

### **Handschuhsheimer Feld – aktuell**

von Petra Bauer und Dieter Teufel

Im Jahr 2005 konnten durch die Ergebnisse der Umweltverträglichkeits-Untersuchung sowohl ein Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld als auch eine Neckarbrücke durch das Flora-Fauna-Habitat Altneckar vorerst verhindert werden.<sup>1</sup> Die Expertisen im Auftrag der Stadtverwaltung und finanziert von der Universität hatten ergeben, dass eine ausreichende Verkehrsanbindung des Neuenheimer Feldes auch nach End-Ausbau der Kliniken ohne Nord-Zubringer und Neckarbrücke gewährleistet ist, wenn ein Maßnahmenpaket aus Straßenbahnring, Job-Ticket, Parkraumbewirtschaftung und einigen weiteren Maßnahmen verwirklicht wird. Wir wollen berichten, was dazu im letzten Jahr geschah.

### **Straßenbahn-Anschluss Neuenheimer Feld**

Die Straßenbahn ist ein komfortables, sauberes und sparsames Verkehrsmittel mit hoher Kapazität. Weil das Neuenheimer Feld bisher nur an der östlichen Peripherie in der Berliner Straße an die Straßenbahn angebunden ist, ist seit 1993 geplant, den Uni-Campus auch im Inneren durch eine Straßenbahnlinie zu erschließen. Dies wurde in den letzten Jahren umso wichtiger, als im westlichen Teil des Campus, weit weg von der Berliner Straße, neue große Kliniken gebaut werden. Die Straßenbahn als öffentliches Verkehrsmittel muss dort fahren, wo die Menschen aus- und einsteigen wollen, also möglichst nahe an ihren Zielen. Dazu wurde bereits in den 60er Jahren in der Straße „Im Neuenheimer Feld“, die von der Berliner Straße in Verlängerung der Blumentalstraße bis zur Tiergartenstraße reicht, eine Trasse für eine Straßenbahn freigehalten. Die derzeitige Universitätsleitung verhindert jedoch seit Jahren die Planung einer Straßenbahnlinie auf dieser einzig sinnvollen Trasse und möchte stattdessen, dass die Straßenbahn über den Klausenpfad im Handschuhsheimer Feld nördlich des Technologieparks und zwischen Uni-Heizwerk und Tennis-Club geführt wird. Auf dieser Trasse wäre die Führung einer Straßenbahn unsinnig, da hier keine Ziele für die Fahrgäste liegen und die Fahrgäste bis zu den Instituten und Hörsälen weit laufen müssten. Die Straßenbahn müsste außerdem von der Berliner Straße zunächst nach Norden, dann nach Westen und dann nach Süden in einem Umweg über mehrere unnötige Kurven fahren.

Zunächst argumentierte die Universitätsleitung, eine Straßenbahn auf der Straße „Im Neuenheimer Feld“ beeinträchtigt das Mineralogische und das Physikalisch-Chemische Institut durch elektromagnetische Felder. Als klar war, dass die elektromagnetischen Felder der seit Jahrzehnten fahrenden Straßenbahn in der Berliner Straße an diesen Instituten höher sind als die Auswirkungen einer modernen, neu geplanten Straßenbahn und dass man sogar eine Straßenbahn ganz ohne elektromagnetische Emissionen in Form einer Hybrid-Straßenbahn bauen könnte, wechselte Universitätsrektor Prof. Dr. Hommelhoff plötzlich die Argumentation: Eine Straßenbahn an dieser Stelle „zerschneide den Universitäts-Campus“ war nun das Gegenargument. Für viele waren die Einwände der Universität nicht nachvollziehbar. Im letzten Jahr wurde aber allmählich klar, weshalb die Universität die

sinnvolle Straßenbahn-Trasse mit nicht stichhaltigen Argumenten vehement ablehnt und stattdessen den Klausenpfad mit einer Straßenbahn erschließen möchte:

Wenn eine Straße ausgebaut wird, wird sie über kurz oder lang auf beiden Seiten bebaut. Die Universität hat nach ihren bisherigen Planungen zumindest im jetzigen Universitäts-Campus Neuenheimer Feld praktisch keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr, wenn sie sich nicht nach Norden über den Klausenpfad in das Handschuhsheimer Feld hinaus ausdehnt. Der Beginn dieser Uni-Erweiterung wäre ein Ausbau des Klausenpfads mit einer Straßenbahn-Trasse, die im Klausenpfad nur dann Sinn macht, wenn mittelfristig auch nördlich des Klausenpfads, also im Handschuhsheimer Feld, Universitätsgebäude mit viel Publikumsverkehr realisiert würden. Dies widerspräche zwar klar allen vorliegenden Beschlüssen von Bezirksbeirat und Gemeinderat, die eine weitere Bebauung des Handschuhsheimer Feldes ablehnen. Mit einer Straßenbahn im Klausenpfad wäre jedoch ein erster wichtiger Sachzwang geschaffen, mit dem diese Beschlüsse ausgehebelt werden könnten.

Ein zweiter wichtiger Schritt der Universitätsplanung in diese Richtung ist die Planung von Parkpaletten entlang des Klausenpfads. Ein Großteil der Stellplätze im westlichen Uni-Campus, die in den letzten Jahren provisorisch angelegt wurden, werden in Zukunft dem Bau neuer Kliniken weichen müssen. Solange das Neuenheimer Feld nicht mit einer Straßenbahnlinie erschlossen ist und für die Beschäftigten kein Job-Ticket existiert und die Stellplätze nicht bewirtschaftet werden, legt die Stadtverwaltung Heidelberg beim Bau neuer Kliniken einen hohen Stellplatzschlüssel zugrunde. Dieser kann beim Wegfall der Stellplätze nur erreicht werden, wenn zahlreiche neue Stellplätze in Form von Park-Paletten gebaut werden. Diese plant die Universität am Klausenpfad, wozu dieser ebenfalls ausgebaut werden müsste.

Am 12.10.2005 beschlossen die Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhsheim einstimmig, dass die neue Straßenbahn über die Straße „Im Neuenheimer Feld“ geführt werden soll. Die Alternativ-Variante über den Klausenpfad sollte nicht mehr weiterverfolgt werden. Auch der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschloss am 25.10.2005 mit einer Mehrheit von 10 zu 4, dass die neue Straßenbahn über die Straße „Im NHF“ geführt werden soll. Obwohl dieser Beschluss gut vorbereitet war, intervenierte jedoch die damalige Oberbürgermeisterin Beate Weber und setzte in der entscheidenden Gemeinderatsitzung am 10.11.2005 durch, dass zwar die Straßenbahn beschlossen, die Trasse aber noch offen gehalten wurde. Um der Universität entgegen zu kommen, sollte noch ein viertes Gutachten erstellt und abgewartet werden, das der Universität darlegen sollte, dass durch eine Hybrid-Straßenbahn keinerlei elektromagnetischen Felder mehr zu erwarten wären.<sup>2</sup> Bestandteil dieses von der OB geänderten Beschlusses war, dass das Gutachten bis Mai 2006 fertig sein soll und dann über die endgültige Trasse entschieden wird.

Obwohl der damalige Beschluss also klar mit einer Terminierung auf Mai 2006 gefasst wurde, verstrich diese Frist, ohne dass bisher (Mai 2007) ein endgültiger Beschluss für die Straßenbahn gefasst worden wäre. Beate Weber hatte es wieder einmal, wie schon bei

etlichen anderen Projekten in den letzten 10 Jahren, erreicht, dass wieder ein Jahr ungenutzt verstrich, ohne dass die immer größer werdenden Probleme angegangen wurden. Zur Zeit zeichnet sich folgende „Lösungsmöglichkeit“ ab, die jedoch für Handschuhsheim und den ganzen Norden sehr schlecht wäre: Da die Universität nach wie vor eine Straßenbahn-Trasse auf der Straße „Im NHF“ verhindern will, könnte passieren, dass zunächst die inzwischen unstrittige Straßenbahntrasse von der Jahnstraße bis zum Zoo und zur Kopfklinik als Stichstrecke geplant und gebaut wird. Damit könnte man den Streit mit der Universität vermeiden. Da jedoch nichts so beständig ist wie ein Provisorium, würde damit eine Straßenbahn-Anbindung des Universitäts-Campus von Norden her (Handschuhsheim, OEG von der Bergstraße) und damit eine Entlastung der Dossenheimer Landstraße und der Berliner Straße in Handschuhsheim auf unabsehbare Zeit verhindert werden. Ein weiterer negativer Nebeneffekt dieser „Stichstrecken-Lösung“ wäre, dass dann eventuell die Straßenbahnlinie 1 von Handschuhsheim zum Hauptbahnhof und Bismarckplatz, die zur Zeit wegen der Baustelle der B3 und der Leitung der OEG über die Berliner Straße nicht fährt, gestrichen werden könnte, da mit einer Stichstrecken-Straßenbahn im Neuenheimer Feld und einer Linie 1 südlich der Jahnstraße drei Straßenbahnlinien verkehren würden, was eine Überversorgung wäre. Deshalb würde man in einem solchen Fall sicherlich sehr leicht und schnell die Linie 1, die eine wichtige Verbindungsstrecke für Handschuhsheim zum Hauptbahnhof ist, einsparen und dauerhaft kappen.

Die jahrelangen Verzögerungen in der Straßenbahn-Planung haben ihre Ursache auch darin, dass die Stadtverwaltung Heidelberg ein falsches Vorgehen gewählt hat. Juristisch ist der Sachverhalt klar: Die Stadt Heidelberg ist für die Verkehrserschließung des Neuenheimer Feldes zuständig. Seit den 60er Jahren ist vertraglich abgesichert in der Straße „Im NHF“ eine Trasse für die Straßenbahn freigehalten. Das normale und auch in anderen Städten bei einer Straßenbahn-Planung angewandte Verfahren besteht darin, in den politischen Gremien eine Trasse zu beschließen und dann ein amtliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen, in dem sachliche Einwände z.B. über elektromagnetische Emissionen vorgebracht und behandelt werden können. Diese Themen in Form von Befürchtungen über elektromagnetische Felder und Erschütterungen bisher nur in politischen Gremien zu behandeln und den Gemeinderat mit Fragen nach physikalischen Grenzwerten und elektrischen Feldstärken zu befassen und zu diesem Zweck bereits vier Gutachten in Auftrag zu geben und vom Gemeinderat bewerten zu lassen, zeigt, wie unprofessionell die frühere Oberbürgermeisterin vorgegangen ist. Diese Fragen sind im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens von Fachbehörden zu behandeln und zu entscheiden. Dies ist bisher in Sachen Straßenbahnplanung Neuenheimer Feld nicht erfolgt.

Die fehlende Straßenbahnlinie im Neuenheimer Feld wird sich vor allem dann katastrophal bemerkbar machen, wenn irgendwann das Job-Ticket und die Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird. Auf Grund des großen Preisunterschieds zwischen einem Job-Ticket und einer normalen Monatskarte und den gleichzeitig eingeführten Parkgebühren wird die Zahl der Fahrgäste im Öffentlichen Verkehr dann deutlich zunehmen. Diese können jedoch bei fehlender Straßenbahnlinie nur in überfüllten Bussen transportiert werden.

Die einzige Hoffnung, die wir in Handschuhsheim haben, ist, dass der neue Oberbürgermeister Dr. Eckhart Würzner die Probleme anders und besser anpackt als seine Vorgängerin und endlich Nägel mit Köpfen macht.

### **Qualität des Öffentlichen Verkehrs**

Die Qualität des Öffentlichen Verkehrs hat sich in Heidelberg in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Besonders seit der Umstellung auf den neuen Linienplan und der überhasteten, zu frühen Inbetriebnahme der neuen Straßenbahn nach Kirchheim im Dezember 2006 entlud sich der Frust vieler Fahrgäste von Straßenbahnen und Bussen in zahlreichen Artikeln und Leserbriefen der „Rhein-Neckar-Zeitung“ (RNZ). Eine der Ursachen ist der neue Linienplan der neu gegründeten Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RNV), durch den sich die Verbindungen und Anschlussmöglichkeiten für manche Fahrgäste verschlechterten. Betroffen sind z.B. die Mitarbeiter und Besucher im Neuenheimer Feld nördlich des Schwimmbads wie die 600 Beschäftigten des Springer-Verlags, von denen bisher 250 bis 300 mit dem Bus fahren. Der neue Linienplan hat ihre durchgehenden Busverbindungen gekappt, sie müssen jetzt an der Kopfklinik in einen Pendelbus umsteigen, um zum Springer-Verlag zu kommen. Laut Fahrplan sollte der Anschluss zwar klappen, aber die RNV kann den Fahrplan oft nicht einhalten und schafft es dann nicht, den Anschluss zu gewährleisten, sodass unnötige Wartezeiten für die Fahrgäste entstehen.<sup>3</sup> Außerdem sind die Busse häufig völlig überfüllt. Erst ab März 2007 soll sich die Situation nach Protesten etwas verbessern.

Schon früher waren viele Vorrangschaltungen an Ampeln für die Straßenbahn, die mit Zuschüssen aus Stuttgart eingerichtet worden waren, vom städtischen Tiefbauamt abgehängt worden. Im Jahr 2006 wurden durch das Tiefbauamt zusätzlich an wichtigen Kreuzungen, bei denen die Straßenbahn vorher ohne Verzögerung durchfahren konnte, der Straßenbahn-Vorrang gekappt. Ursache war u.a., dass die frühere Oberbürgermeisterin Beate Weber die neue Straßenbahnlinie 26 nach Kirchheim, deren Planung und Bau während ihrer Amtszeit insgesamt 13 Jahre gedauert hatte, noch unbedingt in ihrer Amtszeit im Dezember 2006 einweihen wollte. Und dies, obwohl die Straßenbahn, insbesondere die Ampeln und Weichenschaltungen noch nicht fertig waren. Dies führte in den Folgemonaten zu chaotischen Zuständen, u.a. am Römerkreis, wo der Vorrang für die Straßenbahnen vollkommen abgeschaltet war, was dazu führte, dass oft zwei bis drei Straßenbahnen auf dem Römerkreisel sich gegenseitig im Weg standen und nicht weiterfahren konnten. Eine der Folgen war, dass die neue Straßenbahn nach Kirchheim ihren Fahrplan nicht mehr einhalten konnte. Dadurch bekamen viele Pendler aus dem Südwesten (Walldorf, Sandhausen) ihren fahrplanmäßigen Anschluss von der Straßenbahn in Kirchheim nicht mehr und mussten oft 30 Minuten und mehr unnötig warten.<sup>4</sup> Viele brauchen dadurch von Walldorf zum Uniplatz mit dem Öffentlichen Verkehr mehr als eineinhalb Stunden.

Die nicht mehr funktionierenden Vorrang-Schaltungen führen nicht nur zu verlängerten Fahrzeiten für die Fahrgäste und zu unnötig erhöhten Betriebskosten für die HSB und die RNV und damit für die Stadt Heidelberg, die deren Defizite abdeckt, sondern, schlimmer

noch, zu Totalausfällen auf einzelnen Streckenabschnitten, besonders in Handschuhsheim. Schauen wir uns die für Handschuhsheim wichtige Straßenbahnlinie 24 (früher 4) von Handschuhsheim-Nord nach Rohrbach-Süd über Berliner Straße und Hauptbahnhof einmal etwas näher an: Die Linie 24 muss auf dieser Strecke inzwischen 20 Ampeln durchfahren, auf denen sie jetzt nicht mehr bevorrechtigt ist und im Durchschnitt 20 Sekunden warten muss. Zusammen mit dem jeweils notwendigen Abbremsen und Wiederauffahren verliert die Linie 24 dadurch pro einfacher Strecke im Schnitt 10 Minuten. Diese Verlustzeit durch nicht funktionierende Ampelprogramme macht im Mittel 35% ihrer fahrplanmäßigen Fahrzeit von Handschuhsheim-Nord nach Rohrbach-Süd aus ! Diese 35% entsprechen auch ungefähr dem Anteil an Betriebskosten, der bei einem modernen Straßenbahnmanagement, bei dem die Straßenbahn eine Eingriffsmöglichkeit in die Ampelprogramme hat und sich ihren Weg jeweils frei schalten kann, eingespart werden kann. Dies haben andere Städte längst verwirklicht. In Heidelberg sieht dies nun so aus: Wenn eine Straßenbahn auf ihrer Fahrt zufällig immer zu der Zeit an den Ampeln ankommt, zu der sie grün hat, ist sie bald zu schnell, d.h. sie muss bummeln, damit sie an der nächsten Haltestelle nicht zu früh abfährt. Dies erlebt man als Fahrgast dann z.B. an Haltestellen, wenn die Straßenbahn längere Zeit stehen bleibt ohne weiterzufahren. Hat die Straßenbahn aber Pech und kommt zufällig immer dann an den Ampeln an, wenn sie auf rot stehen, sammelt sich sehr schnell eine immer größere Verspätung an. Stehen zufällig alle Ampeln auf rot, fährt die Linie 24 auf der Strecke von Handschuhsheim nach Rohrbach-Süd insgesamt 18 Minuten Verspätung ein ! Da sie im 10-Minuten-Takt fährt, bedeutet dies, dass dann 2 Straßenbahnen unmittelbar hintereinander fahren, die erste mit 18 min, die zweite mit 8 min Verspätung. Dies führt dann dazu, dass der Straßenbahnfahrer bereits am OEG-Bahnhof in Handschuhsheim oder sogar noch früher an der Haltestelle Technologiepark wendet, um einigermaßen wieder in seinen Takt zu kommen. Mit der Folge, dass die Haltestellen auf der restlichen Strecke von dieser Straßenbahn nicht mehr bedient werden. Alle Fahrgäste nördlich dieses Wendepunktes werden dann stehen gelassen und müssen 20 Minuten oder manchmal länger auf die nächste Straßenbahn warten. So ist schon vielen, die von Handschuhsheim zum Hauptbahnhof wollten, der Zug weggefahren, weil Straßenbahnen der Linie 24 in Handschuhsheim ausfielen und sie erst mit der nächsten oder gar übernächsten Straßenbahn zu spät am Bahnhof ankamen. Ähnliches gilt für Fahrgäste, die von Handschuhsheim ins Neuenheimer Feld pünktlich zur Arbeit oder zur Vorlesung mit der Straßenbahn fahren wollen. Wenn die Straßenbahn Verspätung hat oder gar ausfällt, sind auch sie die Leidtragenden. Das sind unmögliche Zustände für ein Verkehrsmittel, für das die Fahrgäste schließlich zahlen und für das die Fahrpreise ab 1. Januar 2007 sogar um durchschnittlich 5,4 % angehoben wurden. Das Dargestellte gilt übrigens genauso für die OEG, die inzwischen aufgrund der nicht mehr funktionierenden Vorrang-Schaltungen in Heidelberg in vielen Fällen auch nicht mehr nach Fahrplan fahren kann.

Die Stadt argumentierte bisher übrigens, die Vorrangschaltungen in der Berlinerstraße seien wegen der Baustelle auf der B3 abgeschaltet. Dies trifft nur für einen kleinen Teil der Ampeln zu. Die meisten Vorrangschaltungen (z.B. Hans-Thoma-Platz Nord, Hans-Thoma-Platz Süd, Straße INF, Mönchhofstraße, Jahnstraße, Vangerowstraße, Bergheimerstraße, Kurfürstenanlage u.a.) waren schon vor der Baustelle abgeschaltet. Und die wenigen

Vorrangschaltungen, die mit Beginn der B3-Baustelle abgeschaltet wurden, bringen in den meisten Fällen für den Autoverkehr überhaupt keinen besseren Verkehrsfluss (z.B. Zeppelinstraße, Schubertstraße, Furtwänglerstraße, Einfahrt von der Berliner Straße am Technologiepark in den Klausenpfad).

Auch hier ein großes Betätigungsfeld für Herrn Dr. Würzner, der durch Anwendung moderner Signaltechnik nicht nur den Öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten, sondern auch das Defizit der HSB erheblich reduzieren kann.

### **Job-Ticket**

Auch im letzten Jahr konnten über 12 000 Beschäftigte im Neuenheimer Feld das preisgünstige Job-Ticket zu 26,50 Euro im Monat nicht nutzen, sondern mussten auf das Rhein-Neckar-Ticket mit Kosten von 63,50 Euro zurückgreifen. Die Ursache dafür ist, dass die Universität nach wie vor eine Bewirtschaftung ihrer 7 000 Stellplätze nicht durchführen konnte, da der CDU-Landtagsabgeordnete Werner Pfisterer und die CDU-Fraktion im Stuttgarter Landtag dies verhinderten. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung werden gebraucht, um das Job-Ticket zu finanzieren. Die technischen Voraussetzungen zur Durchführung der Parkraumbewirtschaftung hatte die Universitätsleitung mit Investitionen von 1,5 Mio Euro bereits Anfang 2005 geschaffen. Beschlossen worden war sie schon vor über 10 Jahren. Noch im Dezember 2006 machte das Direktorium des Universitäts-Klinikums einen Vorstoß, um Parkraumbewirtschaftung und Job-Ticket endlich realisieren zu können.<sup>5</sup> Irmtraut Gürkan, die kaufmännische Direktorin des Uni-Klinikums hoffte dabei auf eine Lösung zum Jahresende 2006. Die verhinderte Parkraumbewirtschaftung hatte bis dahin einen „siebenstelligen Verlustbeitrag“ in den Haushalt des Universitätsklinikums gerissen.<sup>6</sup>

Aus den vorliegenden Verkehrsgutachten ergibt sich, dass bei Realisierung von Parkraumbewirtschaftung und Job-Ticket der Verkehr auf der B 3 in Handschuhsheim um rund 2 300 Fahrzeuge pro Werktag abnehmen wird. Die auch im letzten Jahr verhinderte Parkraumbewirtschaftung hat also Handschuhsheim allein im Jahr 2006 mit rund 600 000 unnötigen Autofahrten belastet. Nimmt man Bergheim dazu, wurden durch das im Neuenheimer Feld fehlende Job-Ticket allein im Jahr 2006 1,9 Millionen unnötige Autofahrten verursacht. Dadurch wurden 1 800 kg unverbrannte, zum Teil krebserzeugende Kohlenwasserstoffemissionen, 3 800 kg Stickoxide, 140 kg lungengängiger Feinstaub und 2 300 Tonnen klimaschädliches Kohlendioxid allein im letzten Jahr unnötig aus Auspuffrohren in die Luft gepustet.

Erst am 16. Januar 2007 beschloss die CDU-Landtagsfraktion ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung, auf deren Grundlage das Finanzministerium nun eine Verordnung entwerfen wird.<sup>7</sup> Wie lange es noch dauern wird, bis die Landesregierung die Verordnung erstellt und endgültig beschlossen haben wird und dann endlich Parkraumbewirtschaftung und Jobticket realisiert werden können, steht noch nicht fest. Jeder weitere Monat ohne Job-Ticket und Parkraumbewirtschaftung wird weiterhin rund 160 000 unnötige Autofahrten verursachen.

### **Bessere Anbindung von Norden**

Auch eine weitere, besonders für die Anbindung des Universitäts-Campus von Norden her sehr wichtige Maßnahme wurde 2006, in diesem Fall durch die Stadt Heidelberg, vereitelt. Auf Grund des bisher auf langen Strecken nur eingleisig ausgebauten Streckenabschnittes müssen die OEG-Züge bisher an mehreren Stellen, z.B. am OEG-Bahnhof Schriesheim (fahrplanmäßig 6 Minuten) und am OEG-Bahnhof in Weinheim oft sehr lange auf den entgegen kommenden Zug warten. Dadurch wird die Fahrzeit von der Bergstraße nach Heidelberg unnötig verlängert. Besonders chaotisch wird es auf der eingleisigen Strecke, wenn einzelne OEG-Züge Verspätung haben, weil sich diese dann automatisch auch auf die Gegenrichtung fortpflanzt.

Auch eine Takt-Verdichtung und damit ein besseres Angebot ist mit dem bisherigen eingleisigen Zustand nicht möglich. Dies wäre dann besonders schmerzlich, wenn nach Bau der Straßenbahn-Ringlinie im Neuenheimer Feld zusätzlich zu der bisherigen OEG-Linie über den Bismarck-Platz auch eine zweite OEG-Linie von Weinheim ins Neuenheimer Feld fahren könnte, mit der die Fahrgäste von der Bergstraße ohne Umsteigen und Wartezeiten direkt zu ihrem Arbeitsort ins Neuenheimer Feld fahren könnten. Alle diese Maßnahmen, die gerade Heidelberg und Handschuhsheim eine deutliche Entlastung bringen würden, werden vereitelt, wenn sich Heidelberg, entgegen allen Beteuerungen einer guten Zusammenarbeit in der Metropolregion Rhein-Neckar aus diesem wichtigen Projekt zurückzieht.

Die frühere Oberbürgermeisterin Beate Weber schrieb nämlich, ohne dass der Gemeinderat bisher damit befasst gewesen wäre, am Ende ihrer Amtszeit im Dezember 2006 einen Brief an Weinheims Oberbürgermeister Bernhard und legte ihren Standpunkt dar, dass Heidelberg nur noch dann den geplanten zweispurigen Ausbau der OEG zwischen Schriesheim und Weinheim unterstützt, wenn sich auch alle anderen von der OEG tangierten Gemeinden daran beteiligen.<sup>8</sup> Da diese Bedingung jedoch nicht erfüllt ist, droht das ganze Projekt zu scheitern. Weinheims OB Heiner Bernhard bewertet das Verhalten Heidelbergs so: "Da geht es um regionales Denken, dass man als Partner in der Metropolregion ein Ziel verfolgt. Wir haben unseren Beitrag geleistet". So hat sich Weinheim auch an der Finanzierung des zweigleisigen OEG-Ausbaus zwischen Heidelberg und Schriesheim finanziell beteiligt. Für den Sprecher der CDU-Fraktion im Weinheimer Gemeinderat Holger Haring ist das „Verhalten Heidelbergs nach Gutsherrenart inakzeptabel“, für SPD-Stadtrat Michael Metz der Rückzug Heidelbergs aus der Finanzierung "nicht hinnehmbar". Die Weinheimer Verwaltung sieht Heidelberg "im Wort" und will jetzt mit dem neuen Oberbürgermeister Dr. Eckhart Würzner sprechen.<sup>9</sup> Es ist deshalb zu hoffen, dass der neue Oberbürgermeister sich auch dieses Problems annimmt und Heidelberg, das als Oberzentrum von dem Ausbau dieser OEG-Linie genauso profitiert wie die anderen Gemeinden an der Strecke, sich an der Finanzierung beteiligt.

Nun aber zum Positiven.

## Lehrpfad Handschuhsheimer Feld

Glücklicherweise gibt es über das letzte Jahr auch Positives über das Handschuhsheimer Feld zu berichten: Auf Initiative des Obst- und Gartenbauvereins Heidelberg-Handschuhsheim e.V. und der Gärtnervereinigung Heidelberg-Handschuhsheim e.V. wurde im letzten Jahr zusammen mit zahlreichen Experten und Organisationen ein Lehrpfad über das Handschuhsheimer Feld erstellt. Auf insgesamt 14 Schautafeln werden interessante Themen von der Historie des Handschuhsheimer Feldes über die verschiedenen Anbaumethoden, die Absatzwege der Feldprodukte bis hin zur ökologischen Vielfalt des Handschuhsheimer Feldes dargestellt.

Bild 1: Standorte der Tafeln des Lehrpfads im Handschuhsheimer Feld

Die Schautafeln sind an verschiedenen Stellen im Feld (siehe Übersichtsplan) aufgestellt und laden dazu ein, bei Spaziergängen Interessantes über das wichtigste Naherholungsgebiet Heidelbergs zu erfahren. Die Schautafeln wurden von folgenden Experten erarbeitet:

- Prof. Dr. Lissy Jäkel und Barbara Dresel, PH Heidelberg
- Frank Wetzel, Obst- und Gartenbauverein HD - Handschuhsheim e.V.
- Hans Hornig, 1. Vorsitzender Gärtnervereinigung HD – Handschuhsheim e.V.
- Claudia Weigold, 3. Vorsitzende Gärtnervereinigung HD-Handschuhsheim e.V.
- Ludwig Hasslinger, Handschuhsheimer Geschichtswerkstatt
- Heike Sauer, Staatliche Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau, Heidelberg
- Gerhard Heck, Vorsitzender Bezirksimkervereinigung e.V.
- Prof. Holger Haag, Landschaftsarchitekt
- Petra Bauer und Dieter Teufel, UPI - Umwelt- und Prognose-Institut
- Wolfgang Bittmann, Biologe, Fotograf
- Barbara Schmidt-Viebig, Nitratlabor Heidelberg
- Thomas Bernd, Betreuungsdienst Nützlingseinsatz Baden e.V
- Jürgen Bordne, Nutzwasserverband Heidelberg-Handschuhsheim



Kartenvorlage: Stadt Heidelberg, Vermessungsamt; Grafik: www.engstner.de

- 1 Geschichte des Obst- und Gemüsebaus
- 2 Gemüseanbau,
- 3 Obstanbau,
- 4 Blütenbestäubung,
- 5 Landschaftselemente,
- 6 Wilde Tiere und Pflanzen,
- 7 Interessante Vogelwelt,
- 8 Ökosystem Boden,
- 9 Biologischer Pflanzenschutz,
- 10 Wasserversorgung der Felder,
- 11 Absatzwege von Gemüse,
- 12 Gemüse-Produktion konventionell oder ökologisch
- 13 Ökologische Vielfalt
- 14 Standortübersicht



- Claudia Schmidt, Landratsamt Karlsruhe
- Wilfried Karl, 2. Vorsitzender Obst- und Gartenbauverein HD-Handschuhsheim e.V.

Ein besonderer Dank gebührt Frau Prof. Dr. Lissy Jäkel von der Pädagogischen Hochschule Heidelberg und dem Biologen und Fotograf Wolfgang Bittmann, die die Arbeit der Experten koordinierten und den Endlayout machten und Frau Kissel-Kublik vom Landschaftsamt der Stadt Heidelberg, die das Projekt betreute. Finanziert wurde der Lehrpfad von der Stadt Heidelberg, die inhaltliche Arbeit an den Tafeln erfolgte unentgeltlich. Der Lehrpfad wurde am 8. Dezember 2006 durch Herrn Dr. Würzner, damals noch Umwelt-Bürgermeister, eingeweiht. Dabei versprach er den anwesenden Gästen: „Das Handschuhsheimer Feld ist ein ganz wichtiger Erholungsort und ich werde alles tun, dass das so bleibt“.



Luftbild; Geographisch Technisches System, Stadt Heidelberg, Vermessungsamt; Grafik: [www.engstner.de](http://www.engstner.de) Entwurf: UPI-Institut

Bild 2: Tafel des Lehrpfads über die verschiedenen Funktionen des Handschuhsheimer Feld

## **Ökologische Produktion**

Die Nachfrage nach ökologisch produzierten Nahrungsmitteln, bei deren Erzeugung keine giftigen Pflanzenschutzmittel eingesetzt werden, boomt. Allein im letzten Jahr nahm sie deutschlandweit um 16% zu. Nachdem schon 2003 ein erster Biosupermarkt (Fair & Quer) in den Räumen des ehemaligen Lidl in der Steubenstraße eröffnete, haben in den letzten beiden Jahren alle Supermarktketten mit großem Erfolg biologische Produkte in ihr Sortiment aufgenommen. 2007 hat in Handschuhsheim der nächste Biosupermarkt (Füllhorn), der ausschließlich kontrolliert biologische Produkte anbietet, in den Räumen des ehemaligen MiniMal eröffnet. Bei bundesweiten Lebensmittelkontrollen enthalten regelmäßig 50-80% der Obst- und Gemüseproben Rückstände von Pestiziden.<sup>10</sup> Immer mehr Verbraucher bevorzugen deshalb heute Lebensmittel, bei deren Erzeugung keine Pestizide, keine künstlichen Dünger und keine Gentechnik eingesetzt werden. Die Nachfrage nach biologisch angebauten Nahrungsmitteln ist dadurch inzwischen deutlich höher als das, was heimische Landwirte und Gärtner liefern können. Immer mehr Ware muss deshalb aus dem Ausland importiert werden. Wann können Handschuhsheimer Gärtner die Nachfrage nach Bioprodukten aus der Region befriedigen? Leider gibt es seit Jahrzehnten nach wie vor nur zwei anerkannte biologische Betriebe im Feld, die Biolandgärtnerei Wiesenäcker von Elke Koppert und Roland Ribbat und die Bioland-Baumschule Frank Wetzel. In den letzten Jahren ist die gärtnerische Produktion im Handschuhsheimer Feld mit dem integrierten Anbau (bessere Schädlingsbeobachtung, Einsatz von Nützlingen, Nitratmessungen) schon ökologischer geworden. Die Umstellung auf kontrolliert biologischen Anbau (geschlossene Kreisläufe, keine Verwendung von synthetischen Düngemitteln, Herbiziden und Fungiziden, Verzicht auf Gentechnik) wäre eine konsequente Weiterentwicklung, mit der die Marktnische „Bio aus der Region“ gesichert werden könnte.

## **Neujahrs-Empfang 2007**

Auch auf dem Neujahrs-Empfang 2007 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V. sprach Herr Dr. Eckhart Würzner, inzwischen offiziell als neuer Oberbürgermeister, über das Handschuhsheimer Feld. Er erneuerte dabei seine Zusage von vor der Wahl, dass das Handschuhsheimer Feld sowohl für die Gärtner-Betriebe wie für die Bevölkerung als wichtiges Freizeit- und Naherholungsgebiet in Zukunft nicht weiter angetastet werden wird. Für die Universität machte er richtungsweisende neue Vorschläge: Er hob die Wichtigkeit Heidelbergs als Wissenschaftsstadt hervor, stellte aber in Frage, dass die gesamte weitere Entwicklung dafür im Neuenheimer Feld stattfinden müsse. Er brachte dafür die Möglichkeit eines zweiten Campus in der neuen Bahnstadt ins Gespräch, für die er übrigens den Namen „Parkstadt“ besser findet. Ein sehr interessanter Gedanke, da dort in einem ganz neuen Stadtteil sowohl genügend Platz für eine mögliche weitere Ausdehnung der Universität wäre als auch Wohnungen in unmittelbarer Nähe zur Universität geschaffen werden können. In seiner Neujahrsrede auf dem Bürgerfest der Stadt Heidelberg am 14.1.2007 präziserte Herr Dr. Würzner diesen Vorschlag: Bei einer Gesamtfläche des neuen Stadtteils Parkstadt von 110 ha wäre es nach seinem Konzept zielführend, bis zu 20 ha für das forschungsnahe Zukunftskonzept der Universität zu verwenden.<sup>11</sup>

Alles in allem also ein Jahr so wie viele Jahre vorher: Es wurde wenig dafür getan, das Maßnahmenpaket zur besseren Verkehrsanbindung des Uni-Campus umzusetzen. Und es bleibt nach wie vor die Frage, ob diejenigen, die sich insgeheim vielleicht erhoffen, durch Leidensdruck der Beschäftigten und Patienten irgendwann doch noch per Sachzwang eine Neckarbrücke durchs Naturschutzgebiet oder einen Nord-Zubringer durchs Handschuhsheimer Feld durchsetzen zu können, am Ende triumphieren werden, weil die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen nicht realisiert wurden.

- 
- <sup>1</sup> siehe dazu Petra Bauer und Dieter Teufel: Umweltverträglichkeits-Untersuchung bestätigt einzigartigen Wert des Handschuhsheimer Feldes, Jahrbuch Handschuhsheim 2006, Seite 9-16
  - <sup>2</sup> Inzwischen liegen vier Gutachten vor, die alle zeigen, dass die Universitäts-Institute durch eine neue moderne Straßenbahnlinie geringer belastet würden als bisher.
  - <sup>3</sup> „Die Pendellinie fährt nicht schnell genug – Problemzone Neuenheimer Feld: Fahrgäste klagen über überfüllte Busse und verpasste Anschlüsse“, RNZ, 16.1.2007
  - <sup>4</sup> Wurde Fahrplan am Grünen Tisch geplant? – Walldorfer Pendler nach Heidelberg fühlen sich veräppelt – nicht funktionierende Anschlüsse nerven, RNZ, 12.1.2007
  - <sup>5</sup> Wann kommt das Job-Ticket - Gürkan: Vielleicht noch 2006, RNZ, 11.Dezember 2006
  - <sup>6</sup> „Die Schranken im Neuenheimer Feld werden geschlossen ... wahrscheinlich in diesem Jahr können die Gebühren erhoben werden“, RNZ, 18.1.2007 und Kommentar von Götz Münstermann: „Nach der Wahl ...“, RNZ, 18.1.2007
  - <sup>7</sup> Pressemeldung der CDU-Landtagsfraktion vom 16.01.2007: CDU-Landtagsfraktion einigt sich auf Parkraumbewirtschaftung
  - <sup>8</sup> siehe z.B. „Weinheim ärgert sich über Heidelberg“, RNZ, 11.Januar 2007
  - <sup>9</sup> „Schwer erlebbar, wenn man über 60 ist“, RNZ Region Bergstraße, 11.1.2007
  - <sup>10</sup> Öko-Monitoring der Chemischen Landesuntersuchungsämter der Bundesländer, für Baden – Württemberg z.B. [www.untersuchungsaeemter-bw.de/pdf/oekomonitoring2004.pdf](http://www.untersuchungsaeemter-bw.de/pdf/oekomonitoring2004.pdf)
  - <sup>11</sup> Neujahrsrede von Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner auf dem Bürgerfest der Stadt Heidelberg, 14.1.2007