

Straßenbahnen und Verträge

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

Nach 17 Jahren Planung einer Straßenbahnbindung des Universitätscampus im Neuenheimer Feld brachte der Dezember 2010 endlich den ersten entscheidenden Durchbruch: Die Stadtverwaltung Heidelberg, die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) und die HSB stellten beim Regierungspräsidium Karlsruhe den Antrag auf Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für eine Straßenbahn auf der vom Gemeinderat beschlossenen und seit den 60er-Jahren dafür freigehaltenen Trasse.¹ Das Regierungspräsidium Nordbaden als neutrale Fachbehörde kann nun endlich diese auch für die Verkehrsentslastung Handschuhsheims wichtige Maßnahme umfassend prüfen und die Bedingungen für ihren Bau festlegen.

Diesem Schritt war über Monate hinweg ein Geplänkel zwischen Universitätsleitung und Stadt vorausgegangen. Seit Jahren schon opponierte das Rektorat bekanntlich mit verschiedenen Argumenten gegen die Planung einer Straßenbahn auf der Straße „Im Neuenheimer Feld“. Das erste Argument lautete, eine Straßenbahn würde dort empfindliche Messgeräte durch elektromagnetische Felder und Erschütterungen stören, die Straßenbahn solle deshalb nördlich des Uni-Heizwerkes am Rand des Handschuhsheimer Feldes gebaut werden. Nachdem diese Argumente durch mehrere Gutachten widerlegt waren und die RNV sogar extra neue Straßenbahnen anschaffte, die in den fraglichen Bereichen ganz ohne Oberleitung fahren können,² wandelte sich die Argumentation des Uni-Rektors: Die Straßenbahn könne nicht gebaut werden, da sie den Uni-Campus zerschneiden würde. Nachdem auch diese Argumentation durch ein ausführliches Gutachten³ widerlegt worden war, tauchte im September 2010 wieder ein neues Argument auf: Nachdem im Sommer 2010 die Fahrbahndecke der westlichen Berliner Straße nach Jahrzehnten erneuert worden war, forderte die Universitätsleitung nun u.a., als Voraussetzung für eine Straßenbahnerschließung die gerade hergestellte neue „Fahrbahndecke auf der Berliner Straße durch einen besonders lärmarmen Belag“ wieder auszu-tauschen.⁴

Diese Forderung, noch dazu zu diesem Zeitpunkt, zeigte, dass der Universitätsleitung langsam die Argumente ausgingen. Entsprechend waren die Reaktionen in der Stadt. „Es erstaunt mich schon, dass die Uni jetzt eine ganze Reihe neuer Forderungen stellt“ ärgerte sich z. B. der Handschuhsheimer Stadtrat Klaus Pflüger (FWV). Judith Marggraf von der GAL sprach aus, was viele dachten: „Die Uni ist mit ihrem Widerstand ein bisschen spät dran, diese Initiative hat etwas Irrationales.“⁵

Die Forderung nach einer erneuten Sanierung der Berliner Straße war in einem 16-seitigen Schreiben gegen den Bau der Straßenbahn ins Neuenheimer Feld auf der geplanten Trasse enthalten, das Uni-Rektor Bernhard Eitel, Klinikum-Chef Rüdiger Siewert, die Leiter des DKFZ, des Universi-

tätsbauamtes und die Direktoren der beiden Max-Planck-Institute im Neuenheimer Feld unterzeichnet hatten.⁶ Die Hauptforderung dieses Schreibens, das an den Oberbürgermeister und alle Gemeinderäte der Stadt Heidelberg ging, lautet, dass der Klausenpfad ausgebaut und der Autoverkehr in Zukunft über den Klausenpfad geleitet werden soll. Diese Forderung der Universität ist wohl auch der eigentliche Hintergrund für den jahrelangen, für viele nicht verständlichen Widerstand der Universität gegen eine Straßenbahntrasse auf der Straße Im Neuenheimer Feld. Würde die Straßenbahn im Klausenpfad gebaut werden, wäre dies der erste Schritt zu einem Ausbau des Klausenpfads und zu einer langfristigen Ausdehnung der Universität ins Handschuhsheimer Feld.

Am 12. April 2011 erschien im Mannheimer Morgen ein interessanter Artikel, aus dem sich Schlüsse über die langfristige Perspektive der Universitätsspitze ziehen lassen. Weil die meisten Bauten der letzten Jahrzehnte im Neuenheimer Feld aufgrund eines veralteten Bebauungsplans nur 2 bis 4-stöckig und damit extrem flächenverbrauchend gebaut wurden, werden bald alle Flächen bebaut sein. Beim Richtfest für die neue Pathologie warnte Unirektor Bernhard Eitel: „Der Campus kommt allmählich an seine Grenzen.“⁷ Anstatt jedoch mit einer langfristigen Ausdehnung ins Handschuhsheimer Feld zu rechnen, sollte stattdessen besser die zulässige Geschossflächenzahl im Bebauungsplan Neuenheimer Feld erhöht und die Flächen im Campus II in der Bahnstadt genutzt werden.

Einige Monate vor diesem Schreiben der Universität hatte übrigens der Bau des Technologieparks II begonnen, durch dessen Lage in Zukunft eine leistungsfähige Anbindung der Berliner Straße an den Klausenpfad ausgeschlossen ist.

In ihrem Schreiben vom September 2010 stellt die Universität folgende gewichtige Behauptungen auf:

„Die Einrichtungen weisen darauf hin, dass die Stadt Heidelberg auf Grund von Verträgen, die sie mit dem Land Baden-Württemberg geschlossen hat und die nach wie vor gültig sind, zu dieser Maßnahme (Ausbau des Klausenpfads, d. Verf.) verpflichtet ist. Bei diesen Verträgen handelt es sich um den ersten Generalvertrag über den Ausbau der Universität auf dem Campusgelände „Im Neuenheimer Feld“ vom 8. Mai/1. Juni 1962 und um den Vertrag über die Aufhebung der „alten“ Tiergartenstraße (vormals Äußere Mönchhofstraße, d.h. Verlängerung der Mönchhofstraße nach Westen) vom 6. November 1969.

Mit dem ersten Generalvertrag ging die Stadt Heidelberg die Verpflichtung ein, das Universitätsgelände im Norden über den Klausenpfad von außen zu erschließen...

Nach allem verpflichten die vertraglichen Regelungen die Stadt Heidelberg dazu, den Klausenpfad als äußere Erschließungsstraße auszubauen.“⁸

1. „Der Startschuss für eine Campus-Straßenbahn ist gefallen“, Rhein-Neckar-Zeitung, 11. 12. 2010

2. siehe auch „Neuenheimer Feld aktuell“, Petra Bauer und Dieter Teufel, Jahrbuch 2009 Stadtteilverein Handschuhsheim

3. IBV Hüsler AG, Tram-Linien auf Campus-Geländen, Zürich, 25. Feb. 2009

4. „Uni setzt Stadt unter Druck“, Rhein-Neckar-Zeitung“, 24. 9. 2010

5. „Das war kein kluger Schachzug“, Rhein-Neckar-Zeitung, 25./26. 9. 2010

6. 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, Sept. 2010

7. Unirektor Eitel warnt vor knapp werdendem Platz – Campus kommt an Grenzen, Mannheimer Morgen, 12. 4. 2011

8. Stellungnahme zu der geplanten Straßenbahn-Trasse auf dem Campus im Neuenheimer Feld, a.a.O., S. 9

Was steht genau in den alten Verträgen?

Dieses Argument einer vertraglichen Verpflichtung der Stadt Heidelberg zum Ausbau des Klausenpfads ist in den letzten Jahren von Seiten der Universitätsleitung immer wieder vorgebracht worden, ohne dass es bisher möglich war, den Wortlaut der Verträge aus den 60er-Jahren in Augenschein zu nehmen. Wir haben uns deshalb die Verträge besorgt und genauer angeschaut. Die Universität hatte die Verträge nie vorgelegt. Warum wird verständlich, wenn man Einblick in die alten Verträge nimmt: Der „Generalvertrag“ von 1962⁹ regelt den finanziellen Ausgleich zwischen dem Land und der Stadt für die durch die teilweise Verlegung der Universität aus der Altstadt entstehenden Belastungen. Er enthält in §3 einen Bezug auf eine Anlage 1, in der verschiedene geplante Maßnahmen des Hoch- und Tiefbaus und des Kanalbaus aufgeführt sind. Diese Anlage enthält z. B. den „Teilausbau der Tiergartenstraße“ zwischen Mönchhofstraße und Zoo, der aber nicht verwirklicht wurde, da bereits 7 Jahre später in einem weiteren Vertrag diese Straße eingezogen und durch den Neubau der „Straße im Neuenheimer Feld“ ersetzt wurde. (siehe unten)

Der Ausbau des Klausenpfads, auf den sich die Universität beruft, ist in dieser Anlage 1 des Generalvertrags nicht als isolierte Maßnahme, sondern lediglich als Bestandteil des „Kurpfalzrings“ zwischen Wieblingen und einem neu zu bauenden großen Autobahnkleblatt auf dem Gelände des heutigen Technologieparks (Verknüpfung der Berliner Straße mit einem Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld und einer 5. Neckarquerung) genannt. Wie allgemein bekannt, ist aufgrund der Einrichtung eines FFH-Naturschutzgebiets Alt-Neckar durch die Landesregierung Baden-Württemberg im Jahr 2000 der Bau dieser Neckarbrücke, zu dessen Auffahrt der ausgebaute Klausenpfad dienen sollte, nicht mehr möglich.¹⁰

Ein isolierter Ausbau des Klausenpfads unabhängig vom Bau des Kurpfalzrings (5. Neckarbrücke) lediglich zur Erschließung des Neuenheimer Feldes ist in dem Generalvertrag von 1962 nicht enthalten. Er wurde in einem weiteren Vertrag¹¹ im Jahr 1969 behandelt. In diesem Vertrag heißt es:

„I

Die Stadt zieht die Tiergartenstraße von der Einmündung Berliner Straße bis zur nach Süden verlängerten Westgrenze des Grundstücks Lgb.Nr. 6170 (= verlängerte Mönchhofstraße, d. Verf.) zu dem Zeitpunkt ein, zu dem die nach Abschnitt II zu bauende Nordtrasse (= Straße INF, d. Verf.) für den öffentlichen Verkehr benutzbar ist.

II.

Das Land baut auf seine Kosten die mit der Stadt planerisch abgesprochene sog. Nordtrasse, die in West-Ost-Richtung nördlich der Tiergartenstraße und dann entlang der Westseite der Berliner Straße bis zur Einmündung der Tiergartenstraße in die Berliner Straße verläuft, nach seinen Bedürfnissen möglichst bis zum 30. September 1969. Die Nordtrasse wird mit der Fertigstellung dem öffentlichen Verkehr gewidmet.“¹²

Der entscheidende Passus findet sich in Abschnitt III des Vertrages:

„III.

In einer gemeinsamen Besprechung zwischen Vertretern der Stadt und des Bundes am 31.3.1969 wurden als Ersatzlösungen für die Einziehung der Tiergartenstraße 2 Alternativlösungen erarbeitet (beiliegende Alternativen A und B). **Sofern die Nordstraße nach deren Fertigstellung und Inbetriebnahme nach einseitiger Auffassung der Stadt nicht in der Lage ist, den Anliegerverkehr des Universitätsneubaugebietes und den Durchgangsverkehr zum Tiergarten sowie den derzeitigen Sportanlagen zu bewältigen**, kann die Stadt frühestens am 31.5.1970 verlangen, dass das Land innerhalb von 4 Wochen nach Aufforderung erklärt, welche der beiden Ersatzlösungen (A und B) durchgeführt werden soll. Gibt das Land keine Erklärung innerhalb dieser Frist ab, so hat die Stadt das Bestimmungsrecht. Die beiden Alternativlösungen A und B (vgl. die beil. gemeinsame Skizze des Universitätsbauamts und des Stadtplanungs- und Vermessungsamts Heidelberg) sind verbindlicher Teil dieser Vereinbarung.“ (Hervorhebungen d. Verf.)

Nur für den Fall, dass „nach einseitiger Auffassung der Stadt“ die Nordstraße (= Straße INF) „nicht in der Lage ist, den Anliegerverkehr des Universitäts-Neubaugebietes und den Durchgangsverkehr zu bewältigen“ sind in dem Vertrag zwei Alternativen genannt: Alternative A) wäre der Ausbau und Verlängerung der Uferstraße unter der Ernst Walz-Brücke bis zum Uni-Gelände gewesen, Alternative B) der Ausbau des Klausenpfads. Im Vertragstext heißt es dazu für den Fall, dass diese Alternative B gewählt würde:

„Alternative B... II.

Die Stadt verpflichtet sich:

1. Die Nordtrasse wird auf Dauer dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Sie wird nach Fertigstellung des im Generalverkehrsplan 1969 vorgesehenen Ausbaus des Kurpfalzringes (Klausenpfad) für den LKW-Verkehr (mit Ausnahme des Anliegerverkehrs) gesperrt.“

Ein isolierter Ausbau des Klausenpfads zur Erschließung des Neuenheimer Feldes, auf den sich die Universitätsleitung beruft, ist also lediglich in der Alternative B des Vertrages von 1969 enthalten, die nach dem Vertragstext nur dann eine Chance auf Umsetzung hätte, wenn „nach einseitiger Auffassung der Stadt“ die heutige Straße INF nicht mehr ausreichen würde. Diese Straße hat jedoch in den letzten Jahrzehnten ohne Probleme den Autoverkehr ins Neuenheimer Feld abgewickelt, auch zu einer Zeit, als es

9. „Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Finanzministerium und der Stadt Heidelberg, vertreten durch den Oberbürgermeister“, 8. Mai/1. Juni 1962

10. „Umweltverträglichkeitsuntersuchung bestätigt einzigartigen Wert des Handschuhsheimer Feldes“, von Petra Bauer und Dieter Teufel, Jahrbuch 2006, Stadtteilverein Handschuhsheim

11. „Vertrag zwischen der Stadt Heidelberg, vertreten durch den Herrn Oberbürgermeister und dem Land Baden-Württemberg (Liegenschaftsverwaltung), vertreten durch die Oberfinanzdirektion Karlsruhe“ vom 6. November 1969

12. Die Nordtrasse ist die heutige Straße „Im Neuenheimer Feld“, die gebaut wurde, weil die verlängerte Mönchhofstraße (Tiergartenstraße) beim Bau des Theoretikums eingezogen wurde.

im Neuenheimer Feld noch 7000 kostenlose PKW-Stellplätze gab. Inzwischen wurde durch den Bau der Kinder-, Haut- und Frauenklinik ein Großteil der Stellplätze überbaut.

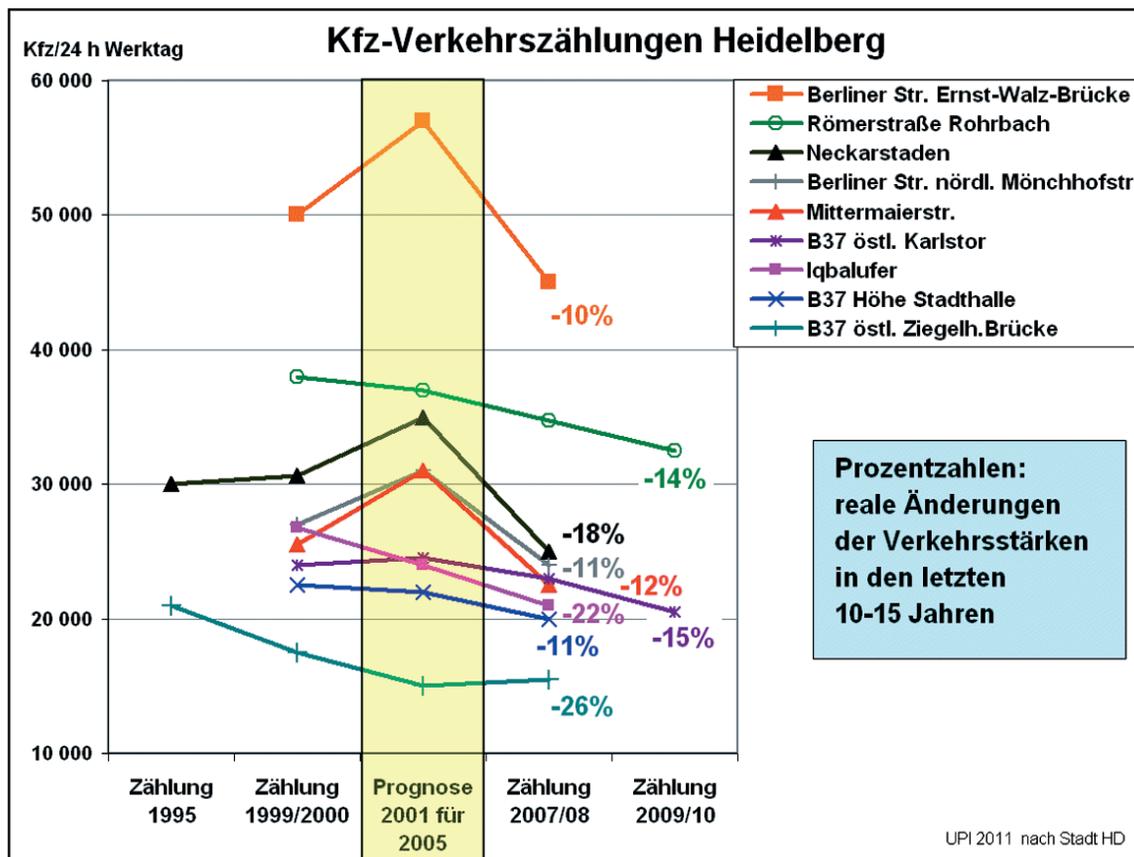
Die Grafik „Kfz-Verkehrszählungen Heidelberg“ zeigt, dass in den letzten 10–15 Jahren der Autoverkehr in Heidelberg auf wichtigen, früher hoch belasteten Straßen signifikant abgenommen hat. Noch bei der letzten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 2001 war prognostiziert worden, dass der Autoverkehr zunehmen wird (mittlere, hellgelb unterlegte Verkehrsstärken). In der Realität jedoch hat der Autoverkehr von 1999/2000 bis 2007/2008 abgenommen, z. B. in der Berliner Straße um 10–11%, in der Mittermaierstraße um 12% und am Iqbal-Ufer um 22%. Inzwischen dürfte der Verkehr durch Wegfall weiterer Stellplätze im Neuenheimer Feld und durch die Ende 2007 eingeführte Parkraumbewirtschaftung und die Möglichkeit eines Job-Tickets für die Beschäftigten der Universität und der Kliniken weiter zurückgegangen sein. Bei Straßen, in denen in den letzten beiden Jahren Zählungen vorgenommen wurden, wie der Römerstraße und der B 37 nahm der Autoverkehr in den letzten Jahren noch einmal um 4–5% weiter ab.

Es ist erstaunlich, dass der Rektor einer Universität und mit der jüngsten Stellungnahme auch die Direktoren zweier MPI-Institute sich in einer derartigen Weise auf Verträge berufen, die sie anscheinend selbst nie genau gelesen haben. Hätten sie dies getan, hätten sie noch weitere interessante Einzelheiten in den Verträgen finden können. So heißt es z. B. am Ende des Vertrages von 1969:

„IV...

(3) Das Land lässt den Verkehr von öffentlichen Nahverkehrsmitteln auf der Strecke **Nordtrasse / Tiergartenstraße / Verbindung / Hoffmeisterweg / Kirschnerstraße zu. Das Land wird wegen der von der Straßennutzung durch ein öffentliches Nahverkehrsmittel ausgehenden Lärm- und Geruchsbelästigung keine Einwendungen erheben. Die Stadt hat keine Einwendungen gegen die Beibehaltung des Klinikbusses.**“¹³ (Hervorhebungen d. Verf.)

Die Verträge zwischen dem Land und der Stadt Heidelberg sahen also von Anfang an vor, dass der Öffentliche Nahverkehr genau auf den Straßen geführt wird, auf der der Gemeinderat 2008 die Straßenbahn beschlossen hat, und



Der Generalverkehrsplan 1969 („Schächterle-Plan“) ist zum Glück längst überholt. Er sah nicht nur eine Neckarbrücke durch das heutige FFH-Naturschutzgebiet Alt-Neckar incl. Ausbau des Klausenpfads, sondern auch z. B. einen Nord-Zubringer quer durchs Handschuhshheimer Feld und eine Umwandlung des Neckarstadens zwischen Altstadt und Neckar zu einer 4-spurigen Stadtautobahn vor. Er wurde abgelöst durch einen neuen Verkehrsentwicklungsplan im Jahr 1994, der im Jahr 2001 fortgeschrieben wurde.

dass das Land als Vertreterin der Universität damit nicht nur einverstanden ist, sondern auch keine Einwendungen wegen der Auswirkungen des Nahverkehrs erheben wird. Es ist deshalb erfreulich, dass die Stadtverwaltung mit Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner und die Mehrheit des Gemeinderates sich nicht davon abhalten ließen, die Prüfung aller damit zusammenhängenden Fragen durch die zuständige Fachbehörde, das Regierungspräsidium Karlsruhe, zu beantragen. Der aktuelle Stand in Sachen Straßenbahn im Neuenheimer Feld kann jeweils auf der

13. „Vertrag zwischen der Stadt Heidelberg und dem Land Baden-Württemberg“, 6. Nov. 1969

Internet-Seite des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V. unter www.tiefburg.de/strab-nhf.htm nachgelesen werden.

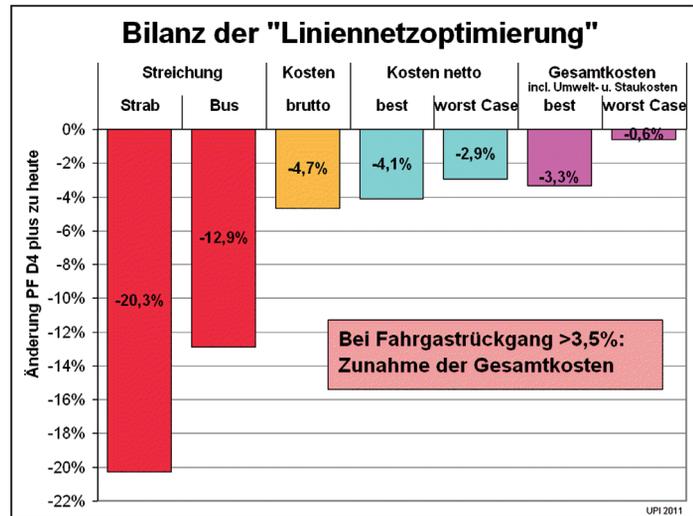
Gerade die neu gebauten Kliniken würden durch die neue Straßenbahnlinie mit den vier neuen barrierefreien Haltestellen Kopfklinik, Kinderklinik, Medizinische Klinik und Campus-Hotel besonders profitieren. Die Kliniken sind in Zukunft viel stärker als in der Vergangenheit darauf angewiesen, im Wettbewerb Patienten und Kunden zu gewinnen, um die hohen Investitionen zu amortisieren.

Die jahrelangen Verzögerungen der Straßenbahn-Entscheidung des Neuenheimer Felds durch die Universitätsleitung führten bisher nicht nur dazu, dass Handschuhsheim, Bergheim und Neuenheim unnötig stark von Durchgangsverkehr belastet werden und die Beschäftigten der Universität und der Kliniken jeden Tag mehrmals umsteigen müssen und oft nur in überfüllten Bussen statt in komfortablen Straßenbahnen befördert werden können. Durch die Verzögerungen besteht auch die Gefahr, dass die Straßenbahnlinie aus Kostengründen irgendwann vielleicht gar nicht mehr gebaut werden kann. Bei der Planung anderer Straßenbahnlinien in der Region wird offen davon gesprochen, dass zwischen den Städten ein „Wettrennen um Millionen-Zuschüsse“ stattfindet.¹⁴ Die Konkurrenz gerade in Baden-Württemberg ist groß und zahlreiche Städte bemühen sich um Zuschüsse für neue Straßenbahnlinien aus dem Fördertopf, der im Jahr 2019 ausläuft.

„Liniennetz-Optimierung“

Ende 2010 erschien ein neues Damoklesschwert für den Öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg. Die RNV hatte bei der Karlsruher Firma TTK ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches prüfen sollte, wie man die Effizienz des Nahverkehrs erhöhen könnte. TTK legte dazu einen Vorschlag vor, nach dem 8 Bus- und Straßenbahnlinien in Heidelberg eingestellt oder gekürzt werden sollen. Obwohl damit der Busverkehr um 13% und der Straßenbahnverkehr um 20% stark eingeschränkt würden, könnten damit die Kosten der HSB lediglich um 4,7% reduziert werden. TTK selbst prognostiziert, dass als Folge der Kürzungen die Zahl der Fahrgäste zurückgehen würde. Rechnet man die dadurch verursachten Rückgänge der Fahrgeldeinnahmen mit ein, könnten durch das Konzept die Kosten der HSB sogar nur um 2,9% bis 4,1% reduziert werden. Eine solche Vorgehensweise ist nicht effektiv. Sie beinhaltet insbesondere die Gefahr, dass, wie schon einmal in den 70er Jahren, durch Kürzungen im Nahverkehr eine verhängnisvolle Abwärts Spirale in Gang gesetzt wird, an deren Ende die Zahl der Fahrgäste und damit die Fahrgeldeinnahmen weiter sinken und die Kosten in die Höhe gehen.

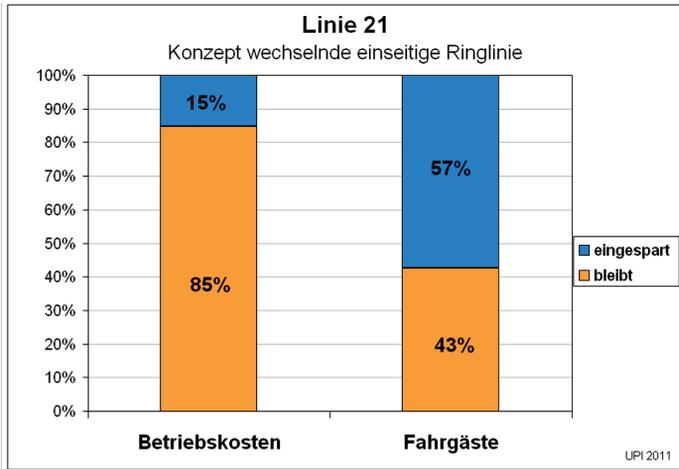
Für Handschuhsheim hätte die Umsetzung des vorgeschlagenen Streichkonzepts gravierende Verschlechterungen zur Folge, die u. a. zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung in der Dossenheimer Landstraße und der Berliner Straße führen würden. Das Konzept sieht z. B. vor, dass die Straßenbahnlinie 23, die heute von Handschuhsheim nach Leimen fährt, nördlich des Neckars ganz eingestellt würde. Fahrgäste aus Handschuhsheim, die Richtung Bismarckplatz wollen, müssten dann jeweils in die meist schon voll von der Bergstraße ankommende OEG (Linie 5) einsteigen. Die Hauptbegründung für diesen Vorschlag lautet, dass die Linie 23 nur sehr wenig besetzt sei, wie Zähl-



lungen ergeben hätten. Diese Zählergebnisse sind richtig, die Ursache für die niedrige Besetzung der 23 liegt jedoch darin, dass diese laut Fahrplan jeweils kurz hinter der OEG herfährt. Während die OEG alle Fahrgäste einsammelt, die während 7–8 Minuten an der Haltestelle ankommen, bleiben der 23 lediglich die Fahrgäste, die 2–3 Minuten vor ihrer Ankunft zur Haltestelle kamen. Statt daraus den Schluss zu ziehen, die zu gering besetzte 23 zu streichen, wäre es sehr viel sinnvoller, die Linie 23 und die OEG wieder wie früher mit gleichem Abstand in einem sauberen 5-Minutentakt fahren zu lassen. Dies würde zu einer gleichmäßigeren Besetzung führen: In der OEG müssten weniger Fahrgäste stehen, die Linie 23 wäre besser ausgelastet und die Fahrgäste müssten an der Haltestelle weniger lange warten.

Ein ähnliches Problem besteht bei den Linien 21 und 24 in der Berliner Straße. Auch hier fahren die Bahnen nicht mehr wie früher in gleichem Abstand im 5-Minuten-Takt, sondern hintereinander her. Dies wurde schon seit Jahren moniert, bisher aber nicht abgestellt. Stattdessen ist bei der Linie 21 geplant, sie in der bisherigen Form einzustellen. Sie soll nur noch als „einseitige Ringlinie mit tageszeitlich wechselnder Fahrrichtung“ fahren. Vormittags im Uhrzeigersinn vom Bismarckplatz über Hauptbahnhof nach Handschuhsheim und über die Rottmannstraße zum Bismarckplatz zurück, nachmittags in der umgekehrten Richtung. Dies hätte zur Folge, dass z. B. die Berufspendler, die morgens mit der OEG von der Bergstraße kommen und in Richtung Neuenheimer Feld wollen, die 21 nicht mehr nutzen könnten, weil sie in der falschen Richtung fährt. Auch nachmittags, wenn die Berufspendler nach Norden heimfahren wollen, wäre die 21 nicht mehr für sie nutzbar. Berufspendler, die diesen Weg mit Öffentlichen Verkehrsmitteln auf sich nehmen und z. B. in einer der Kliniken im Neuenheimer Feld arbeiten, müssen heute pro Tag 4-mal umsteigen. Wenn sie mit der OEG ankommen, steht heute auf dem Extragleis an der Haltestelle Hans-Thoma-Platz wenigstens die 21 bereit, mit der sie direkt anschließend Richtung Berliner Straße/Neuenheimer Feld fahren können. Wenn dies in Zukunft nicht mehr möglich wäre und das Umsteigen in Handschuhsheim sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückfahrt deutlich verschlechtert würde, ist zu befürchten, dass nicht wenige Berufspendler ihr Jobticket wieder zurückgeben und stattdessen wieder das Auto nehmen werden.

14. Spannendes Wettrennen um Millionen-Zuschüsse, Mannheimer Morgen, 19. Okt. 2010



Insgesamt könnten durch dieses Konzept einer einseitigen Ringführung 57% der Fahrgäste, die heute mit der Linie 21 fahren, diese nicht mehr nutzen. Eingespart würden gerade einmal 15% der Betriebskosten.

Dieses Konzept hätte für Handschuhsheim aber noch eine weitere gravierende Verschlechterung in der Zukunft zur Folge. Heute erreichen Berufspendler aus Handschuhsheim mit den Linien 21 und 24 den Hauptbahnhof und die S-Bahn in 10 Minuten auf direktem Weg über die Berliner Straße. Bei einem einseitigen Ringverkehr wäre die Linie 21 für sie sowohl morgens als auch nachmittags nicht mehr nutzbar. Wenn die Straßenbahn im Neuenheimer Feld fertig ist, würde nach diesem Konzept die Linie 24 über den Klinikring durchs Neuenheimer Feld fahren. Dies hätte für die Berufspendler aus dem Norden zur Folge, dass sich ihre Fahrzeit zum Hauptbahnhof und zu den S-Bahn-Anschlüssen um rund 75 % (!) verlängern würde, da sie vormittags nur noch über den Zoo zum Hauptbahnhof fahren könnten. Dies wäre für Berufspendler, die täglich den Fernverkehr oder die S-Bahn nutzen wollen, völlig unattraktiv.

Auch für andere Stadtteile hätte der interessanterweise „Liniennetz-Optimierung“ genannte Streichungsvorschlag gravierende Nachteile. So würde z. B. bei der wichtigsten Altstadt-Haltestelle Uniplatz, die sowohl für die Universität als auch für den Einkaufsverkehr von überragender Bedeutung ist, die Hälfte aller Fahrten entfallen. Die Buslinie 32

verbindet heute den Universitätsstandort Altstadt mit dem Universitätscampus Bergheim, dem Hauptbahnhof und dem Universitätscampus im Neuenheimer Feld. Diese Linie soll nach dem Konzept ersatzlos entfallen.

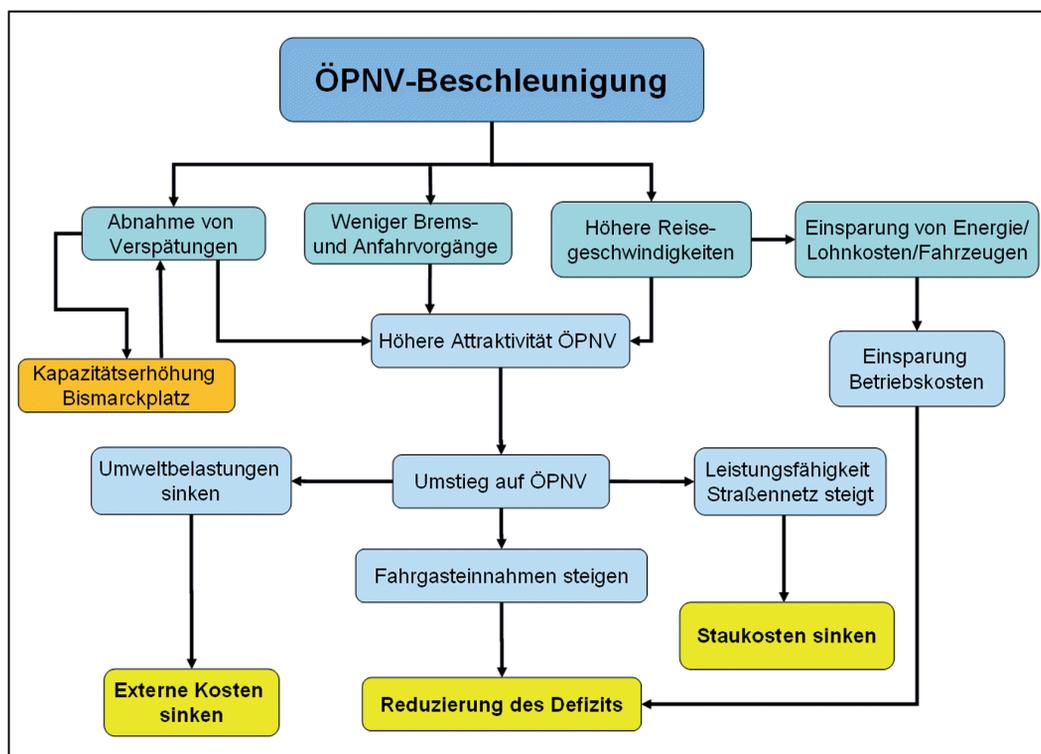
Zum Glück erklärten bereits kurze Zeit nach Bekanntwerden dieser Streichungspläne SPD, Grüne, GAL, generation HD und Bunte Linke, die zusammen mit 22 Sitzen im Gemeinderat die Mehrheit darstellen, dass es einen solchen Kahlschlag im Nahverkehr mit ihnen nicht geben wird. Der TTK-Gutachter stellte seine Pläne in mehreren Sitzungen vor, fand jedoch keine Zustimmung. Zuletzt lehnte der Bezirksbeirat Handschuhsheim in seiner Sitzung am 28. Februar 2011 die vorgeschlagenen Maßnahmen und Veränderungen der Linien 21 und 23 mit großer Mehrheit bei nur einer Gegenstimme ab.

Mit am stärksten betroffen wäre von dem Streichkonzept die Universität Heidelberg. Während zahlreiche politische Gruppierungen der Stadt, die Bezirksbeiräte, der Fahrgastbeirat, der Beirat von Menschen mit Behinderungen und viele andere sich zu Wort meldeten und die Pläne ablehnten, war von der Universität Heidelberg bisher keine Stellungnahme in dieser Sache zu vernehmen. Dies steht in auffallendem Gegensatz zu dem vehementen Engagement in früheren Jahren für den Bau einer 5. Neckarbrücke durch ein internationales Naturschutzgebiet am Alt-Neckar. Ob sich daraus Schlüsse ziehen lassen, welches Verkehrsmittel die Universitätsleitung selbst benutzt?

Einsparungen durch Verbesserungen statt Verschlechterungen

Sehr viel sinnvoller als Streichungen wäre eine Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs und eine Steigerung der Fahrgastzahlen. Dies würde nicht nur das Betriebsergebnis der HSB verbessern, sondern auch die Straßen entlasten und die Umweltauswirkungen reduzieren. Beim Öffentlichen Nahverkehr ist vieles verbesserungsfähig. Einige Beispiele:

Bis zum Jahr 2007 fuhren sowohl die Straßenbahnlinien 21 und 24 in der Berliner Straße als auch die Linien 5 und 23 in der Rottmann-/Brückenstraße als auch die Linien 23 und



24 in der Rohrbacher Straße in einem gleichen zeitlichen Abstand von 5 Minuten. Dies verursacht keine Mehrkosten, bringt aber für die Fahrgäste deutlich geringere Wartezeiten an der Haltestelle als heute und damit eine höhere Attraktivität des ÖPNV und mehr Fahrgasteinnahmen.

Ein zweites großes Potential für Verbesserungen ist die Beförderungsgeschwindigkeit. Viele Städte wie Karlsruhe, Bielefeld, Freiburg, München, Basel, Zürich, Bern, Straßburg und andere haben inzwischen dem Öffentlichen Verkehr an Kreuzungen Vorrang eingeräumt. Dies bringt höhere Reisegeschwindigkeiten, geringere Verspätungen, dadurch eine höhere Attraktivität für den Fahrgast und dadurch steigende Fahrgeldeinnahmen. Wenn es gut gemacht wird, können dadurch auch Fahrzeuge eingespart werden, da die gleiche Bedienungsqualität mit weniger Fahrzeugen und weniger Lohnkosten erbracht werden kann. (siehe Grafik ÖPNV-Beschleunigung).

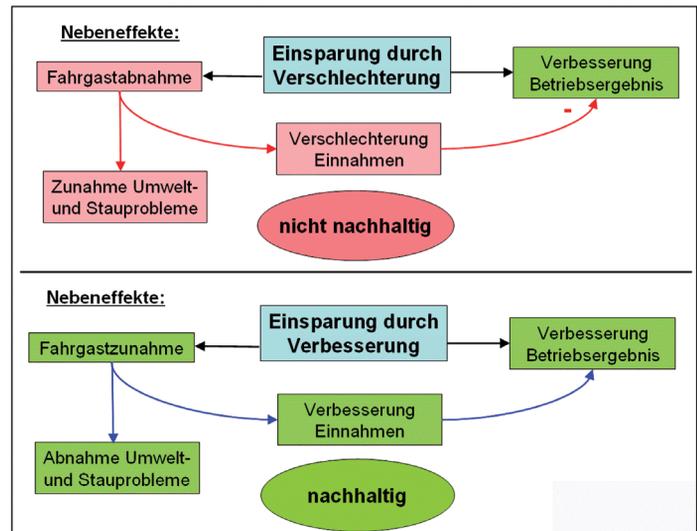
Dass eine Verbesserung und Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs auch dem Autoverkehr zugute kommt, kann man aus folgendem Vergleich ersehen: Eine vollbesetzte moderne Straßenbahn ersetzt zur Rushhour ca. 110 Autos. Wenn 110 Autos fahren, ist die Autoschlange ca. 2600 Meter lang, das ist z.B. vom Hans Thoma-Platz bis zum Hauptbahnhof. Eine moderne Variobahn dagegen verbraucht viel weniger Platz, sie hat eine Länge von nur 40 Metern.

Günter Till, der Leiter der Verkehrsleitstelle der Stadtwerke Bielefeld, beschreibt die Bevorrechtigung des ÖPNV an Kreuzungen so:

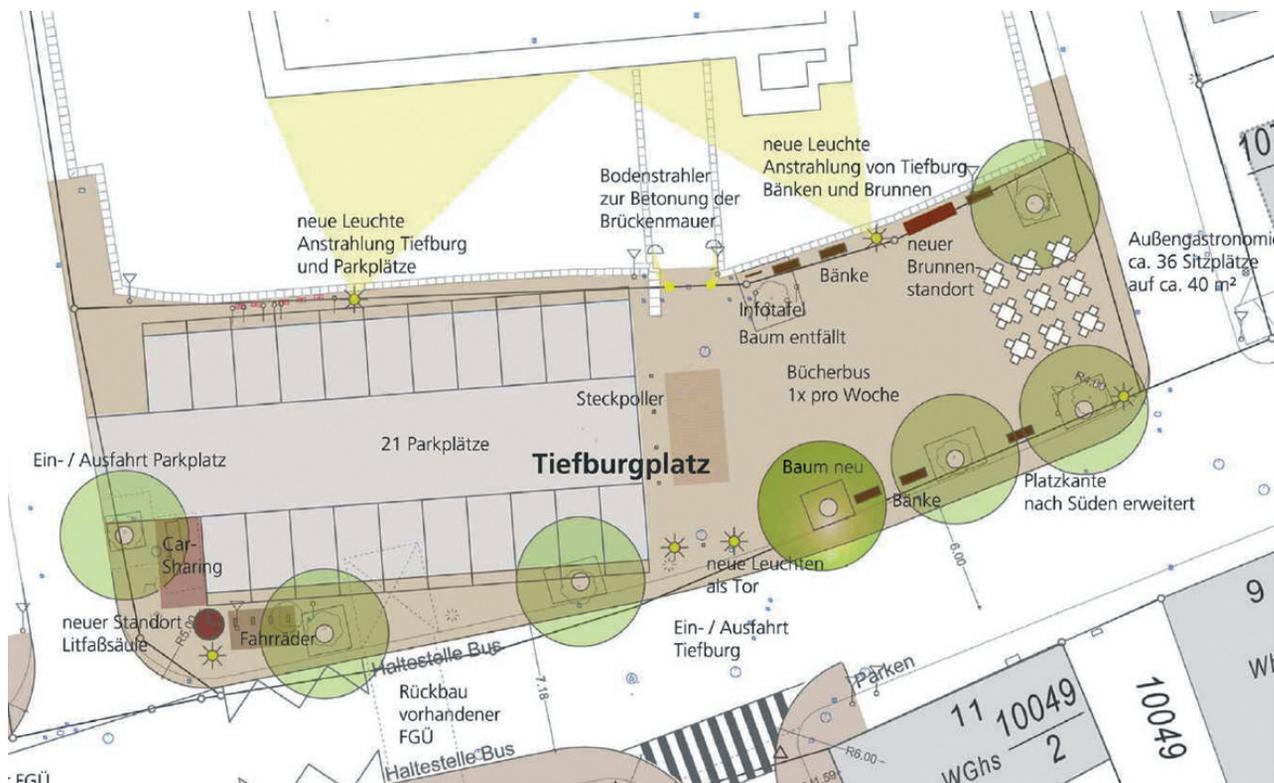
„Im Vergleich zur hohen Zahl von Kraftfahrzeugen, die über eine Kreuzung fahren, ist die Fahrt einer Straßenbahn eher ein seltenes Ereignis. Eine Straßenbahn braucht nicht lan-

ge ‚Grün‘ zum passieren einer Kreuzung. Sie benötigt es aber zum richtigen Zeitpunkt.“

Eine dritte wichtige Möglichkeit ist die gezielte Erschließung von Fahrgastpotentialen. In Karlsruhe z. B. besitzen 85 % der Beschäftigten der Technischen Hochschule ein Job-Ticket. In Heidelberg sind es bei der Universität bisher gerade 12 %. Ließe sich dieser Anteil bei der Universität und den Kliniken und Instituten im Neuenheimer Feld nur auf 65% steigern, erhielte der ÖPNV Mehreinnahmen von rund 3 Millionen Euro pro Jahr. Das wäre fast das Doppelte der durch die vorgeschlagenen Linien-Kürzungen erreichbaren Kostenersparnis. Und die Nebeneffekte wie Abnahme von Umwelt- und Staubebelastungen wären durchweg positiv.



Zum Schluss dieses Artikels kann noch über eine erfreuliche Entwicklung berichtet werden.



Gestaltungskonzept Tiefburgplatz: Wie es später aussehen soll¹⁵

15. Erneuerung der Handschuhsheimer Plätze, Erläuterung der Planungen, Stadtplanungsamt, Simone Merkel, Marit Reichelt, September 2010

Erneuerung Handschuhsheimer Plätze

Anfang 2011 wurde mit der zunächst provisorischen Neugestaltung Handschuhsheimer Plätze begonnen. Waren diese in den letzten Jahren immer mehr unter Blech verschwunden, ist inzwischen sowohl der Lindenplatz als auch der östliche Teil des Tiefburg-Platzes wieder als Platz erlebbar. Am Anfang war der Blick nach Jahrzehnten als Parkplatz fast ungewohnt, aber inzwischen werden die Plätze wieder von den Menschen „zurückerobert“. Die Tiefburg als historischer Mittelpunkt wird dadurch wieder ins Blickfeld gerückt und bereichert das Ortsbild und die Identifikation der Bürger und Besucher.



Im März 2011 kurz nach der provisorischen Umgestaltung



So sah es noch vor kurzem aus



Auch von der Stadt kommend ist die Tiefburg heute wieder gut sichtbar.

Die provisorische Phase wird ein Jahr dauern, danach werden alle Erfahrungen ausgewertet und es wird die endgültige Umgestaltung erfolgen.