

## **Neuigkeiten vom Verkehr in Handschuhsheim**

von Petra Bauer und Dieter Teufel

Das Jahr 2007 brachte für Handschuhsheim im Verkehrsbereich endlich mehrere entscheidende Fortschritte, die sich in unserem Stadtteil positiv bemerkbar machen.

### **Aus der B3 wurde eine stadtverträgliche Straße**

Eine große Entlastung brachte die Sanierung der B 3 zwischen Hans Thoma-Platz und Mönchhof-Platz, die mit einem großen Baustellen-Abschlussfest am 15. September 2007 wiedereröffnet wurde. Während der 2-jährigen Bauzeit wurden die unterirdischen Leitungen und Kanäle erneuert und die Straßenbahn-Schienen und der Oberbau neu erstellt. Die neue Straße bringt auf ihrer gesamten Länge von 1,3 Kilometern Vorteile für alle: Die Straße ist neu asphaltiert, im Schienenbereich liegen jetzt keine Pflastersteine mehr und die neuen Schienen sind in Hartgummi gebettet. Dadurch nahm der Verkehrslärm sowohl der Autos wie der Straßenbahnen deutlich ab. Durch eine neue Markierung erhielt die Straße auf beiden Seiten Radfahrstreifen, durch die endlich eine sichere und direkte Fahrradverbindung zwischen Handschuhsheim und der Innenstadt geschaffen wurde. Durch die Radfahrstreifen sind die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr jetzt nicht mehr überbreit wie früher. Dadurch sanken die Fahrgeschwindigkeiten, was den Verkehrslärm weiter reduzierte. Außerdem ist die Straße jetzt für Fußgänger besser überquerbar. An 3 neu gestalteten Haltestellen (Kapellenweg, Blumentalstraße und Kussmaulstraße) können die Fahrgäste der Straßenbahnen jetzt ebenerdig, bequemer, sicherer und auch schneller ein- und aussteigen als früher, als sie zuerst die Fahrbahn überqueren und dann über mehrere Trittstufen in die Straßenbahn ein- bzw. aussteigen mussten. Dadurch müssen jetzt sowohl Straßenbahnen als auch Autos an den Haltestellen weniger lange anhalten, der Verkehrsfluss wurde beschleunigt.



Ein im Straßenraum sichtbarer Effekt der sanierten B 3 ist die Zunahme des Fahrradverkehrs. Wegen der guten Radverkehrsanlagen trauen sich heute wieder viel mehr Menschen auf das Fahrrad als noch in den letzten

Jahren. Eine Zählung am 24.10.2007, also knapp 2 Monate nach Eröffnung der Straße, ergab bereits eine Verdoppelung des Fahrradverkehrs auf dieser Achse im Vergleich zu früher (Sommer 2005 vor Beginn der Bauarbeiten). Durch die Zunahme des Fahrradverkehrs werden in Handschuhsheim ca. 2 000–3 000 Autofahrten pro Werktag eingespart.

### **Handschuhsheim kämpft für die Straßenbahnlinie 21**

Einen Konflikt gab es im letzten Jahr um die Wiedereinführung der Straßenbahnlinie 1 (jetzt 21). Diese war während der Bauarbeiten eingestellt worden, da in dieser Zeit die OEG-Linie über die Berliner Straße fuhr. Vor Beginn der Bauarbeiten hatte die HSB zugesagt, dass die Linie 1 nach Ende der Bauarbeiten wieder in Betrieb genommen wird.<sup>1</sup> Im Mai 2007 wurden jedoch Überlegungen der neu gegründeten Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RNV) bekannt, die 2-jährige Einstellung der Linie 1 dazu zu benutzen, diese nach Ende der Bauarbeiten nur noch eingeschränkt fahren zu lassen.

Im Jahr 2002 war noch extra der OEG-Bahnhof um ein neues Umsetzgleis erweitert worden, auf dem die Linie 21 in Handschuhsheim umsetzt. Die Straßenbahnlinie 21 erfüllt vier wichtige Funktionen:

1. Sie bringt zusammen mit der Straßenbahnlinie 24 und dem 32er-Bus die Pendler von der S-Bahn zum Universitäts-Campus.
2. Sie bringt zusammen mit der Straßenbahnlinie 24 im 5-Minuten-Takt die Pendler von der Bergstraße, die mit der OEG in Handschuhsheim ankommen, zum Universitäts-Campus.
3. Sie stellt für Handschuhsheim einen attraktiven Anschluss an die S-Bahn und den Fernverkehr der Deutschen Bahn her.
4. Im Süden stellt sie eine attraktive Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt (Bismarckplatz) her.



Um Geld zu sparen, schlug die RNV vor, die Linie 21 nur noch im „einseitigen Ringverkehr in Hauptlastrichtung“ zu bedienen. Diesem

Konzept liegt die auf den ersten Blick einleuchtende Idee zugrunde, die Straßenbahn jeweils nur in der Richtung fahren zu lassen, in der am meisten Fahrgäste fahren wollen: Morgens bis 12 Uhr im Uhrzeigersinn vom Bismarckplatz über Hauptbahnhof in die Berliner Straße nach Handschuhsheim und über die Steubenstraße zurück zum Bismarckplatz und ab 12 Uhr in umgekehrter Richtung. Erst bei einer genaueren Betrachtung stellt sich heraus, dass dieses Konzept alles andere als sinnvoll ist: Eine „Hauptlastrichtung“ gibt es bei der Linie 21 nämlich gar nicht. Es ist zwar richtig, dass z.B. der Hauptteil der Fahrgäste morgens in das Neuenheimer Feld und nachmittags zurück fahren will, dies jedoch sowohl von Süden (S-Bahn) als auch von Norden (OEG-Umsteiger). Würde ein einseitiger Ring-Verkehr der Linie 21 vormittags nur vom Hauptbahnhof Richtung Berliner Straße fahren, könnte er zwar die Pendler von der S-Bahn aufnehmen. Die Umsteiger von der OEG, die morgens von der Bergstraße zur Universität wollen, wären jedoch genauso die Leidtragenden wie z.B. Pendler mit Halbtags-Job.

Im Oktober und November 2007 führte die RNV Fahrgast-Erhebungen durch, die genau dies belegen:<sup>2</sup> Pro Tag benutzten im November 2007 ca. 1000 Fahrgäste am OEG-Bahnhof Handschuhsheim die Linie 21. Bei einem einseitigen Ringverkehr nach dem Vorschlag der RNV könnten Dreiviertel dieser Fahrgäste (ca. 750) die Linie 21 nicht mehr benutzen, da sie in der Zeit, wenn sie fahren wollen, nur in der falschen Richtung fährt. Auf der Ernst-Walz-Brücke benutzten im November 2007 pro Tag rund 3800 Fahrgäste die Linie 21. Davon würde die Straßenbahnlinie nach der RNV-Erhebung 1600 Fahrgäste pro Tag (42 %) nicht mehr befördern, wenn sie in einer einseitigen Ringlinie geführt würde.

In naher Zukunft wird endlich eine Beschleunigung der OEG durch den Bau eines zweiten Gleises zwischen Schriesheim und Weinheim erreicht werden. Die lange ungeklärte Finanzierung des 60 Millionen Euro-Projekts wurde im Februar 2008 endlich zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis und den Städten Mannheim und Heidelberg beschlossen.<sup>3</sup> Dadurch wird es in Zukunft mehr Fahrgäste von der OEG und damit auch mehr Umsteiger am OEG-Bahnhof Handschuhsheim geben. Ein einseitiger Ringverkehr der Linie 21 würde die Wartezeit der Umsteiger von der OEG ins Neuenheimer Feld jedoch kurz vor dem Ziel um dieselben 5 Minuten verlängern, um die man gerade vorher durch hohe Investitionen in ein zweites Gleis die Fahrzeit der OEG auf der Strecke beschleunigt hat.

Bei einer einseitigen, je nach Uhrzeit wechselnden Ringlinie wäre am OEG-Bahnhof Handschuhsheim nur Eingeweihten klar (und diesen auch nur nach einem genauen Blick auf die Uhr), wohin die im Umsetzgleis stehende 21 fahren wird. Viele würden dann erst nach dem Anfahren der Straßenbahn merken, dass sie in die falsche Richtung fährt, mit z.B. der Folge, dass dann der Zug im Hauptbahnhof abgefahren ist, bis sie dort ankommen. Und was zwischen OEG-Bahnhof und Hauptbahnhof in der Berliner Straße fehlen würde, wäre dann zwischen OEG-Bahnhof und Bismarckplatz zu viel: 3 Straßenbahnlinien (5, 23 und 21). Eine weitere Folge einer im Ring geführten Linie 21 wäre deshalb, dass die Linie 23 wegen der Überbedienung der Strecke Brückenstraße-Steubenstraße über kurz oder lang am Bismarckplatz enden und Handschuhsheim gar nicht mehr bedienen würde.

Die Idee einer Ringlinie fand zunächst auch in der Öffentlichkeit einige Fürsprecher. So wurde sie z.B. in einem Leserbrief in der RNZ befürwortet,

hier sogar als Ringlinie über die Bergheimerstraße ohne Anfahren des Hauptbahnhofes. Ein solches Konzept hätte aber noch den zusätzlichen gravierenden Nachteil, dass dann die Linie 21 auch ihre Funktion als Zubringer zur S-Bahn ganz verlieren würde.

Auf Grund der RNV-Pläne wurde der Stadtteilverein Handschuhsheim aktiv und trat an Vertreter des Gemeinderates heran mit der Forderung, dass die Straßenbahn-Bedienung der Linien 21 und 23 nach Beendigung der Bauarbeiten in der Handschuhsheimer Landstraße wieder so hergestellt werden muss wie sie vor Beginn der Baustelle war. Auch die Stadtverwaltung unterstützte den Vorschlag und legte am 18.7.2007 im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (SEVA) eine Beschlussvorlage vor, nach der die Straßenbahnlinie 21 ab September 2007 wieder so wie früher in beiden Richtungen zwischen OEG-Bahnhof Handschuhsheim, Hauptbahnhof und Bismarckplatz fahren soll, allerdings zunächst nur bis Dezember 2008. Zwischenzeitlich solle die RNV über die Fahrgastzahlen berichten. Die Beschlussvorlage wurde am 18.7. im SEVA und am 25.7.2007 ebenfalls einstimmig vom Gemeinderat verabschiedet. Auf Grund dieser erfreulichen Entwicklung konnte die Straßenbahnlinie 21 am 1. September wieder wie früher in Betrieb gehen, allerdings nur noch 10 Stunden am Tag (zwischen 7:11 Uhr und 17:30 Uhr), während sie vor der B3-Sanierung bis zum Jahr 2005 noch 15 Stunden am Tag (zwischen 5:40 Uhr und 20:20 Uhr) gefahren war.

### **Statistiktricks der RNV**

Die RNV ließ aber nicht locker. Sie scheint gewillt zu sein, die Frist bis zum Dezember 2008 zu nutzen, um doch noch eine Einschränkung der Linie 21 (und später der Linie 23) durchzusetzen. Dies lässt eine Vorlage der RNV für den Haupt- und Finanzausschuss und den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 28.11.2007 vermuten. Darin berichtet die RNV über die Fahrgasterhebung, die sie im Oktober und November 2007 durchgeführt hat. Die Auswertung dieser Fahrgastzählungen durch die RNV ist ein Paradebeispiel, wie mit Statistik ein falscher Eindruck erzeugt werden kann. Da die Zahlen in der politischen Diskussion der nächsten Monate wohl noch eine Rolle spielen werden, sei hier etwas näher darauf eingegangen:

Am OEG-Bahnhof Handschuhsheim zählte die RNV 3800 Fahrgäste/Tag. In der Gemeinderatsvorlage schreibt sie als Ergebnis dazu „davon

*Linie 21: 25 %,  
Linie 24: 75 %“.*

Als Fazit aus diesen Zahlen gibt die RNV in der Vorlage an:

- „- Linie 21 in diesem Abschnitt nur gering ausgelastet*
- Linien-Führung überdenken.*
- Weitere Zählungen erforderlich“*

Da die Linie 24 vom OEG-Bahnhof aus bis Haltestelle Stadtwerke dieselbe Strecke wie die Linie 21 befährt und nach den Fahrgastzählungen angeblich dreimal so viele Fahrgäste wie die 21 befördert, liegt der Schluss nahe, dass die Linie 21 nicht benötigt wird oder dass man sie einschränken kann. Wenn man die Grundlagendaten der Zählung analysiert, ergibt sich jedoch ein anderes Bild:

Gezählt wurde an mehreren Tagen jeweils von 6 bis 20 Uhr. Die in beiden Straßenbahn-Linien angetroffenen Fahrgäste wurden addiert und die pro Tag beförderten Fahrgastzahlen der beiden Linien miteinander verglichen. Dabei ergab sich tatsächlich, dass in der Linie 24 dreimal so viele Fahrgäste gezählt wurden wie in der Linie 21.

Der erste Fehler, der der RNV bei diesem Vergleich unterlief, besteht darin, dass zwar die Linie 24 während der Zählzeit zwischen 6 und 20 Uhr durchgehend fährt, die Linie 21 aber nur zwischen 7:11 Uhr und 17:30 Uhr. Nach dem Fahrplan fährt die Linie 24 an einem Tag zwischen 6 und 20 Uhr (in beiden Richtungen) 166 mal, die Linie 21 aber nur 126 mal, also 40 Fahrten weniger. Wenn man beide Linien miteinander vergleicht, hätte man dies also für die Zeit von 7:00 – 17:30 Uhr machen müssen, in der beide Linien fahren. Die Einbeziehung der Zeit, in der die Linie 21 gar nicht mehr fährt, ist ein grober statistischer Fehler. Dem aber noch nicht genug: Die Linie 21 hat einen sehr engen Fahrplan ohne Pufferzeiten, den sie oft nicht einhalten kann. Hier rächt sich auch, dass eine Mehrheit des Gemeinderats den Plan der RNV im letzten Jahr ablehnte, am Bismarckplatz ein weiteres Umsetzgleis zu bauen, um ein problemloses Umsetzen der drei am Bismarckplatz wendenden Straßenbahnlinien (21, 22, 26) zu ermöglichen. Mit der Einrichtung der Linie 26 und der Wiedereinführung der Linie 21 ist die Umsetzkapazität am Bismarckplatz mit nur einem Umsetzgleis überlastet. Es wäre deshalb dringend notwendig, hier ein zweites Umsetzgleis zu schaffen, was nach den vorliegenden RNV-Plänen ohne größere Eingriffe in den Bismarckplatz direkt neben dem bestehenden Umsetzgleis angelegt werden könnte.<sup>4</sup> Zusätzlich hat es die Stadtverwaltung bisher versäumt, die in der Berliner Straße während der Bauarbeiten in der B 3 abgehängten Vorrangschaltungen der Straßenbahn wieder anzuschalten. Dadurch schaukeln sich häufig Verspätungen hoch, die von der Linie 21 wegen der fehlenden Pufferkapazität am Bismarckplatz oft nicht mehr ausgeglichen werden können. Dies führt dann häufig dazu, dass Straßenbahnzüge der 21 gar nicht mehr nach Handschuhsheim fahren, sondern wegen der Verspätung bereits am Technologie-Park umsetzen und nach Süden zurückfahren oder, falls die Verspätung noch größer ist, vom Bismarckplatz statt über Hauptbahnhof und Berliner Straße direkt über Brückenstraße-Rottmannstraße nach Handschuhsheim fahren, allerdings ohne Fahrgäste mitzunehmen. Die Verkehrserhebung der RNV ergab, dass im Mittel 15,9 % der Straßenbahnfahrten der 21 gar nicht in Handschuhsheim ankamen, an einzelnen Tagen sogar 19 %! Im Gegensatz dazu hatten die Fahrten der Straßenbahn 24 keine Ausfälle, da sie Verspätungen auf der Strecke jeweils an den Endhaltestellen durch Zeitpuffer ausgleichen können. Auf Grund dieser Verspätungen erreicht im Schnitt jede 6. Straßenbahnfahrt der Linie 21 Handschuhsheim nicht, pro Tag fallen im Durchschnitt 20 Fahrten der Linie 21 für Handschuhsheim aus! In diesen Zahlen ist das Problem der Abkürzungsfahrten der Linie 21 ohne Fahrgäste über die Brückenstraße noch gar nicht enthalten, da die RNV behauptet, dass an den 3 Zähltagen solche Abkürzungsfahrten nicht vorgekommen wären. Allerdings ergibt sich aus Gesprächen mit Straßenbahnfahrern und aus der täglichen Anschauung, dass Straßenbahnen der Linie 21 häufig über die Strecke Brückenstraße-Rottmannstraße fahren, was die Zahl der tatsächlichen Fahrgastfahrten noch weiter reduziert. Gezählt wurde von der RNV, egal ob die Straßenbahn kam oder nicht. Die ausgefallenen Straßenbahnen wurden dann bei der Auswertung genauso wenig berücksichtigt wie die vor 7 Uhr und nach 17 Uhr gar nicht verkehrenden Fahrzeuge der Linie 21.

Nach dem Fahrplan soll die Linie 21 zeitlich jeweils genau in der Mitte zwischen der im 10-Minuten-Takt verkehrenden Linie 24 fahren. Auf Grund der häufigen Verspätungen jedoch fährt sie oft direkt hinter der 24 her, was automatisch zur Folge hat, dass sie weniger Fahrgäste transportiert. Pendler, die nach Fahrplan maximal 5 Minuten auf die Straßenbahn warten müssten, müssen in solchen Fällen fast doppelt so lang warten. Die Verspätungen der Straßenbahnen wurden bei der Fahrgast-Erhebung von der RNV leider nicht erhoben.

Alle diese Aspekte wurden bei der Auswertung der Fahrgast-Erhebung durch die RNV nicht berücksichtigt. Das Ergebnis der RNV (in der Linie 21: 25 % und in der Linie 24: 75 % der Fahrgäste) ist deshalb falsch. Korrigiert man nur die nachprüfbaren Daten, dann sitzen am OEG-Bahnhof in Handschuhsheim in den Straßenbahnen der Linie 24 nicht dreimal soviel Fahrgäste wie in der 21 (wie von der RNV behauptet), sondern 1,9 mal soviel. Und dies ist für den Vergleich einer Linie, die erst am OEG-Bahnhof beginnt (21), mit einer Linie, die in Handschuhsheim-Nord ihren Anfang nimmt (24) und am OEG-Bahnhof schon mit Fahrgästen ankommt, überhaupt kein schlechtes Ergebnis. An der Endhaltestelle OEG-Bahnhof HSH nutzen rund 1 000 Fahrgäste pro Tag die Linie 21. Zwei Haltestellen weiter am Technologiepark sind es bereits ca. 1 500 Fahrgäste und auf der Ernst-Walz-Brücke 3 800 Fahrgäste pro Tag in der Linie 21.

Die statistische Auswertung der Fahrgastzahlen durch die RNV entspricht ungefähr folgendem Vorgehen: Hans und Gretel sollen im Wald Beeren sammeln und es soll gemessen werden, wer tüchtiger ist. Während Hans den ganzen Tag über sammeln darf, muss Gretel morgens und abends noch der Mutter im Haushalt helfen. Hans kann auf der gesamten Strecke zwischen Heiligenberg und Weißem Stein Beeren suchen, während Gretel das nur auf der Strecke zwischen Zollstockbrunnen und Weißem Stein darf. Gretel hat schlechte Schuhe und wenn sie es deshalb nicht schafft, in der vorgeschriebenen Zeit wieder vom Weißen Stein bis zum Zollstockbrunnen zu laufen, dann muss sie jeweils an der Holdermanns-Eiche umkehren und zum Weißen Stein zurück. Der Messort aber, an dem jeweils gezählt wird, wie viele Beeren im Korb sind, ist am Zollstockbrunnen. Und am Ende des Tages wird zusammengezählt, wie viele Beeren Hans und Gretel in ihren Körben hatten und es wird festgestellt, dass Gretel viel fauler ist als Hans.

Was lernen wir daraus ? Wenn die RNV Zahlen vorlegt, müssen diese genau unter die Lupe genommen werden, bevor daraus Schlüsse gezogen werden.

Um die Situation zu verbessern sollte in Zukunft folgendes umgesetzt werden:

- Der Gemeinderat muss dem Wunsch der RNV entsprechen und am Bismarckplatz ein zweites Umsetzgleis einrichten.
- Die Stadtverwaltung muss die auf der Strecke der Berliner Straße und am Betriebshof vorhandenen Vorrangschaltungen wieder anschalten, damit die Straßenbahnen pünktlich ihr Ziel erreichen.

Nur so kann ein attraktiver und verlässlicher Öffentlicher Verkehr wieder hergestellt werden, auf den sich die Pendler, die ja am Hauptbahnhof und am OEG-Bahnhof Anschlüsse bekommen müssen, verlassen können.

Tabelle 1 fasst die Folgen des RNV-Konzepts für die Fahrgäste zusammen:

1. Die Pendler aus dem Norden (Umsteiger aus der OEG) würden mit der 21 weder morgens auf der Hinfahrt noch nachmittags auf der Heimfahrt bedient, genauso wenig wie Umsteiger vom Hauptbahnhof Richtung Bismarckplatz, Pendler in Teilzeit oder Pendler ins NHF mit Arbeitsbeginn am Nachmittag. Die Fahrgasterhebungen der RNV vom Oktober, November 2007 und Januar 2008 ergeben, dass bei einer einseitigen Ringlinie am OEG-Bahnhof HSH 74%, am Technologiepark 70% und zwischen HBF und Berliner Straße 42% der Fahrgäste der Linie 21 von dieser nicht mehr bedient werden könnten.
2. Konterkariierung der Beschleunigung durch ein geplantes 2. OEG-Gleis zwischen Schriesheim und Weinheim für Pendler ins NHF
3. Die kritische Zubringerfunktion der 21 und 24 für Reisende und Pendler zum Fernreisebahnhof aus dem Heidelberger Norden würde vormittags erheblich geschwächt, da bei Verspätungen der 24 der Anschluss an Fernzüge nicht mehr gewährleistet wäre. Die Linie 5 ist wegen ihres Umwegs über den Bismarckplatz für Handschuhsheim keine Alternative für die Fahrt zum HBF, da sie jeweils erst 12 min später am HBF ankommt als die 24. Ähnliches gilt für die Umwegfahrt mit der 21 über den Bismarckplatz zum HBF, die 50% länger dauert als über den direkten Weg über die Berliner Straße. <sup>5</sup>
4. Die 21 halbiert heute an der Haltestelle Stadtbücherei den Umsteigetakt von der 26 zum HBF. Bei einer einseitigen Ringlinie wäre diese Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste der 26 nur noch halbtags vorhanden.
5. Transparenzproblem an den Haltestellen: Linie 21 wechselt im Tagesverlauf die Fahrtrichtung und bedient jeweils eine Richtung nicht mehr
6. viele Fehlfahrten von Einsteigern und Umsteigern in die Linie 21 am OEG-Bahnhof HSH durch wechselnde Linienführung
7. Mittelfristig Einschränkung der Linie 23 wegen Überbedienung der Strecke Bismarckplatz-Handschuhsheim.

Tabelle 1: Folgen des RNV-Konzepts „Linie 21 als einseitige Ringlinie mit wechselnder Fahrtrichtung“

### **Parkraumbewirtschaftung und Job-Ticket**

Ein großer Erfolg auch für Handschuhsheim war am 1.10.2007 die Einführung der Parkraumbewirtschaftung für 7000 bisher kostenlose Stellplätze im Neuenheimer Feld, Bergheim und der Altstadt und die Einführung eines Job-Tickets für rund 14 000 Beschäftigte der Universität und der Forschungsinstitute. Diese Maßnahmen waren bereits vor 14 Jahren beschlossen worden, konnten aber erst jetzt realisiert werden. Mit diesen beiden Maßnahmen wurden für eine große Zahl von Pendlern mit einem Schlag die ökonomischen Rahmenbedingungen ihrer Mobilität verändert: Vorher war das Parken mit dem PKW kostenlos, die Alternative Öffentlicher Verkehr dagegen kostete mit dem Rhein-Neckar-Ticket € 65,- pro Monat. Mit Einführung des Job-Tickets wurde der Preis für den Öffentlichen Verkehr auf 28,- € im Monat mehr als halbiert, während das Parken gleichzeitig € 20,- Gebühr pro Monat kostet. Dadurch entsteht für Tausende Pendler ein Anreiz, auf umweltfreundliche Bahnen und Busse umzusteigen, ohne dass ein Zwang für diejenigen entsteht, die weiter mit dem Auto zur Arbeit fahren müssen oder wollen. Der Erfolg der Maßnahme zeigte sich recht bald. War es vorher auch bei rund 7000 Parkplätzen im Neuenheimer Feld tagsüber während des Semesters kaum möglich, einen

regulären Parkplatz zu finden, sprechen jetzt die Parkplätze eine deutliche Sprache. (siehe Foto). Im Februar 2008 nutzen 3321 Mitarbeiter der Universität Heidelberg das Job-Ticket, davon fuhren nur 900 früher auch schon mit dem ÖPNV.<sup>6</sup> Das Potential kann bisher allerdings bei weitem noch nicht ausgeschöpft werden, es liegt (verglichen mit ähnlichen Unternehmen) bei 8 000 bis 9 000 Job-Tickets, also beim Doppelten bis fast Dreifachen der bisherigen Jobticketzahl. Ob es erreicht werden kann, liegt vor allem an zwei Faktoren: Der Öffentliche Verkehr muss wesentlich attraktiver, d.h. vor allem schneller und pünktlicher werden und der Universitäts-Campus muss endlich durch die ebenfalls seit 14 Jahren geplante Straßenbahn-Ringlinie erschlossen werden.



### **Qualität des Öffentlichen Verkehrs in Heidelberg**

Was die Fahrgäste tagtäglich erfahren, ist jetzt amtlich: Die Qualität des Öffentlichen Verkehrs in Heidelberg ist verglichen mit anderen Verkehrsunternehmen miserabel. Dies stellte Infratest im „ÖPNV-Kundenbarometer 2007“<sup>7</sup> fest, für das deutschlandweit 25 Nahverkehrsunternehmen unter die Lupe genommen wurden. Die RNV landete dabei auf den hinteren Plätzen mit Beurteilungen zwischen „eher schlecht“ bis „sehr schlecht“. Am schlechtesten innerhalb der RNV ist der ÖPNV in Heidelberg. Probleme sind hier vor allem Unpünktlichkeit, schlechte Anschlüsse, mangelhafte Taktfrequenz und unzureichende Informationen bei Störungen. Auch mit Haltestellen, Barrierefreiheit und einer durchschnittlichen ÖPNV-Reisegeschwindigkeit von nur 17 km/h (!) haben die Heidelberger ihre Probleme.

### **Straßenbahn im Neuenheimer Feld**

Hier scheint es nun endlich voranzugehen. Der neue Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner, ausgebildeter Geograph, hat im letzten Jahr bereits in mehreren Gesprächen mit der Universität die Sache vorangebracht. Nicht

von Nachteil dabei ist, dass der neue Rektor der Universität, Herr Professor Dr. Eitel, ebenfalls von Hause aus Geograph ist.

Anfang Dezember 2007 setzte zudem die Heidelberger Straßen- und Bergbahn (HSB) mit der Erneuerung ihres Fuhrparks ein deutliches Signal an die Universität. Die HSB bestellte 8 neue Straßenbahnen, die mit der „Supercab“-Technologie ausgerüstet sind. Dies ermöglicht den Straßenbahnen zweierlei: Zum einen können sie beim Bremsen Energie speichern und bei Bedarf wieder abgeben. Zusätzlich kann eine damit ausgerüstete Straßenbahn rund 400 Meter ohne Oberleitung fahren, was eine optimale Voraussetzung dafür ist, den Bedenken der Universität gegen eine Straßenbahn entlang der wissenschaftlichen Institute entgegen zu kommen. Die Supercabs-Straßenbahnen bieten nach Dr. Eckart Würzner, der gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender des Stadtwerke-Konzerns ist, eine optimale Lösung für den Bau einer Straßenbahn in das Neuenheimer Feld.<sup>8</sup> Damit dürfte nun auch nichts mehr im Wege stehen, die Straßenbahn dort zu bauen, wo die Fahrgäste hin wollen, nämlich über die Straße im Neuenheimer Feld und nicht wie ursprünglich vom früheren Universitätsrektor gefordert, über den Klausenpfad. Auf dem Neujahrsfest 2008 der Stadt Heidelberg gab Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner bekannt, dass im Jahr 2008 die Planfeststellung für die Straßenbahnen in das Universitätsgebiet im Neuenheimer Feld eingeleitet wird, „nachdem wir mit der neuen Supercab-Technik den gordischen Knoten durchschlagen haben.“<sup>9</sup>

### **Erfolgsgeschichte S-Bahn Rhein-Neckar**

Ganz anders als bei der HSB begann im Dezember 2003 im Rhein-Neckar-Raum mit der Einweihung der S-Bahn Rhein-Neckar ein Erfolgskapitel des Öffentlichen Verkehrs. Nach einer Kunden-Zufriedenheits-Umfrage des Instituts für angewandte Sozialwissenschaften ist sie inzwischen die beliebteste S-Bahn der Republik. Ihre Pünktlichkeit liegt bei 97%, die Kunden bewerten ihre Zuverlässigkeit, das Preis-Leistungs-Verhältnis, das Personal und die Zugausstattung mit sehr guten bis guten Noten. Seit den Anfangsjahren konnte sie so ihre Fahrgastzahlen um 30% erhöhen, das sind jeden Tag rund 25 000 Fahrgäste mehr als früher. Am 3. Januar 2008 konnte der 100 millionste Fahrgast geehrt werden.<sup>10</sup> Bereits 14 Tage vorher, am 13.12.2007, beschlossen die kommunalen Gebietskörperschaften und die 3 Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen die zweite Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar. Bis zum Juni 2009 sollen alle Baumaßnahmen vertraglich vereinbart werden. Die Inbetriebnahme aller Strecken der zweiten Ausbauphase ist bis Dezember 2015 geplant. Bereits Ende des Jahres 2009 soll im Elsenzthal der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Damit wird eine gute Anbindung des Neuenheimer Feldes und damit auch Handschuhsheims mit einem pünktlichen und guten Takt an den Hauptbahnhof als Hauptumsteigestelle zur S-Bahn noch wichtiger als bisher. Auch aus diesem Grund darf die bestehende Straßenbahnlinie 21 in ihrem Betrieb nicht eingeschränkt werden, sondern muss in ihrer Pünktlichkeit und Verlässlichkeit verbessert werden.

### **Kinder und Verkehr**

In Handschuhsheim leben heute rund 2 500 Kinder und Jugendliche. Für eine gesunde Entwicklung müssen Kinder rennen, toben, klettern und Rad

fahren. Kinder, die viel draußen spielen, sind selbstbewusster, bewegen sich sicherer im Verkehr und haben mehr Spaß am Lernen. Untersuchungen ergaben, dass Kinder, die z.B. von ihren Eltern regelmäßig mit dem Auto in die Schule gebracht werden und die sich nicht unbeaufsichtigt im Straßenraum bewegen können, weniger Spielkameraden und soziale Kontaktpersonen haben. Ihre körperliche Gewandtheit ist um bis zu 40 % vermindert, sie haben ein geringeres Gleichgewichtsvermögen, eine geringere feinmotorische Geschicklichkeit, eine reduzierte Kreativität, ein reduziertes Sprachverhalten, eine geringere Selbständigkeit und weniger Ausdauer bei Arbeiten. Kinderwege z.B. zur Schule oder zum Sport sind deshalb weit mehr als nur das Zurücklegen von Entfernungen. Sie sind Erlebnis-, Erfahrungs-, Lern- und Sozialisationswege. Allein, zu zweit und in Gruppen springen, sprechen, streiten, spielen, verweilen die Kinder und beobachten Menschen, Tiere, Pflanzen, Häuser und Fahrzeuge. Auf ihren Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad trainieren die Kinder ihre Psycho-Motorik und viele kognitive Fähigkeiten, wie z.B. das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit. In den letzten Jahrzehnten haben sich die Möglichkeiten für das selbständige Erkunden des Wohnumfeldes durch Kinder deutlich verschlechtert. Die Zunahme des Straßenverkehrs und die damit einhergehenden Unfallrisiken haben die Möglichkeiten von Kindern, sich in ihrem Wohnumfeld selbständig und unbeaufsichtigt zu bewegen, sehr eingeschränkt. Aus Angst vor den Unfallrisiken transportieren heute viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zum Kindergarten, zur Schule, zu Freunden oder zu verschiedenen Freizeiteinrichtungen. Viele Kinder haben heute dadurch Bewegungsdefizite. Haltungsschäden und Übergewicht haben in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen. 43% der 6- bis 10-jährigen Kinder haben Konditionsprobleme. Organisierte Formen von Bewegung ein- oder zweimal in der Woche können die durch mangelnde Alltagsbewegung ausgelösten Defizite nicht ausgleichen.

Dies sind die Gründe, weshalb in Heidelberg von der Stadtverwaltung der Arbeitskreis „Clever unterwegs“ gegründet wurde. Ihm gehören u.a. das Kinder- und Jugendamt der Stadt, das Gesundheitsamt, die Pädagogische Hochschule, das Staatliche Schulamt, die Polizeidirektion Heidelberg und verschiedene andere Organisationen an. Ziel von „Clever unterwegs“ ist es, über die Zusammenhänge von Bewegung und kindlicher Entwicklung zu informieren und die Bedingungen und Bewegungsmöglichkeiten von Kindern im Verkehrsraum Heidelberg zu verbessern.<sup>11</sup>



2007 wurden deshalb in der Heiligenberg-Schule, am St. Raphael-Gymnasium und am Bunsen-Gymnasium Mobilitätstage durchgeführt. Durch ein vielfältiges Programm vom Schulwegtraining zusammen mit der Polizeidirektion Heidelberg, einer Busschule der HSB, Filmen und Fahrrad-Parcours wurden die Zusammenhänge von Bewegung, Sicherheit und Verkehr beleuchtet. Die Schülerinnen und Schüler machten begeistert mit und bereiteten so den Oktober 2007 vor, der in den Schulen unter dem Motto „Zu Fuß zur Schule“ stand. Insgesamt folgten im letzten Jahr 14 Heidelberger Grundschulen dem Aufruf von Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner und nahmen an der Kampagne „Laufen statt Mama-Taxi“ teil. In den Schulklassen wurde zum Auftakt ein großer Baum gebastelt, der morgens von den Schülern mit Blättern beklebt wurde. Kinder, die zu Fuß oder mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in die Schule kamen, klebten ein grünes Blatt, Schüler, die mit dem Auto gebracht wurden, ein braunes Blatt auf den Baum. Wie das Foto der Abschluss-Aktion auf dem Uni-Platz zeigt, hatten die Bäume am Ende des Aktionsmonates überwiegend grüne Blätter. Auch in 2008 soll die Aktion wiederholt werden.



Damit sich Kinder sicher im Straßenraum bewegen können, muss der Verkehrsraum sicher gestaltet werden und gute Bedingungen für Fußgänger und Fahrradfahrer vorhanden sein. In Handschuhsheim existieren in einigen Straßen, die keinen Gehweg besitzen, bereits verkehrsberuhigte Bereiche.<sup>12</sup> Im Oktober 2006 hatte der Bezirksbeirat Handschuhsheim beschlossen, dass die Straße zum Steinberg zwischen Friedenstraße/Mühltalstraße bis zum Friedhofseingang verkehrsberuhigter Bereich werden soll, da die Straße in diesem Bereich keine Gehwege aufweist und „die Fußgänger durch den beträchtlichen Durchgangsverkehr aus der unteren und oberen Mühltalstraße stark gefährdet sind.“ Das Rechtsamt ließ sich daraufhin viel Zeit mit der Bearbeitung dieses Beschlusses und machte dann in der Bezirksbeiratssitzung am 26.11.2007, also mehr als ein Jahr nach dem einstimmigen Beschluss, den Vorschlag, im Steinberg zunächst einmal eine Verkehrszählung durchzuführen. Dies stieß berechtigterweise quer durch alle Fraktionen auf den Unmut des Bezirksbeirates, der klar machte, dass die Gefährdungssituation beseitigt werden muss und dass dafür die Kenntnis der genauen Zahl der Fahrzeuge nicht erheblich ist. Der Vorsitzende des Stadtteilvereins, Martin Hornig, fasste in der Sitzung die Meinung des Bezirksbeirates zusammen: „Sie brauche nix messe, kaafe se Schilder un stelle se die hie.“ Danach sprach sich der Bezirksbeirat noch einmal einstimmig dafür aus, die Straße zum Steinberg endlich in einen Verkehrsberuhigten Bereich umzuwandeln.<sup>13</sup> Wir werden sehen, wie lange die Verwaltung für das Aufstellen von 2 Schildern brauchen wird.

## Bewegung und Gesundheit

Aber nicht nur Kinder profitieren von der Alltagsbewegung, sondern auch Erwachsene, übrigens bis ins hohe Alter. Viele von uns haben das Problem, dass sie im Beruf zu viel sitzen und sich zu wenig bewegen. In den letzten Jahrzehnten wurden zahlreiche medizinische Untersuchungen über die Zusammenhänge zwischen Bewegung und Gesundheit durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass regelmäßige Bewegung – auch in

Form von Zufußgehen und Fahrradfahren –verschiedenen Krankheiten vorbeugt wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Durchblutungsstörungen im Gehirn, Demenz, Bluthochdruck, Osteoporose, Diabetes, Darmkrebs und Brustkrebs.<sup>14</sup> Zusätzliche positive Effekte entstehen, wenn man täglich z.B. mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt, da durch die körperliche Bewegung beim Fahrradfahren viel besser Stress abgebaut werden kann als im Auto. Dies muss jedoch nicht die einzige Motivation für tägliche Bewegung im Rahmen der Alltagsmobilität sein. Vielen macht Fahrradfahren einfach Spaß, man ist in der frischen Luft, sieht viel mehr als im Auto und kommt, vor allem in Heidelberg, mit dem Fahrrad auch meist schneller voran als mit dem Auto. Dabei ist das Fahrrad sowohl für die täglichen Wege zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität genauso gut geeignet wie für Ausflugs- und Freizeitfahrten. Münchens Oberbürgermeister Christian Uebe, der in den letzten Jahren München zur Fahrradstadt gemacht hat, drückt dies in einem kleinen Buch<sup>15</sup> so aus: *„Ich radle doch nicht, weil mir sonst nichts anderes übrig bliebe oder weil ich nicht auf Entbehrungen verzichten könnte, sondern ganz im Gegenteil aus purer Genusssucht.“* In eine ähnliche Richtung geht das Projekt „Radlust“ der Universität Trier mit einer interessanten Internetseite,<sup>16</sup> das von Prof. Dr. Heiner Monheim initiiert wurde. Heiner Monheim ist übrigens in Handschuhsheim in der Rottmannstraße aufgewachsen.

Die Handschuhsheimer benutzen heute für ihre Wege im Stadtteil zu 21% das Fahrrad und zu 26% das Auto. Bei Wegen von Handschuhsheim in andere Stadtteile wird zu 25% das Fahrrad und zu 37% das Auto benutzt. Interessant ist dabei die Länge der Autofahrten. 33% aller Wege, für die das Auto benutzt wird, sind kürzer als 3 Kilometer. Rund 70% aller mit dem Auto zurückgelegten Fahrten enden nach weniger als 6 Kilometern! Dies sind ideale Entfernungen für das Fahrrad, bei denen man mit dem Fahrrad oft auch schneller ist, da man von Haus zu Haus fahren kann, keinen Parkplatz suchen muss und oft Abkürzungen nehmen kann. Höhenunterschiede sind übrigens kein Gegenargument: In Handschuhsheim wohnen 91% der Bewohner in der Ebene und nur 5% müssen zu ihrer Wohnung mehr als 30 m am Hang ansteigen. Wenn die Fahrrad-Infrastruktur noch besser ausgebaut wäre, läge das Potential des Fahrradverkehrs in Heidelberg bei 35-40% Fahrradanteil, also knapp dem Doppelten des heutigen Anteils.

Das Fahrrad ist nicht nur für die eigene Gesundheit gut, es ist auch, was die Umweltverträglichkeit angeht, unschlagbar: Das Fahrrad verursacht im Vergleich zum sparsamsten Auto pro Kilometer Fahrtstrecke und inklusiv der Fahrzeugherstellung gerechnet weniger als 1% der CO<sub>2</sub>-Emissionen und benötigt nur 8% der Verkehrsfläche. Deshalb ist es auch ein ideales Mittel gegen den Verkehrsinfarkt. Und es verursacht für die öffentlichen Haushalte weniger als ein Zehntel der Verkehrsinfrastrukturkosten im Vergleich zum Autoverkehr. Dies ist einer der Gründe, weshalb Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner in Heidelberg ein zusammenhängendes Netz durchgehender Fahrradverkehrsverbindungen schaffen will. Bisher war die Fahrradverkehrsplanung oft nur Stückwerk, es wurden zwar einzelne Radwege gebaut, die dann aber irgendwo abrupt endeten, um dann nach einem größeren fehlenden Stück oft in ganz anderer Form wieder weitergeführt zu werden. Deshalb ist das Konzept eines durchgehenden Fahrradverkehrsnetzes mit schnellen Fahrrad-Verbindungen entlang der Hauptstraßen und gemütlichen Verbindungen über die Nebenstraßen eine wichtige Voraussetzung, um die sichere Verwendung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel zu gewährleisten. Als

eine der ersten großen Maßnahmen hat Oberbürgermeister Dr. Würzner die Planung eines durchgehenden Radweges am Neckar zwischen Neuenheim und Ziegelhausen in die Wege geleitet.

Oft können gerade durch sehr preiswerte Maßnahmen wie intelligente Markierungen im Straßenraum die für den Fahrradverkehr notwendigen Verkehrsflächen geschaffen werden. Das beste Beispiel dafür sind die im letzten Jahr zwischen Handschuhsheim und der Innenstadt fertig gestellten Radfahrstreifen auf beiden Seiten der B3, die jetzt eine sichere Fahrradverbindung zwischen Handschuhsheim, Neuenheim und der Innenstadt ermöglichen.

Technisch wäre es kein Problem, dieses Konzept auch bis zum Ortsende Handschuhsheims weiterzuführen und die Dossenheimer Landstraße in eine sichere und leisere Straße zu verwandeln. Auch die Dossenheimer Landstraße ist überbreit, es wird deshalb zu schnell gefahren, es entsteht unnötig viel Lärm, die Straße ist für Fußgänger nur schwer überquerbar und für den Fahrradverkehr unsicher. Es wäre ein schönes Ziel für die nächsten Jahre, auch in Handschuhsheim die B3 aufzuwerten und stadtverträglich zu gestalten so wie es jetzt zwischen Neuenheim und Handschuhsheim geschehen ist.

- 
1. Rhein-Neckar-Zeitung, „Nord-Süd-Achse wird für 2 Jahre gekappt“, 21. Juli 2005
  2. RNV-Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft, Verkehrserhebung Heidelberg, Tischvorlage im Haupt- und Finanzausschuss und Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 28.11.2007
  3. Rhein-Neckar-Zeitung, 20.2.2008
  4. Zweites Umsetzgleis am Bismarckplatz Variante 2: „Parallel“, SEVA-Sitzung 18.7.2006
  5. siehe dazu auch: [www.tiefburg.de/linie\\_21.htm](http://www.tiefburg.de/linie_21.htm)
  6. Universität, Universitätsklinikum, Universitätsbauamt und Pädagogischer Hochschule; tel. Auskunft von Frau Daniela Suvajas, RNV –Bereich Unternehmenskommunikation, 26.2.08
  7. TNS Infratest, „ÖPNV-Kundenbarometer 2007“, Bielefeld, 2007
  8. Rhein-Neckar-Zeitung, 4.12.2007
  9. Der Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg, Neujahrsansprache anlässlich des Heidelberger Bürgerfestes 2008, 13.1.2008, Rede-Manuskript
  10. Rhein-Neckar-Zeitung, S-Bahn fährt weiter auf Erfolgsspur, 4.1.2008
  11. [www.cleverunterwegs.de](http://www.cleverunterwegs.de)
  12. siehe dazu auch Teufel, Dieter, Verkehrssicherheit in Handschuhsheim, Jahrbuch 1999, S. 79 ff und Bauer, Petra und Teufel, Dieter, In Handschuhsheim zu Fuß unterwegs, Jahrbuch 2002, S.41 ff.
  13. „Der Verkehr und mehr sorgten für Ärger“, RNZ, Blick durch die Stadtteile, 4.12.2007
  14. Zusammenfassung von 42 epidemiologischen Untersuchungen zu diesem Thema findet sich u.a. in: Lee., I.M. et al., "Physical Activity, physical fitness and longevity", Aging Clinical Experimental Research, Vol. 9, Nr. 1-2, p. 2-11, 1997
  15. Christian Uhde, Stadtradeln. Kleine Philosophie der Passionen, dtv-Unterhaltung, 2000
  16. [www.radlust.info](http://www.radlust.info) Interessante Broschüre downloadbar:  
[www.radlust.info/downloads/radlust\\_broschuere.pdf](http://www.radlust.info/downloads/radlust_broschuere.pdf)