

Aktuelle Entwicklungen im Verkehrsbereich

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

Stand der Straßenbahn Neuenheimer Feld

Seit Anfang der 90er Jahre ist geplant, den Universitätscampus im Neuenheimer Feld durch eine leistungsfähige Straßenbahn zu erschließen. Die Fahrgastzahlen im Neuenheimer Feld nahmen in den letzten 10 Jahren von 6 600 auf 9 400 Fahrgäste pro Werktag zu. Mit der jetzigen Busbedienung werden sie bis 2025 auf 11 000 anwachsen, mit der geplanten Straßenbahn wird jedoch die Zahl der ÖPNV-Fahrgäste im Campus auf 15 500 zunehmen.¹ Damit könnte die Verkehrsbelastung sowohl in der Berliner Straße als auch in der Dossenheimer Landstraße in Handschuhsheim spürbar verringert werden. Am 21.4.2009 fasste der Heidelberger Gemeinderat mit großer Mehrheit den Grundsatzbeschluss für eine Straßenbahn auf der seit den 60er Jahren dafür vorgesehenen kundennahen Trasse über die Straße „Im Neuenheimer Feld (INF)“ (Bild 1).

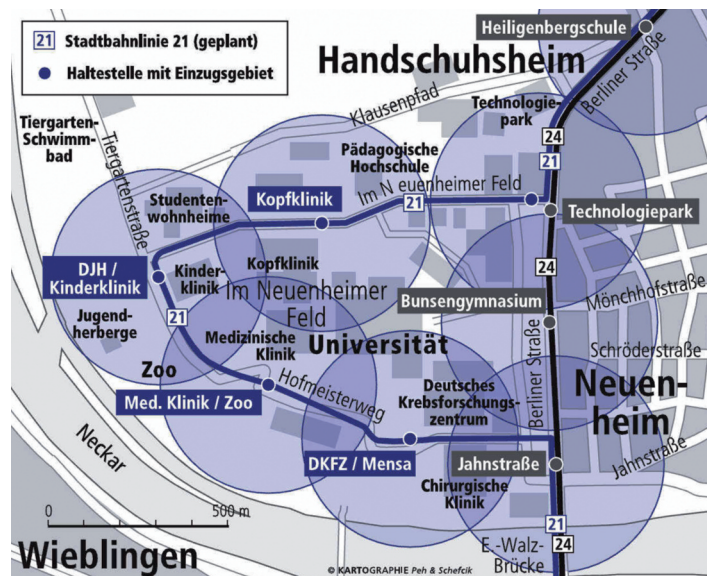


Bild 1: Geplante Campusbahn mit Haltestellen
(Quelle Stadt Heidelberg/RNV, Bearbeitung: Peh&Scheffcik)

Am 6. Dezember 2010 übergab Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner dem Regierungspräsidenten Dr. Rudolf Kühner den umfangreichen Planfeststellungsantrag. Bei der Offenlage der Planunterlagen im Sommer 2011 erhoben die Universität, das DKFZ und einige Institute an der Trasse erwartungsgemäß Einwendungen mit den schon vorher vorgebrachten Bedenken (elektromagnetische Unverträglichkeit, Erschütterungen).² Diese Einwendungen wurden erhoben, obwohl der Gemeinderat beschlossen hatte, dass die neue Strecke mit den extra dafür angeschafften Supercap-Straßenbahnen befahren wird, die in sensiblen Bereichen ohne Zufuhr von Strom aus der Oberleitung fahren können. Am 20. und 21. März 2012 fand der Erörterungstermin statt, auf dem mit allen Beteiligten die Einwendungen erörtert wurden. Dabei ergab sich, vor allem durch Hinzuziehung externer Gutachter anderer Hochschulen und Institute, dass die vorgebrachten Einwendungen durch technische Maßnahmen (u.a. erschütterungsfreier Trassenbau, Supercap-Technologie, elektromagnetische Kompensationsmaßnahmen) gelöst und die von der Universität geforderten Grenzwerte eingehalten werden können.

Dass die Erörterung der Einwendungen dieses Ergebnis haben wird, war an sich schon lange vorher klar. Seit Jahren steht z.B. fest, dass am Mineralogischen Institut (Haupteingänge) die magnetische Feldstärke durch die Straßenbahn in der Berliner Straße deutlich höher ist, als sie durch eine neue Straßenbahntrasse in der Straße „INF“ selbst ohne Supercap-Technologie wäre. Die Universitätsspitze hat in der Vergangenheit schon mehrmals erklärt, dass sie einer Straßenbahn auf der Vorhaltetrasse (Straße „INF“) zustimmen könne, wenn nur der Autoverkehr auf einen ausgebauten Klausenpfad an den Nordrand des Unicampus gelegt würde.³ Dies war das klare Eingeständnis, dass die vorgetragenen Einwendungen nur Scheinargumente sind, denn die elektromagnetischen Felder einer Straßenbahn werden ja nicht dadurch weniger oder anders, dass der Autoverkehr über eine andere Trasse fährt.

Interessant sind die Bedingungen, bei deren Erfüllung die Universitätsspitze einer Straßenbahn in der Straße „INF“ zustimmen würde:

„Wenn sich eine Trassenführung nach der Variante A1 (Klausenpfadtrasse, d. Autoren) unter Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nicht realisieren lässt, ist eine Zustimmung zu der Trassenvariante A2 (Straße „INF“) unter den folgenden kumulativ zu erfüllenden Rahmenbedingungen denkbar:

1. wird die Straßenbahntrasse auf der bisher für den Individualverkehr genutzten Verkehrsfläche errichtet. Dafür ist die Verlagerung des Individualverkehrs auf den Klausenpfad erforderlich. Diese Verlagerung muss zeitlich deutlich vor dem Beginn der Bauarbeiten an der Trasse stattfinden und baulich abgeschlossen sein.
2. müssen die Trassenführung und die Betriebsplanung den wissenschaftlichen sowie den städtebaulichen und architektonischen Notwendigkeiten des Campus-Geländes entsprechen...“⁴

Besonders interessant ist die Forderung der Universitätsspitze, „die Straßenbahntrasse auf der bisherigen für den Individualverkehr genutzten Verkehrsfläche“ zu errichten. Bisher plant die RNV die Straßenbahntrasse nördlich der Straße „INF“ und des nördlichen straßenbegleitenden Geh- und Radweges, um einen größeren Abstand von 33-40 Metern zu den nördlichen Gebäudekanten des Mineralogischen und Physikalisch-Chemischen Instituts einhalten zu können. Würde die Straßenbahntrasse, wie von der Universitätsspitze gefordert, direkt auf die heutige Autostraße gelegt werden, würde dies den Abstand zu den Instituten halbieren und die potentiellen Auswirkungen durch elektromagnetische Felder und Erschütterungen entsprechend deutlich erhöhen. Dies zeigt zusätzlich, dass die von der Universitätsspitze jahrelang als Argumente genannten elektromagnetischen Felder oder Erschütterungen nur vorgeschobene Argumente waren, um den Klausenpfad entweder für die Straßenbahn oder für den Autoverkehr auszubauen und dadurch sowohl eine spätere Ausdehnung ins Handschuhsheimer Feld als auch eine 5. Neckarquerung vorzubereiten.

Die Universitätsspitze will mit allen Mitteln eine 5. Neckarquerung durch das Naturschutzgebiet Alt-Neckar zum Autobahnanschluss Rittel. Der Alt-Neckar genießt inzwischen als

Flora-Fauna-Habitat (FFH) einen hohen Schutzstatus der EU. Bereits im Jahr 2005 hatte die im Auftrag der Stadt Heidelberg erstellte Umweltverträglichkeitsuntersuchung das Ergebnis, dass ein Eingriff in ein FFH-Gebiet durch eine Autobrücke wegen der einzigartigen Schutzwürdigkeit des Gebietes nur noch dann möglich wäre, wenn

- a) keinerlei Alternativen zu einer Brücke bestünden und
- b) der Eingriff aus übergeordnetem Interesse unbedingt notwendig wäre.

Zu demselben Ergebnis war auch ein Gutachten des Max-Planck-Instituts für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht gekommen.⁵ Zusätzlich zu dieser Hürde wird es immer unwahrscheinlicher, dass die Stadt die nötigen Finanzmittel in Höhe von ca. 45 Millionen Euro für eine 5. Neckarbrücke (oder gar 130 bis 140 Millionen Euro für einen Tunnel als Neckarquerung) bereitstellen kann.

Alle diese Hintergründe sind der Universitätsspitze gut bekannt. In dieser Situation versucht sie seit Jahren, die Planung der Straßenbahnerschließung des Universitäts-Campus als Druckmittel für den Bau der 5. Neckarbrücke zu instrumentalisieren. Die von der Universitätsspitze vertretene Forderung, die Straßenbahn auf dem Klausenpfad fernab der Ziele der Fahrgäste zu legen, hätte in diesem Zusammenhang zwei Wirkungen:

1. Eine Straßenbahn über den Klausenpfad hätte weniger Fahrgäste und könnte die Verkehrsprobleme des Campus weniger gut lösen als eine zentral geführte Linie. Dadurch wäre die Wahrscheinlichkeit für eine juristische Durchsetzbarkeit der 5. Neckarbrücke größer. In dieselbe Richtung gehen Forderungen der Universität, „dass die Geschwindigkeit für den Betrieb der Straßenbahn analog zu derjenigen festgelegt wird, welche bei Straßenbahnen in Fußgängerbereichen von Innenstädten üblich ist“.⁶ Wenn eine neue Straßenbahn die Fahrgäste nach dieser Vorstellung nur im Schrittempo befördern könnte, wäre sie deutlich weniger attraktiv, der Autoverkehr würde weniger abnehmen und die Forderung nach einer 5. Neckarbrücke wäre dann besser vertretbar.
2. Bei einer Straßenbahn auf dem Klausenpfad würde dieser ausgebaut werden und damit wäre bereits ein Teil der Anschlusskosten einer 5. Neckarbrücke finanziert. Einen ähnlichen Effekt auf der anderen Neckarseite hätten Überlegungen, die im Juli 2012 vom städtischen Verkehrsmanagement im Wieblinger Bezirksbeirat vorgestellt wurden.⁷ Um die SRH-Hochschule in Wieblingen besser an die Autobahn anzubinden, sollte dazu die Trasse der 5. Neckarquerung inklusive OEG-Unterführung ausgebaut werden. Wenn dies realisiert würde, wäre damit auch im Westen bereits der Anschluss an eine 5. Neckarquerung finanziert.⁸

Die Entlastungswirkungen einer 5. Neckarquerung werden übrigens oft überschätzt. Eine 5. Neckarquerung würde den Autoverkehr im Bereich Ernst-Walz-Brücke um weniger als 20% reduzieren. Dies ist auch mit umweltfreundlicheren und preiswerteren Maßnahmen wie einer Verbesserung des ÖPNV möglich. In Handschuhsheim würde sich die Verkehrsbelastung der Dossenheimer Landstraße und der Berliner Straße durch eine 5. Neckarquerung nicht verringern.⁹ Dies ist nur möglich durch eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Neuenheimer Feldes.

Nachdem der Erörterungstermin über die Campusbahn aus Sicht der Einwänder anscheinend nicht erfolgreich verlief, legten diese einen Vorschlag vor, nach dem im Rahmen einer

Mediation außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entweder die Straßenbahn oder der Autoverkehr auf den Klausenpfad gelegt werden soll. Dazu sollte eine Mediationsgruppe gebildet werden, in der die Befürworter eines Klausenpfadausbaus eine Mehrheit gehabt hätten.¹⁰ Die Teilnehmer dieser Mediationsgruppe sollten „derart legitimiert sein, dass verbindlich gearbeitet werden kann.“ Mit anderen Worten, die Mediationsgruppe sollte weitgehend am Gemeinderat vorbei solche weitreichenden Beschlüsse fassen können.

Diesem Ansinnen einer undemokratischen und außerhalb der offiziellen Verfahren stattfindenden Entscheidung erteilte der Stadtentwicklungsausschuss am 4.7.2012 eine klare Absage. Der Antrag von Frau Stadträtin Dr. Meißner

„1. Das Thema eignet sich zu diesem Zeitpunkt nicht mehr für eine Mediation, sie wird daher nicht durchgeführt.

2. Der Gemeinderat ist aber jederzeit zu einem Gespräch mit den Anliegern bereit.“

fand die einstimmige Zustimmung aller Ausschussmitglieder.

Für die Sitzung des Gemeinderates am 25.7.2012 brachte die Verwaltung anstelle der einstimmig abgelehnten Beschlussvorlage für eine Mediation eine leicht geänderte Beschlussvorlage für die Einrichtung eines moderierten „runden Tisches“ ein, nach der „nach drei Sitzungen im September und Oktober 2012 eine einvernehmliche Plan- und Betriebsvariante für den genannten Trassenbereich gefunden werden“ sollte. Diese solle dann gegebenenfalls in den Gremien bestätigt werden. Der „runde Tisch“ sollte praktisch die gleiche Zusammensetzung haben wie in der ersten Vorlage.

Dem folgte der Gemeinderat nicht, sondern beschloss statt des vorgeschlagenen „runden Tisches“ zur Findung einer neuen Trasse die Durchführung einer Veranstaltung mit allen Einwändern. Diese Veranstaltung fand am 24.10.2012 statt. Die RNV stellte ihr Projekt überzeugend dar, die Vorschläge der Einwänder zur Verlegung der Trasse auf den Klausenpfad konnten dagegen nicht überzeugen. Auch der Vortrag des Juristen Professor Dr. Arnim von Bogdandy, der u.a. ausführte, dass eine Straßenbahn auf der vorgesehenen Trasse nicht möglich wäre, weil sein Max Planck Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht in Zukunft an diesem Standort eventuell Gehirnforschung betreiben könnte, erstaunte mehr als dass er überzeugen konnte.

Auch nach dieser Sitzung zwischen Einwändern und Gemeinderat gaben die Einwänder nicht auf. Am 20. Februar 2013 legte Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner in nicht-öffentlicher Sitzung dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss eine Vorlage für die Einleitung einer Bürgerbeteiligung zum Ausbau des Klausenpfads vor. In dieser Sitzung beantragten die GRÜNEN und die SPD gleich zu Beginn, dass das Thema öffentlich im Gemeinderat verhandelt werden muss. Nach längerer Diskussion entband OB Dr. Eckart Würzner die Stadträte von ihrer Schweigepflicht und zog die Beschlussvorlage zurück. Zuvor hatte Unirektor Prof. Dr. Eitel seiner Hoffnung Ausdruck gegeben, dass ein Ausbau des Klausenpfads doch noch entweder über die Internationale Bauausstellung (IBA) oder den geplanten „Masterplan Neuenheimer Feld“ erreicht werden kann. Laut RNZ berichteten Sitzungsteilnehmer, „OB Eckart Würzner stehe der Frage einer Verkehrsverlagerung in den Klausenpfad nicht unbedingt positiv gegenüber. Denn das würde Aufruhr in Handschuhsheim bedeuten, weil man dort fürchtet, das Freigelände könnte von der Uni beansprucht werden; eine Diskussion vor dem anstehenden Kommunal- und OB-Wahlkampf, die ungelegen käme.“¹¹

Verlagerung des Autoverkehrs auf den Klausenpfad?

Bild 2 zeigt die von der Universität geplante Änderung der Zufahrt ins Neuenheimer Feld (rote Straßenführung). Bereits auf den ersten Blick ist erkennbar, dass dies die Anbindung des Neuenheimer Felds durch Umwegfahrten im Vergleich zu heute erheblich verschlechtern würde.

76 % des Autoverkehrs ins Neuenheimer Feld kommt von Süden, 24 % von Norden. Würde die Zufahrt ins Neuenheimer Feld von der Straße „INF“ auf den Klausenpfad verlegt, müssten die Autopendler in Zukunft rund 1,5 Millionen Kilometer pro Jahr unnötige Umwege fahren. Dies hätte unter anderem einen Treibstoffmehrverbrauch von 70 000 Litern und eine CO₂-Mehremission von 220 000 Kilogramm pro Jahr zur Folge. Dies entspricht einer Erhöhung der heutigen CO₂-Emissionen durch Autofahrten in das und aus dem Neuenheimer Feld um rund 4 %!¹²

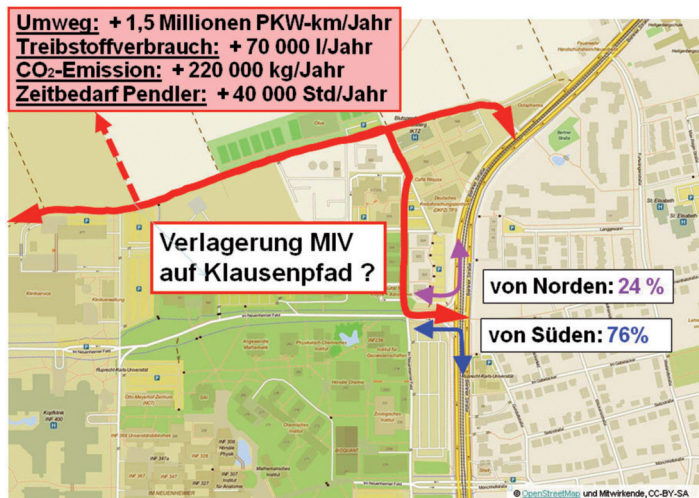


Bild 2: Konzept der Verlegung der Campuszufahrt für PKW auf den Klausenpfad (Quelle: UPI, © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Allein für die notwendigen Umwegfahrten (also ohne zusätzliche Staus) wären die Autopendler dadurch rund 40 000 Stunden pro Jahr länger unterwegs als heute. Das Campushotel, in dem ambulant behandelte Patienten übernachten sollen, wäre dann von beiden Seiten vom Autoverkehr beschallt. Die viel befahrenen neuen Straßen lägen z.T. im Abstand von nur 4 bis 5 m neben den Labors des stadteigenen Technologiepark. Heute hat der Autoverkehr auf der Straße INF einen Abstand von mindestens 25 m zu Labors und Forschungseinrichtungen. Die Stadt muss die stadteigene Technologiepark GmbH jedes Jahr mit mehr als einer halben Million Euro Zuschuss finanzieren, da die Mieteinnahmen und Erlöse bisher nicht ausreichen. Dieser Verkehrsplan würde die Vermietbarkeit des Technologieparks für hochwertige Forschung beeinträchtigen und dadurch wahrscheinlich die Notwendigkeit städtischer Zuschüsse erhöhen. Der Technologiepark wurde aber genauso wenig in diese Planungen einbezogen wie die Pädagogische Hochschule, durch deren Öko-Garten die Straße gehen soll oder der Heidelberger Tennisclub HTC oder die Gärtner des Handschuhsheimer Feldes.

Ein ausgebauter Klausenpfad hätte auch für das gesamte Handschuhsheimer Feld gravierende Auswirkungen. Kurzfristig würde der Schleichverkehr durch das Handschuhsheimer Feld, der heute schon ein Problem darstellt¹³, drastisch ansteigen. Wie Bild 3 zeigt, böten sich die Wege im Handschuhsheimer Feld für den Autoverkehr dadurch direkt als Schleichwege an. Mittelfristig würde die Gefahr einer Ausdehnung der Uni in das Handschuhsheimer Feld zunehmen.

Die Erschließung durch eine teuer ausgebaute Straße fördert immer auf beiden Seiten die Bebauung.



Bild 3: Folgen eines Ausbaus des Klausenpfads für das Handschuhsheimer Feld (Quelle: UPI, © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Interessant ist, dass in den Planungen des Unibauamtes auch schon der Ausbau des heutigen Feldweges nördlich des Versorgungszentrums zu einer Straße ins Handschuhsheimer Feld nach Norden auf einer Länge von 0,75 km vom Klausenpfad bis zur Nord-Ost-Ecke des Sportzentrums Nord vorgesehen ist (in Bild 2 und 3 gestrichelt). Eine Verlängerung dieser Straße um weitere 1,5 km wäre dann der fertige Nordzubringer durchs Handschuhsheimer Feld.

Diese Planung, sollte sie verwirklicht werden, könnte in Zukunft noch eine ganz besondere Bedeutung erhalten. Nämlich dann, wenn es der Uni tatsächlich gelingen sollte, die Straßenbahn zu verhindern. Ohne Straßenbahn wäre auf alle Zeiten aus juristischen Gründen eine 5. Neckarbrücke unmöglich. Da ohne Straßenbahn aber auch der Autoverkehr erheblich zunehmen würde, wäre dann der Druck sehr groß, diese ausgebaute Straße mit wenig Kosten zum Nordzubringer durch das Feld zu erweitern.

Wie geht es weiter ?

Die Stadtverwaltung Heidelberg plant einen „Masterplan Neuenheimer Feld“. Dabei ist neben der Frage der baulichen Entwicklung der Freiflächen insbesondere die Verkehrsererschließung das Thema. Die Bürgerbeteiligung dazu wird 2013 beginnen. Die Universität wird vermutlich weiter versuchen, die Straßenbahn als Hebel zur Verlagerung des Autoverkehrs auf den Klausenpfad zu benutzen. Deshalb wird es notwendig und sinnvoll sein, dass sich möglichst viele Bürger an den stattfindenden Bürgerbeteiligungsverfahren aktiv beteiligen.

Spätestens beim Bau der Straßenbahn ist zu erwarten, dass die Universitätsspitze die Forderung erheben wird, die Autozufahrt während des Baus „provisorisch“ von der Straße „INF“ auf den Klausenpfad zu verlegen. („Nichts ist so langfristig wie ein Provisorium...“) Nötig ist dies nicht, da der Straße INF auf der gesamten Länge ein Querschnitt von 30 bis 40 m zur Verfügung steht. Die Straßenbahn wird neben der Straße gebaut. Eine Straße benötigt 6 bis 6,50 m, eine Bau-trasse 8 m. Schwieriger ist aufgrund des engen Querschnitts der Bau der Trasse z.B. im Bereich des Botanischen Gartens. Dabei hilft eine „provisorische“ Umfahrung über den Klausenpfad aber nicht.

Das Ganze hat auch etwas Kurioses: Wenn überhaupt, wäre der Bau einer 5. Neckarbrücke juristisch nur dann möglich, wenn alle dazu bestehenden Alternativen, also insbesondere eine Straßenbahn durch das Neuenheimer Feld, gebaut und in Betrieb sind und sich dann herausstellen sollte, dass diese zur Verkehrserschließung des Uni-Campus nicht ausreichen. Mit ihrem jahrelangen Widerstand gegen den Bau der Straßenbahn im Neuenheimer Feld torpediert die Universitätsspitze also letztlich genau das, was sie erreichen will: eine 5. Neckarquerung. Mit der wiederholt vorgetragenen Meinung „Die Universität braucht die Straßenbahn nicht“¹⁴ spricht Uni-Rektor Prof. Dr. Eitel sicherlich auch nicht für die 12 000 Beschäftigten und 17 000 Studenten im Neuenheimer Feld, die heute mit überfüllten Bussen befördert werden, die dazu noch häufig im Stau stehen. Oder für die Pendler von der Bergstraße, die heute zweimal umsteigen müssten, wenn sie mit dem Öffentlichen Verkehr ins Zentrum des Neuenheimer Felds oder zum Klinikum fahren wollten. Und sie gilt nicht für die verkehrsgeplagten Handschuhsheimer und Neuenheimer, die heute unter dem hohen Autoverkehr ins Neuenheimer Feld leiden müssen.

Beim Ausbau der überaus erfolgreichen S-Bahn Rhein-Neckar brachte das Jahr 2012 eine positive Entwicklung. Nach längeren Verhandlungen erreichte der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) im März 2012, dass die zweite Ausbaustufe der S-Bahn mit weiteren 49 S-Bahn-gerechten Bahnhöfen nach folgendem Zeitplan verwirklicht wird: Der linksrheinische Ast bis Mainz soll bis Ende 2015, die Strecke bis Darmstadt bis Mitte 2016 fertig sein. Die Strecke bis Biblis und die Verlängerung der Bahnsteige der bestehenden S-Bahn bis Bruchsal folgen bis Ende 2017. Mit diesem Ausbau der S-Bahn wird die Zahl der am Hauptbahnhof Heidelberg ankommenden Fahrgäste, die u.a. weiter ins Neuenheimer Feld fahren wollen, weiter zunehmen.

Bei der Campusbahn wird im Jahr 2013 der Planfeststellungsbeschluss erwartet. Der geplante Baubeginn ist 2014. Bei einer 2-jährigen Bauzeit, die in enger Abstimmung mit den Anliegern geplant wird, könnte die Campusbahn 2017 in Betrieb gehen.

Mobilitätsnetz

Im Jahr 2011 hatte Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner die lange nicht recht voran gekommenen Straßenbahnpläne zu einem Mobilitätsnetz zusammengefasst, dessen Planung vom Gemeinderat einstimmig beschlossen wurde. Beraten wurde er dabei durch den erfolgreichen Chef der Karlsruher Verkehrsbetriebe Herrn Dr. Dieter Ludwig. Im Rahmen dieses Projekts können neue Straßenbahntrassen, die bis 2019 fertig werden, zu 60% durch die Bundesregierung und zu 20% durch das Land Baden-Württemberg gefördert werden. Die Campusbahn ist Bestandteil dieses Mobilitätsnetzes.¹⁵ Nach Untersuchungen im Rahmen dieses Mobilitätsnetzes hat die Campusbahn, die auch in die Altstadt fahren soll, einen außerordentlich hohen Nutzen-Kosten-Faktor von 2,58. Fördervoraussetzung ist ein NK-Faktor >1. Auch ohne die Altstadtstraßenbahn kommt die Campusbahn auf einen NK-Faktor von 1,35. Der Grund ist vor allem der erwartete hohe Fahrgastzuwachs von 10 200 Fahrgästen/Tag (incl. Altstadt) bzw. 7 700 (ohne Altstadt) gegenüber heute.

Gute ÖPNV-Verbindung in die Stadt bleibt

Vor zwei Jahren war ein drastischer Kahlschlag im Öffentlichen Verkehr Heidelbergs geplant: Unter anderem sollte die Straßenbahnlinie 21 nur noch in einer Richtung fahren

und die Straßenbahnlinie 23 für Neuenheim und Handschuhsheim ganz eingestellt werden.

Zum Redaktionsschluss des letzten Jahrbuchartikels über dieses Thema¹⁶ war dieser Plan gerade im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss einstimmig abgelehnt worden. Nach Redaktionsschluss jedoch änderte sich die Situation in der entscheidenden Gemeinderatssitzung am 26.5.2011 plötzlich:

Frau Dr. Annette Trabold (FDP) stellte in dieser Sitzung den Antrag, die Entscheidung zu vertagen und die Diskussion wieder von vorne zu beginnen, nachdem sie vorher weder an den Sitzungen der Bezirksbeiräte noch an den drei ausführlichen Diskussionen des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zum Thema teilgenommen hatte. Irmtraud Spinnler (SPD), Peter Holschuh (GRÜNE) und Christoph Rothfuß (GRÜNE) fassten die Argumente noch einmal gut zusammen und wiesen darauf hin, dass die Streichungspläne bisher in allen Gremien mit großer Mehrheit abgelehnt wurden. Der Vertagungsantrag wurde daraufhin mit 19:20 abgelehnt und die Streichungspläne mit einer denkbar knappen Mehrheit von 20 Stadträten der GRÜNEN, SPD, GAL, Bunte Linke, generation.hd und HD P&E gegen alle 19 Stimmen von CDU, HEIDELBERGER, FDP, FWV und OB verhindert.

Gerade in der letzten Zeit zeigt sich deutlich, wie sinnvoll dieser Beschluss war. Die Linie 5 (OEG) hat als Überlandlinie von Viernheim, Weinheim und Mannheim her oft starke Verspätungen. Wäre die Linie 23 wie geplant nördlich des Neckars eingestellt worden, müssten die Handschuhsheimer Fahrgäste in solchen Fällen bis zu 20 Minuten auf die nächste Straßenbahn warten, fast dreimal so lang wie die eigentliche Straßenbahnfahrt in die Stadt dauert. Außerdem ist die OEG, wenn sie in Handschuhsheim ankommt, oft schon sehr gut besetzt bis voll, während man in der 23 meist einen Sitzplatz bekommt.

Nach wie vor aber nicht gut gelöst ist die Fahrplanaufteilung der beiden Linien durch die RNV. Der zeitliche Abstand der Linie 5 zur Linie 23 ist nach Fahrplan mit 6 Minuten 50% länger als der Abstand der Linie 23 zur Linie 5. Im Durchschnitt muss deshalb die ohnehin schon meist volle Linie 5 im innerstädtischen Verkehr rund 50% mehr Fahrgäste aufnehmen als die 23. Hat die Überlandlinie 5 nur 2 Minuten Verspätung, muss sie sogar rund viermal so viele Fahrgäste aufnehmen wie die knapp hinter ihr fahrende 23. Ob dies im Fahrplan bewusst so eingerichtet wurde, damit die RNV in einigen Jahren wieder mit dem Argument kommen kann, die 23 sei zu schwach besetzt und könne deshalb eingestellt werden? Auf alle Fälle müssen wir in Handschuhsheim wachsam bleiben.

Hubschrauberlandeplatz

2010 wurde der Hubschrauberlandeplatz für medizinische Noteinsätze provisorisch an den Klausenpfad verlegt, bis die neue Chirurgie fertig ist, auf deren Dach dann Hubschrauber landen sollen. So zumindest hieß es in den letzten Jahren. Nun gibt es intern Überlegungen, auch nach Fertigstellung der Chirurgie den bisherigen „provisorischen“ Landeplatz beizubehalten und ihn eventuell auch für andere Zwecke (z.B. zahlungskräftige Kundschaft der Unikliniken aus dem Nahen Osten, ausgewählte Kongressbesucher oder andere Besucher der Universität o.ä.) zu benutzen. Bisher umfasst die Genehmigung nur „medizinische Hubschraubernoteinsätze, Krankentransporte mit Hubschraubern und Sonderlandungen aufgrund Sonderge-

setzung (Polizei, Staatsschutz, etc.)“. Die An- und Abflugfläche geht zum großen Teil über Handschuhsheimer Wohngebiete (Bild4). Da sich die Piloten nicht an die An- und Abflugschneisen halten müssen, fliegen sie auch oft über Neuenheim. Die Zahl der Hubschrauberflüge hat in den letzten Jahren zugenommen, weil Krankenhäuser in der Region immer weniger angeflogen werden. Mittelfristig ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen, wenn die Orthopädie (Unfallchirurgie) von Schlierbach ins Neuenheimer Feld verlegt wird.

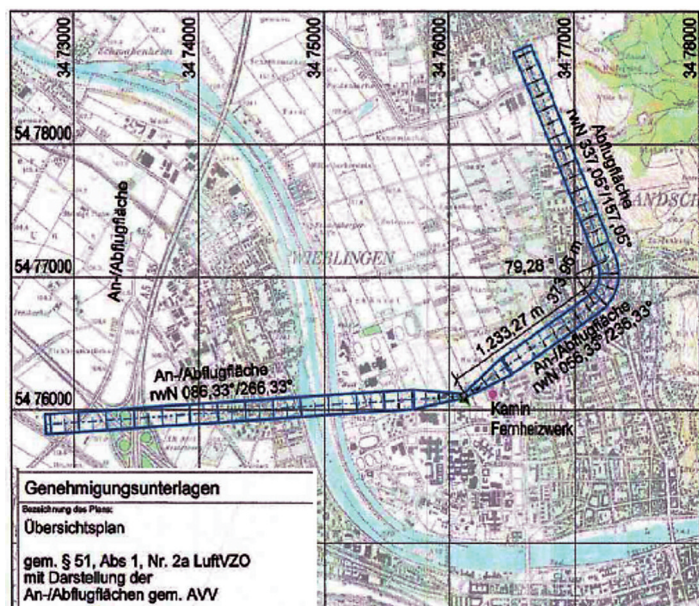


Bild 4: An- und Abflugschneisen des Hubschrauberlandeplatzes (aus Piloteninformation „Neuer Hubschrauberlandeplatz“ am Universitätsklinikum Heidelberg, Dezember 2010)

Eine weitere Ausdehnung durch Personentransporte außerhalb von Notfällen (Shuttle-Verkehr zum Flughafen Frankfurt oder Stuttgart, zahlungskräftige Fluggäste o.ä.) würde zu einer unerträglichen weiteren Zunahme der Lärmbelastung der Bevölkerung führen. Ein solcher Erweiterungsantrag der Landelaubnis würde durch die Luftfahrtbehörde, bei der Umweltschutzaspekte keine wesentliche Rolle spielen, wahrscheinlich genehmigt. Deshalb ist der Gemeinderat aufgerufen, dies aktiv zu verhindern. Heidelberg ist über das Schienennetz sehr gut an Flughäfen angebunden. Ein einmal genehmigter Hubschrauberlandeplatz für normalen Personenverkehr wäre nie mehr rückgängig zu machen !

Umsiedlung des Reitvereins ins Handschuhsheimer Feld abgewehrt

Nachdem der Bezirksbeirat Handschuhsheim schon in den Jahren 2008 und 2009 einstimmig und der Bauausschuss 2008 mit großer Mehrheit die Verlegung und Expansion des Reitvereins Heidelberg e.V. ins Handschuhsheimer Feld abgelehnt hatte,¹⁷ ging die Entwicklung in den letzten Jahren weiter. Obwohl es an sich Sache eines privaten Vereins ist, prüfte die Stadtverwaltung insgesamt 11 Standorte im gesamten Stadtgebiet. Der Reitverein lehnte allerdings die Standorte südlich des Neckars ab und favorisierte einen Standort im Handschuhsheimer Feld, um sich von heute 3 Hektar südöstlich des Zoos auf rund 8 Hektar im Handschuhsheimer Feld zu erweitern.¹⁸ Vorher hatte die Stadtverwaltung insgesamt 7 Standorte im Handschuhsheimer Feld geprüft, die bei einer eigens dafür eingerichteten Mediation

von der großen Mehrheit der Beteiligten abgelehnt wurden. Vor allem die Gärtner im Feld lehnen den Verlust von Flächen für den Gartenbau ab, Erholungssuchende befürchten die Zunahme des Schleichverkehrs, insbesondere bei Tourieren. Pläne für ein Zusammengehen des Reitvereins Heidelberg e.V. mit dem Handschuhsheimer Reitverein scheiterten am Widerstand beider Vereine.

Im Sommer 2012 spitzte sich die Situation zu, als die Stadtverwaltung in einer Vorlage für den Gemeinderat die Verlagerung des Reitvereins Heidelberg e.V. auf einen der 3 Standorte: Schänzel im Handschuhsheimer Feld, Schwetzingen Bahn in Kirchheim oder Wolfsgarten in Wieblingen vorschlug. Der Reitverein favorisierte den Standort im Handschuhsheimer Feld und lehnte die beiden anderen Standorte mehr oder weniger ab.¹⁹ Die Vorlage der Verwaltung wurde am 25.6.2012 im Bezirksbeirat Handschuhsheim einstimmig abgelehnt, zuvor war sie bereits einstimmig im Bezirksbeirat Wieblingen am 14.5.2012 abgelehnt worden. Eine Ansiedlung im Gewann Schänzel würde u.a. bedeuten, dass für den Heidelberger Reitverein im Abstand von nur 1 600 Metern zum bestehenden Handschuhsheimer Reitverein eine völlig neue Infrastruktur geschaffen würde, ohne dass die beiden Reitvereine zusammenarbeiten oder Infrastruktur zusammen nutzen würden. Nur der Bezirksbeirat Kirchheim stimmte am 21.6.2012 mit knapper Mehrheit der Verlagerung des Reitvereins auf den Standort „Auf der Schwetzingen Bahn“ in der Nähe des Flugplatzes Kirchheim zu.

Zur entscheidenden Sitzung des Gemeinderats am 25.Juli 2012, einem sehr heißen Sommertag, kamen viele Handschuhsheimerinnen und Handschuhsheimer zu einer Demonstration vor das Rathaus unter dem Motto: „Hände weg vom Handschuhsheimer Feld!“ und bekundeten damit ihre Ablehnung einer weiteren Versiegelung des Handschuhsheimer Feldes. Auch der Reitverein hatte seine Mitglieder zu einer Demonstration aufgerufen.



Bild 5: Demonstration vor dem Rathaus am 25.Juli 2012

Die Diskussion im Gemeinderat verlief zum Teil emotional. Wolfgang Lachenauer (HDe) stritt rundweg ab, dass die Verlegung des Reitvereins ins Handschuhsheimer Feld (mit immerhin mehreren Gebäuden, Reithallen, Lager und Parkplätzen) einen Eingriff in das Feld darstellen würde. Irmtraud Spinnler (SPD) erinnerte daran, dass die Universität erklärt habe, dass Pachtverträge für den Reitverein im Handschuhsheimer Feld prinzipiell nur mit einer Laufzeit von 6 Monaten möglich wären. Michael Rochlitz (SPD) legte dar, dass der Flächenbedarf des Reitvereins viel größer wäre als die zur Verfügung stehende Fläche. Die SPD lehne grund-

sätzlich weitere Eingriffe in das Handschuhsheimer Feld ab. Frank Wetzel (GRÜNE) erläuterte den Antrag der GRÜNEN, die drei von der Verwaltung vorgeschlagenen Standorte abzulehnen und stattdessen eine Standortplanung z.B. im Zusammenhang mit den frei werdenden US-Flächen oder dem geplanten Sportpark durchzuführen. Dieser Antrag wurde als weitestgehender Antrag zuerst abgestimmt. Er fand eine Mehrheit von 24 zu 17 Stimmen. Für diesen Antrag stimmten geschlossen die Fraktionen der GRÜNEN, SPD, GAL, generation.hd, BL, HD P&E zusammen mit Alfred Jakob (CDU) und Karlheinz Rehm (HEIDELBERGER). Dagegen stimmten alle anderen 8 CDU-Mitglieder (darunter auch Margret Dotter, Ernst Gund und Werner Pfisterer), FDP, FWV, 2 HEIDELBERGER und der OB. Damit war der Standort Schänzle im Handschuhsheimer Feld abgelehnt.

Tiefburgvorplatz

Seit dem Frühjahr 2011 ist der östliche Teil des Tiefburgvorplatzes nicht mehr Parkplatz für Autos, sondern Aufenthaltsort für Menschen. Die Stadtverwaltung errichtete Bänke zum Verweilen, das Helmstatter Herrenhaus bewirtet in der Mitte seine Gäste. Auf der übrigen Fläche können Kinder ungefährdet spielen, der Platz im Zentrum Handschuhsheim hat dadurch eine schöne Aufwertung erlebt. Das empfanden allerdings nicht alle so. Im Sommer 2011 fand eine private Unterschriftensammlung statt, die die schnellstmögliche Beseitigung des autofreien Teiles des Tiefburgplatzes und die sofortige Wiederherstellung der Parkplätze forderte. Dadurch sah sich der Stadtteilverein Handschuhsheim e.V. veranlasst, mit einem Informationsblatt zur Versachlichung der Diskussion beizutragen.

Um eine Basis für die weitere Planung zu erhalten, führte die Stadtverwaltung Anfang 2012 eine Repräsentativbefragung in Handschuhsheim über die Zukunft des Tiefburgplatzes durch.²⁰ Am 2.2.2012 wurden nach dem Zufallsprinzip 3 000 Fragebögen an Handschuhsheimer Haushalte verschickt. Bis zum 13.3.2012 gingen bei der Stadt 1 439 ausgefüllte Fragebogen ein, die ausgewertet wurden. Die Ergebnisse dieser Repräsentativ-Befragung sind sehr interessant:

Obwohl die Befragung mitten im tiefsten Winter stattfand (im Februar 2012 war es so kalt, dass nach vielen Jahren wieder der Neckar zufror), sprach sich die große Mehrheit von 75,5% der Handschuhsheimerinnen und Handschuhsheimer für eine Beibehaltung der autofreien östlichen Platzfläche aus. Nur 13,1% wollen, dass die Parkplätze wieder hergestellt werden. Interessant ist, dass auch eine klare Mehrheit von 60,2% der Menschen, die überwiegend das Auto benutzen, für einen autofreien Tiefburgplatz ist. 73,6 % sind der Meinung, dass das Handschuhsheimer Zentrum im Bereich um die Tiefburg durch die Umgestaltung an Qualität dazu gewonnen hat, jeder Fünfte der Befragten besucht seit der Umgestaltung häufiger das Handschuhsheimer Zentrum. Bei der Untergruppe, die zum Einkaufen ins Zentrum kommt, besucht sogar fast jeder Vierte seither das Zentrum häufiger als vor der Umgestaltung.

Daraufhin fassten der Bezirksbeirat Handschuhsheim am 25.6.2012 mit 13 Ja- und 2 Nein-Stimmen und der Gemeinderat am 25.7.2012 einstimmig den Beschluss, dass der östliche Teil des Platzes vor der Tiefburg künftig nicht mehr als Parkplatzfläche zur Verfügung steht und die Verwaltung beauftragt wird, die Planung für die Neugestaltung des gesamten Platzes weiterzuführen. Im städtischen Haushalt sind für 2013 Planungsmittel für die Umgestaltung des Tiefburgplatzes eingestellt. Ein zu beauftragendes Planungsbüro soll bis

Mitte 2013 einen Gestaltungsentwurf erarbeiten, der mit der Bürgerschaft diskutiert werden soll. Auf Grund des eindeutig positiven Votums der Repräsentativbefragung könnte in diesem Zusammenhang auch überlegt werden, ob der autofreie Teil des Platzes vergrößert werden soll und weitere Nutzungen aufnehmen kann.

Dossenheimer Landstraße

Die Ortsdurchfahrt der B 3 auf der Dossenheimer Landstraße stellt für Handschuhsheim ein großes Problem dar. Die überbreite Straße trennt Handschuhsheim in zwei Teile, sie ist ein Unfallschwerpunkt und stellt für die Anwohner, vor allem wegen der Pflasterung des Gleisbereichs, eine erhebliche Lärmbelästigung dar.



Obwohl die Straße mitten durch Handschuhsheim geht und heute noch rund 40 Geschäfte, Gaststätten und Hotels aufweist, gibt es für Fahrradfahrer keinerlei Radverkehrsanlagen und für Fußgänger auf einer Länge von mehr als einem halben Kilometer keine Quermöglichkeiten mehr, nachdem vor Jahren gegen den Widerstand der Handschuhsheimer zwei Zebrastreifen entfernt wurden. Während in den letzten Jahren in Heidelberg andere Hauptstraßen wie die Brückenstraße, Handschuhsheimer Landstraße, Rohrbacherstraße, Schlierbacher Landstraße, Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße u.a. saniert und stadtvträglich für alle Verkehrsarten umgestaltet wurden, ist die Dossenheimer Landstraße trotz vieler Anwohner und Geschäfte als letzte Einfallstraße ein Relikt der 60er Jahre geblieben. Bisher hieß es, eine stadtvträgliche Neugestaltung wie zwischen Hans-Thoma-Platz und Brückenstraße sei erst im Zuge einer grundlegenden Sanierung der Straße möglich. Am 12.3.2012 legte jedoch das Tiefbauamt dem Bezirksbeirat und Gemeinderat einen Plan vor, nach dem für fast eine halbe Million Euro lediglich die Asphaltdecke der Straße saniert werden sollte, ohne eine Umgestaltung und ohne Verbesserung für die drängenden Probleme. Anders als bei anderen Verwaltungsvorlagen, die zuerst im Bezirksbeirat des betroffenen Stadtteils behandelt werden, sollte dieser Plan als erstes am 20.3.2012 im Bauausschuss des Gemeinderates beschlossen werden. Dann erst sollte das Projekt am 26.3.2012 im Handschuhsheimer Bezirksbeirat diskutiert werden. Der Bauausschuss beschloss den Sanierungsplan einstimmig, erst 6 Tage später konnte er dann im Bezirksbeirat Handschuhsheim ausführlich behandelt werden. Dort stieß die hohe Investition, die die wichtigsten Probleme nicht lösen würde, auf starke Ablehnung. Es war klar, dass eine solche bloße Asphaltanierung die dringend notwendige grundlegende Sanierung inklusive Umbau um Jahrzehnte verzögern würde. Der Bezirksbeirat beschloss deshalb einstimmig, dass der Plan einer reinen Asphaltanierung in der Dossenheimer Landstraße gestoppt werden soll und stattdes-

sen ein Gesamtkonzept im Sinne einer Straßenraumgestaltung erstellt werden soll, das die Aspekte Parken, Gehweg, Radweg und öffentlicher Personennahverkehr beinhaltet. Dabei solle man sich an der Gestaltung der Steubenstraße südlich des Kappellenwegs orientieren.

Dieses einstimmige Votum des Bezirksbeirats stoppte die Planung und führte dazu, dass die Verwaltung einen stadtverträglichen Umbau der Straße planen wird. Die Dossenheimer Landstraße im Zentrum Handschuhsheims braucht sichere Radfahrstreifen, wie sie in den Ortsdurchfahrten der anderen Stadtteile inzwischen längst vorhanden sind.



Der Fahrradverkehr ist heute eine wichtige Verkehrsart in Heidelberg, 30% aller innerstädtischen Wege werden von den Heidelbergern auf dem Fahrrad zurückgelegt. Durch die Schaffung der Radfahrstreifen zwischen Hans-Thoma-Platz und Neckar hat sich der Fahrradverkehr mehr als verdoppelt. In der Dossenheimer Landstraße dagegen ist es lebensgefährlich, zwischen den parkenden Autos, den schnell fahrenden Autos und den Straßenbahnen mit dem Fahrrad zu fahren. Viele Fahrradfahrer nutzen deshalb die Gehwege, was ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger und aus den Häusern kommende Anwohner darstellt.

Sichere Radverkehrsanlagen in der Dossenheimer Landstraße stehen deshalb auch im Radverkehrskonzept der Stadt Heidelberg in der Priorität an 4. Stelle. Die Straße ist mit 16 bis 20 Metern breit genug, um Verkehrsraum für alle Verkehrsarten zu schaffen. Um mögliche Planungskonflikte mit dem Autoverkehr zu vermeiden, wurde im April 2012 im Bauausschuss allerdings ein Antrag gestellt, den Fahrradverkehr durch ein Leitsystem „an der Fritz-Frey-Straße von der Dossenheimer Landstraße weg in die Wohngebiete westlich“ zu leiten.²¹ Dies kann jedoch keine Lösung sein, da gerade in einer Ortsdurchfahrt mit vielen Geschäften, Arztpraxen und Anwohnern alle Punkte auch sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein müssen. Dies liegt nicht nur im Interesse der Menschen, die das umweltfreundliche Fahrrad benutzen, sondern auch im Interesse der Geschäfte, des Kaufhauses, der Gaststätten und Cafés. Nur wenn diese Ziele von allen sicher erreicht werden können, können sich die Geschäfte halten und bleibt die Straße lebendig. Die Ortsdurchfahrt Handschuhsheims ist keine Schnellstraße, aus der das Fahrrad verbannt werden kann.

Die RNV plant für 2016 den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Biethstraße und Burgstraße sowie die Erneuerung der Gleise in der Dossenheimer Landstraße. Wichtig ist, dass Sanierung und Umbaumaßnahmen zusammen geschehen

und nicht z.B. durch einen alleinigen Ausbau der Haltestellen ohne Sanierung der Gleise das Pflaster im Gleisbereich oder der Querschnitt der Straße ohne Radverkehrsanlagen bestehen bleiben. Deshalb wird es notwendig sein, in den nächsten Jahren die von der Verwaltung vorgelegten Pläne genau anzuschauen und zu diskutieren.

- 1 Martin in der Beek, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Campusbahn Neuenheimer Feld, Überblick und Sachstand, 2012
- 2 siehe dazu Neuenheimer Feld aktuell, Petra Bauer und Dieter Teufel, Jahrbuch 2009 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V.
- 3 Stellungnahme zu der geplanten Straßenbahntrasse auf dem Campus im Neuenheimer Feld, getragen von folgenden Einrichtungen: Universität Heidelberg, Universitäts-Bauamt, Universitäts-Klinikum, Deutsches Krebsforschungszentrum, MPI für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, MPI für medizinische Forschung, September 2010
- 4 Stellungnahme zu der geplanten Straßenbahntrasse auf dem Campus, a.a.O., Seite 10
- 5 Prof. Dr. Ulrich Beyerlin und Prof. Dr. Dr. h.c. Rüdiger Wolfrum, Naturschutzrechtliches Gutachten zum Projekt der 5. Neckarquerung, 20.1.2003
- 6 Stellungnahme zu der geplanten Straßenbahntrasse auf dem Campus, a.a.O., Seite 11.
- 7 „Stadt bringt eine alte Bekannte ins Spiel; Die Trasse zur 5. Neckarquerung soll helfen, die SRH in Wieblingen besser an die Autobahn anzubinden.“ Rhein-Neckar-Zeitung, 21. Juni 2012
- 8 Diese Pläne stießen in Wieblingen allerdings auf heftigen Widerstand des Bezirksbeirats, der auf dieser Trasse keine Straße zulassen will. Stattdessen schlägt der Bezirksbeirat vor, die bestehende Ludwig Guttman-Straße, die direkt an der SRH liegt, zu verlängern.
- 9 WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, März 2005.
- 10 Die Mediationsgruppe sollte nach der städtischen Vorlage vom 25.06.2012 folgende Zusammensetzung haben:
„Zwei Mediatoren, je zwei Vertreter der Universität Heidelberg, der Universitätsklinik Heidelberg, des Universitätsbauamtes, des Max-Planck-Institutes für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (MPI), der RNV GmbH und der Stadtverwaltung Heidelberg und vier Vertreter des Heidelberger Gemeinderates“
- 11 „Der Klausenpfad ist schon wieder vom Tisch“, RNZ 22.2.2013
- 12 Berechnung des UPI-Instituts, 2013
- 13 „Schleichverkehr im Handschuhsheimer Feld - Raserei auf Feldwegen während des Berufsverkehrs – Hier wird nie kontrolliert“ RNZ, 19.2.2013
- 14 „Die Universität braucht die Straßenbahn nicht“, Rektor Bernhard Eitel will sich den Campus im Neuenheimer Feld von der Stadt nicht verbauen lassen – IBA soll gegenseitiges Verständnis fördern“, Rhein-Neckar-Zeitung, 21./22. Januar 2012
- 15 weitere Informationen im Internet unter: www.mobinetz-hd.de
- 16 Petra Bauer und Dieter Teufel, Straßenbahnen und Verträge, Jahrbuch 2011 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., Seite 79 ff.
- 17 „Neuenheimer Feld aktuell“, Petra Bauer und Dieter Teufel, Jahrbuch 2009 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V.
- 18 „Niemand will den Reiterverein“ Rhein-Neckar-Zeitung, 14./15. April 2012
- 19 „Hat die Standortsuche jetzt ein Ende? Heidelberger Reiterverein möchte in Gewann ‚Schänzel‘ bauen“, Rhein-Neckar-Zeitung, 15. Dez. 2011.
- 20 Stadt Heidelberg, Dezernat II Bauen und Verkehr, Stadtplanungsamt mit Unterstützung des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik, Tiefburgplatz Bürgerbefragung in Heidelberg Handschuhsheim, Dokumentation der Ergebnisse, 4.6.2012
- 21 Über diesen Antrag wurde zum Glück (Stand März 2013) noch nicht abgestimmt, er fand allerdings bei der Verwaltung bereits Zustimmung, da diese sich bei einer Umleitung des Radverkehrs eine einfachere Planung erhofft.