voll sind, wenn sie ankommen?

Nein. Sofern die Straßenbahn nach Sandhausen und Walldorf weitergeführt wird, ist damit zu rechnen, dass die Bahnen tagsüber im 5-Minuten-Takt statt im 10-Minuten-Takt verkehren und sich das Platzangebot dadurch deutlich vergrößert.



Stimmt es, dass ...

...es durch die Straßenbahn lauter wird?

Grundsätzlich ist der Bus wegen seines Antriebes lauter. Die Technik im Bereich Schiene, Oberleitung und Schienenfahrzeuge hat sich gerade in den letzten Jahren wesentlich verbessert, sodass es heute kaum noch Probleme mit Lärm und Schwingungen gibt. Bei einigen Häusern entstehen Ansprüche auf Schallschutzfenster. Das ist aber nicht deshalb der Fall, weil es lauter wird als vorher, sondern weil solche Rechtsansprüche immer dann entstehen, wenn an Straßen oder Schienentrassen größere Veränderungen vorgenommen werden.

... Kirchheim fast zwei Jahre lang mit einer Großbaustelle leben muss?

Nein. Die gesamte Bauzeit für die Strecke vom Römerkreis bis zum Kirchheimer Friedhof beträgt zwar 1½ bis 2 Jahre, doch wird abschnittsweise gebaut. Durch die Bildung kurzer Bauabschnitte wird versucht, die Beeinträchtigung jedes einzelnen Anliegers so kurz wie möglich zu halten.

... sich durch die Straßenbahn der Verkehr in Wohngebiete verlagert?

Da künftig in Kirchheim kein Durchgangsverkehr mehr stattfin-

det, verlagert sich nicht das jetzige Verkehrsaufkommen der Schwetzingener Straße, sondern nur ein viel geringerer Anteil. Aus mehreren Planfällen wurde die Variante ausgewählt, die den Ortskern am stärksten entlastet und gleichzeitig die Mehrbelastung anderer Straßen so gering wie möglich hält. Einbahnstraßenregelungen tragen dazu bei, den Verkehrsfluss gleichmäßig zu verteilen und attraktive „Schleichwege“ für den Durchgangsverkehr abzuschneiden.

...es durch die Straßenbahn zu Umwegfahrten und zusätzlichem Parksuchverkehr kommt?

Der Durchgangsverkehr wird künftig vollständig um Kirchheim herumgeleitet. Nur der durch Kirchheimer Bürgerinnen und Bürger selbst sowie der durch die Geschäfte entstehende Verkehr verbleibt. Zwar kann es in einzelnen Straßen zu geringen Mehrbelastungen kommen (Hegenichstraße, Albert-Fritz-Straße, Breslauer Straße), diese sind jedoch keineswegs vergleichbar mit dem Verkehrsaufkommen, das wir heute in der Schwetzingener Straße haben. Andere Straßen werden deutlich entlastet (Schwetzingener Straße, Heuauer Weg, Pleikartsförster Straße). Der Suchverkehr insgesamt wird nicht zunehmen. Im Einzelfall kann es sein, dass mit dem Auto eine geringfügig längere Strecke

zurückgelegt werden muss, um das Ziel zu erreichen.

...für die Schienentrasse Bäu- me gefällt werden müssen?

Ja, aber für jeden entfallenden Baum werden an anderer Stelle, abhängig von seiner Größe, ein oder mehrere neue Bäume gepflanzt.

...durch die Straßenbahn die Zufahrt zu Grundstücken erschwert wird?

Nein, die Zufahrt zu Grundstücken bleibt in jedem Fall möglich; es gibt keine hohen Bordsteinkanten vor Grundstückszufahrten.

...die Geschäfte mit Umsatzein- bußen rechnen müssen, weil die Kunden aus dem Durchgangsverkehr wegfallen?

Nein, die Erfahrung aus Heidelberg und anderen Städten zeigt, dass mehr Kunden kommen, wenn die Attraktivität der Einkaufsstraße steigt. In angenehmer Umgebung macht der Einkaufsbummel einfach mehr Spaß.

...der Wert von Häusern, die künftig an der Schienentrasse liegen, sinken wird?

Nein, eine Wertminderung durch den Bau einer Straßenbahntrasse ist nicht zu erwarten. Eher ist durch die Verminderung des derzeit vorhandenen Verkehrs mit einer Wohnwertsteigerung zu rechnen.



Ich hätte da eine Frage...

Warum mögen die Menschen eigentlich die Straßenbahn lieber als den Bus?

Wo Straßenbahnen statt Bussen fahren, gibt es plötzlich viel mehr Fahrgäste. Warum eigentlich? Die Fachleute haben dafür das Wort „**Schienenbonus**“ geprägt. Was man darunter versteht, erläutert der Psychologe Gerhard Bliersbach so:

„Im Bus ist es auf eigene Weise eng; der Platz zum Sitzen erscheint knapp, der Platz zum Stehen auch. Dies hat mit den Bewegungen des Busses zu tun, der – anders als die auf Schienen fahrende Straßenbahn – holpert, ruckelt, rattert, schuckelt und schwankt.“

In der Straßenbahn sind die Bewegungen einigermaßen vorhersehbar: Wird die nächste Station ausgerufen, greift man seinen Halt kräftiger. Plötzliche Bremsmanöver sind selten.“

Ich wüßte gern, ...

... warum wir unbedingt Einbahnregelungen brauchen?

Grundsätzlich gilt: Um die Wege innerhalb Kirchheims möglichst kurz zu halten, werden so wenig Einbahnstraßen wie möglich ausgewiesen. Um Schleichverkehr zu verhindern und eine gleichmäßige Verteilung auf bestimmte Straßen sicherzustellen, müssen in einigen kurzen Abschnitten Einbahnstraßen ausgewiesen werden. Der Radverkehr wird nach Möglichkeit davon ausgenommen.

... was mit den Parkplätzen geschieht?

Im öffentlichen Straßenraum müssen zunächst etwa 30 Stellplätze im Ortskern entfallen. Für diese ist im Bereich Spinne sowie in der Odenwaldstraße Ersatz vorgesehen. Gedacht wird ebenfalls an den Bau einer Tiefgarage unter der Spinne, sofern sich ein Investor oder Betreiber findet und die Tiefgarage sinnvoll in das Parkkonzept Kirchheims integriert werden kann.

...was mit dem Schwerlastverkehr aus der Hardtstraße ist?

Dieser könnte nur durch einen Straßenneubau im Süden Kirchheims aus dem bebauten Bereich herausgehalten werden. Ein solcher ist aus finanziellen und ökologischen Gründen gegenwärtig nicht realisierbar.

Während der Bauzeit, gibt es da nicht Probleme, weil...

...man damit rechnen muss, dass Schäden am Haus auftreten?

Bauschäden an den Häusern sind üblicherweise nicht zu erwarten. Es wird jedoch in kritischen Bereichen Bauzustandsuntersuchungen geben, um eventuell aufgetretene Schäden im Nachhinein mit dem Zustand vor der Baumaßnahme vergleichen zu können. Schäden durch die Baumaßnahme werden selbstverständlich ersetzt.

...die Geschäfte nur schwer zu erreichen sind?

Behinderungen der Geschäfte werden sich während der Bauphase nicht ganz vermeiden lassen. Es wird allerdings eine intensive Abstimmung mit den Geschäftsleuten geben, um diese Behinderungen so gering wie möglich zu halten. Die HSB plant darüber hinaus die Einrichtung einer „Beratungs- und Auskunftsstelle“ der Bauleitung in der Schwetzinger Straße, die allen Betroffenen offen steht.

Fahrplan 1999-2002



Nach der vorgezogenen Bürgerbeteiligung in Form des „Runden Tisches zur Straßenbahn nach Kirchheim“ durch Stadtverwaltung und HSB sowie der Information des Gemeinderates der Stadt Heidelberg hat die HSB beim Land Baden-

Württemberg einen Antrag auf Bezuschussung des Projekts nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt. Gegenwärtig führt das Regierungspräsidium Karlsruhe das Planfeststellungsverfahren durch.

Der weitere Zeitplan sieht so aus:

2. Hälfte 1999	Planfeststellung
2. Hälfte 1999	Detailplanung
2000	Baubeginn
2002	Inbetriebnahme der Neubaustrecke

...und weiter nach Sandhausen?

Seit Beginn der Planungen für die Schienentrasse nach Kirchheim ist auch die Verlängerung nach Sandhausen im Gespräch. Rund ein Drittel der knapp 15.000 Einwohner/innen Sandhausens pendelt täglich nach Heidelberg und zurück – zum Arbeiten, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Das sind mehr

Fahrten als beispielsweise zwischen Leimen und Heidelberg. Da liegt es nahe, dass die Straßenbahn auch nach Sandhausen fährt. Das würde die Straßen in und um Kirchheim entlasten. Zwischen Kirchheim und dem Bismarckplatz könnte die Straßenbahn dann im 5-Minuten-Takt fahren.

Interesse an Stadtentwicklung?

Weitere Informationen zur Stadtentwicklung finden Sie im **Stadtteilrahmenplan Kirchheim**.

Zu beziehen über:

Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik,
Postfach 10 55 20, 69045 Heidelberg,
Tel.: 06221/58-2150, Fax: 06221/5846-2150.
e-mail: stadtentwicklung@heidelberg.de

Weitere Fragen beantworten Ihnen gern die folgenden Ansprechpartner:

Stadt Heidelberg:

Horst Fiedler
Stadtplanungsamt –
Verkehrsmanagement
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg
Telefon: 58-2328
Telefax: 58-2290
E-mail:
Horst.Fiedler@heidelberg.de

HSB:

Thomas Boroffka
Heidelberger Straßen- und
Bergbahn AG
Bergheimer Straße 155
69115 Heidelberg
Telefon: 513-2799
Telefax: 513-3328

Impressum

Herausgeber: Stadt Heidelberg

Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG

Autoren: Thomas Boroffka, Horst Fiedler, Eva Goldfuß, Bert-Olaf Rieck, Frank Zimmermann; unter Mitarbeit von Armin BoBerhoff, Hans-Jürgen Moos und Thomas Schulze

Fotos: Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Heidelberg, Fiedler, Grieshaber, HSB, Zentsch

Fotomontage: Indigo

Illustrationen: Baumann, HSB, Ludwig, ptv, TTK

Gestaltung: Struve & Partner

Druck: HA-BE Druckerei

Februar 1999

Postwurfsendung–Alle–

