



Bewertung des Verkehrskonzepts Neckarufertunnel ÖPNV-Erschließung der Altstadt

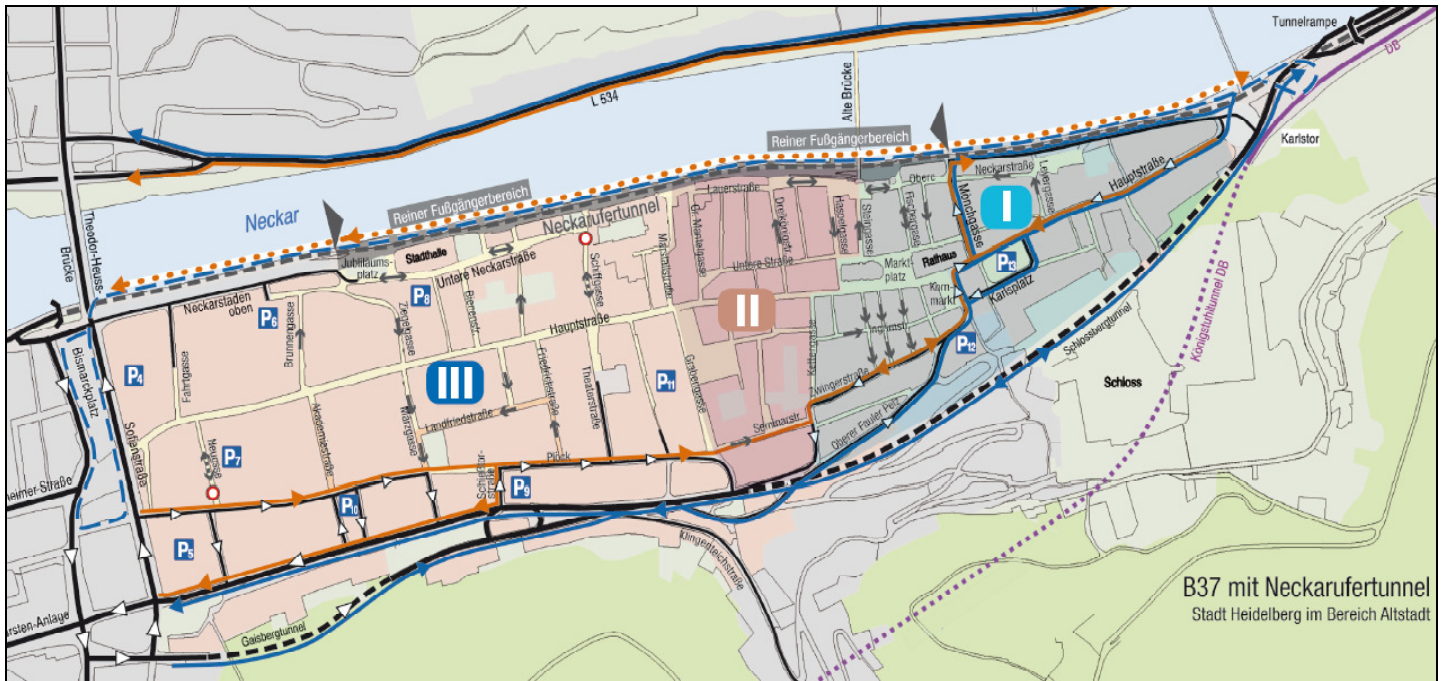
Im Zuge der vorbereitenden Planung eines Neckarufertunnels hat die Stadtverwaltung Heidelberg ein Verkehrskonzept zur Altstadterschließung nach Bau des Neckarufertunnels und Schaffung einer Neckaruferpromenade erstellt. Danach soll das seit rund 35 Jahren bewährte Konzept der zentralen Erschließung der Altstadt mit der Haltestelle „Universitätsplatz“ im Fußgängerbereich aufgegeben werden. Statt der heute 2 Gelenkbuslinien 31 und 32, die vom Bismarckplatz über den Neckarstaden zum Uniplatz und über die Friedrich-Ebert-Anlage Nord zum Bismarckplatz zurückfahren, sollen in Zukunft am Neckarstaden mit den Haltestellen Vincentius-Krankenhaus, Kongresshaus und Marstallstraße nur noch Mini-Busse im 20-Minuten-Takt fahren. Der Uniplatz soll von den Minibussen nicht mehr bedient werden. Die Buslinien 31 und 32 sollen in Zukunft vom Bismarckplatz über die südliche Friedrich-Ebert-Anlage zur Peterskirche und über die nördliche Friedrich-Ebert-Anlage zum Bismarckplatz zurückfahren.

Auch für den Fahrradverkehr sind wesentliche Änderungen vorgesehen. Am Neckarstaden soll nur noch „langsamer“ Fahrradverkehr möglich sein. Dazu soll wahrscheinlich die Oberfläche gepflastert werden. Der Hauptstrom des Fahrradverkehrs in West- Ost-Richtung soll wie bisher über die Plöck abgewickelt werden, in Ost-West-Richtung sollen die Fahrradfahrer allerdings ab Schießtorstraße über die mit einem hohem Kfz-Verkehrsaufkommen belegte Friedrich Ebert-Anlage fahren müssen.

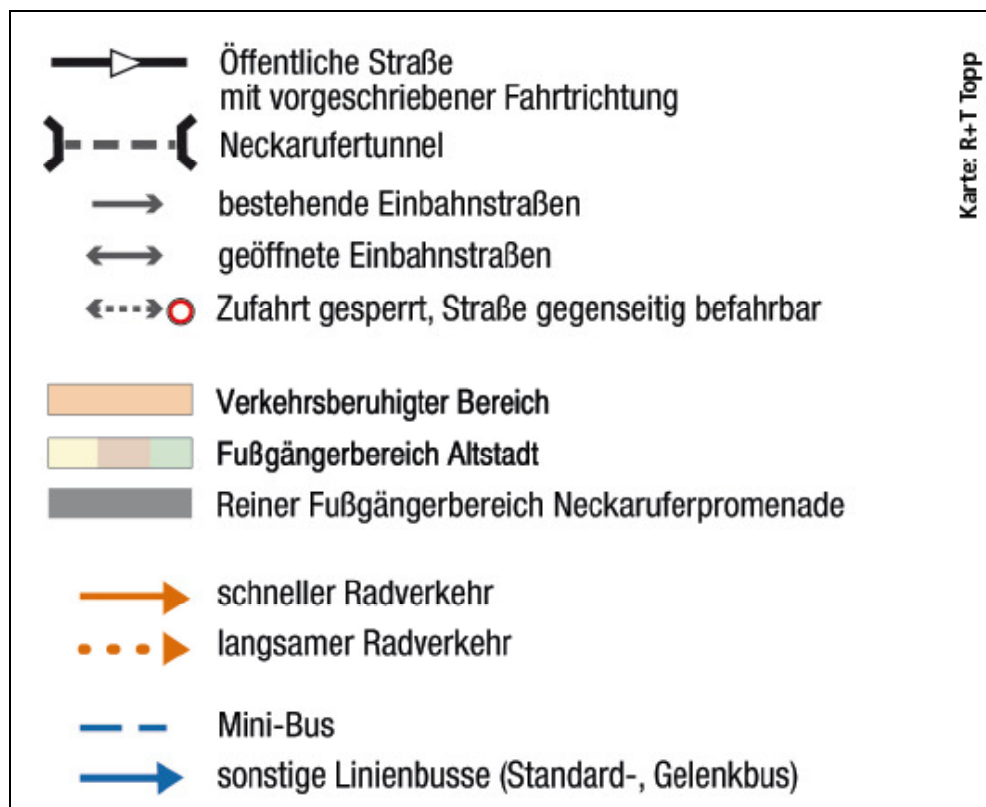
Dieses „Verkehrskonzept“ hätte eine deutliche Verschlechterung der Erschließung der Altstadt für umweltfreundliche Verkehrsmittel zur Folge. Es erscheint wenig durchdacht. Es würde zu einer drastischen Einschränkung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Erschließung der Altstadt, zu einer deutlichen Reisezeitverlängerung für Nutzer des Öffentlichen Verkehrs und zu einer Unfallgefährdung von Fahrradfahrern führen.

Die nachfolgende Grafik zeigt das Konzept zusammengefasst.¹

¹ Stadt Heidelberg, Verkehrskonzept Altstadterschließung-Neckaruferpromenade-Neckarufertunnel, März 2010, siehe auch www.Heidelberg.de/stadt-an-den-fluss



B37 mit Neckarufertunnel
Stadt Heidelberg im Bereich Altstadt



Leistungsfähigkeit der Altstadt-Erschließung

Tabelle 1 zeigt die Kapazität an Sitz- und Stehplätzen verschiedener Busarten.

Fahrzeug	Sitzplätze	Stehplätze	Summe
Standardlinienbus	36	37	73
Gelenkbus	53	56	109
Niederflur-Kleinbus	14	8	24
Minibus	19	5	24

Tabelle 1: Kapazität verschiedener Bus-Systeme

Während die heute eingesetzten Gelenkbusse pro Fahrzeug 109 Fahrgäste befördern können, liegt die Beförderungskapazität eines Minibusses mit 24 Fahrgästen im Vergleich dazu bei weniger als einem Viertel. Wird der Neckarstaden in Zukunft statt im 5-Minuten-Takt² nur noch im 20-Minuten-Takt bedient, sinkt die Beförderungsleistung von heute 1 300 Fahrgästen pro Stunde auf 72 Fahrgäste pro Stunde, das wären 5,5 % (!) im Vergleich zu heute. Es kommt hinzu, dass diese Fahrgäste mit dem ÖPNV nicht mehr das Zentrum des Fußgängerbereiches, sondern nur noch den Rand der Altstadt erreichen könnten.

Was dies in der Praxis bedeutet, sei am Beispiel des Hörsaal-Gebäudes Heuscheuer der Universität näher dargestellt. In diesem direkt neben der heutigen Haltestelle Marstallstraße liegenden Hörsaalgebäude befinden sich 500 Sitzplätze. Pro Woche finden in diesem Gebäude ca. 30 verschiedene Vorlesungen statt. Nimmt man an, dass nur 30% der Studenten den ÖPNV benutzen und 85% davon über den Bismarckplatz fahren, würden zum Transport der Studenten zu Vorlesungsbeginn 6 Minibusse über einen Zeitraum von zwei Stunden (!) benötigt. Die Beförderung der Studenten z.B. für die 9 Uhr Vorlesung könnte also nur gelingen, wenn die ersten Studenten bereits um 7 Uhr anfangen würden, mit den Minibussen anzureisen. Diese Rechnung hat allerdings zur Voraussetzung, dass keinerlei andere Fahrgäste (weder Altstadtbewohner noch Einkaufende noch Studenten mit anderen Zielen in der Altstadt noch Berufspendler noch Touristen) den Minibus benutzen und dass auf keinen Fall mehr als 30% der Studenten, auch z.B. bei Dauerregen oder Schnee, den Minibus benutzen.

Es ist schwer nachvollziehbar, wie ein solches Verkehrskonzept nach zweijähriger Planungszeit von der Verwaltung einer Universitätsstadt entwickelt und vertreten werden kann.

² mit dem Bus 35, der in Zukunft auch nicht mehr den Neckarstaden bedienen soll, besteht heute am Neckarstaden sogar ein 4 Minuten-Takt

Eine ähnliche Rechnung ließe sich für das Kongresszentrum heute (1.200 Gäste) und nach einer eventuellen Erweiterung erstellen. Die Ergebnisse wären noch absurder.

Reisezeitverlängerung für Fahrgäste des ÖPNV

Heute wird die Haltestelle Universitätsplatz pro Werktag von rund 5 000 Fahrgästen (Ein- und Aussteiger) benutzt. Sie ist damit eine der wichtigsten Haltestellen des Heidelberger Öffentlichen Verkehrs. Wird diese Haltestelle aufgegeben und durch die heute schon bestehende Haltestelle Peterskirche ersetzt, müssten die Fahrgäste, die heute am Uni-Platz aussteigen, einen zusätzlichen Fußweg von (einfach) rund 300 Metern zurücklegen. Beim Rückweg zur Haltestelle müsste jedes Mal eine nicht unerhebliche Steigung überwunden werden. 600 Meter mehr Fußweg von und zur Haltestelle bedeutet z.B. für einen Beschäftigten der Universität, der heute noch täglich den Öffentlichen Verkehr nutzt, eine Reisezeitverlängerung von 10 Minuten pro Arbeitstag und rund 40 Stunden pro Jahr. Dies entspricht der Arbeitszeit einer ganzen Arbeitswoche. In der Summe aller Fahrgäste, die heute die Haltestelle Uni-Platz benutzen, ergäbe sich eine Reisezeitverlängerung von über 100 000 Stunden pro Jahr. In Nutzen-Kosten-Rechnungen ist es üblich, den Zeitbedarf z.B. für die Reisezeit oder für Verkehrsstaus monetär zu bewerten. Legt man dabei einen Stundenlohn von nur 15 €/Stunde zugrunde, würden allein durch die Streichung der Haltestelle Uni-Platz den ÖPNV-Benutzern Mehrkosten durch Reisezeitverlängerungen in Höhe von mehr als 1,5 Millionen Euro pro Jahr zugemutet werden.

Dieses geplante Verkehrskonzept steht in krassem Gegensatz zu der aus Umwelt- und Klimaschutzgründen gebotenen Förderung des Öffentlichen Verkehrs. Es wäre aber auch noch aus einem anderen Grund kontraproduktiv und gefährlich. In den letzten Jahren gab es mehrmals von Seiten der Studierendenschaft starken Widerstand gegen die von dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gewünschten Preiserhöhungen beim Studenten-Ticket. Dieses drohte daran mehrmals fast zu scheitern.³ Im November 2009 wurde es für die nächsten 5 Jahre weiterhin vertraglich gesichert. Sein Sockelbeitrag wird dabei von heute 20,- auf 22,50 Euro erhöht und der Preis des Tickets entsprechend den Steigerungsraten des MAXX-Tickets für Schüler und Auszubildende weiter erhöht werden. Auch in Zukunft wird der VRN auf Grund seiner Einnahmesituation gezwungen sein, den Preis des Studi-Tickets weiter anzuheben. In diesem ökonomischen Umfeld die ÖPNV-Erschließung der zentralen Altstadt deutlich zu verschlechtern und gleichzeitig den Preis der ÖPNV-Tarife zu erhöhen, kann dazu führen, dass die Studierendenschaft in Zukunft einer weiteren Verlängerung des Studententickets nicht mehr zustimmen wird. In diesem Falle könnte es zusätzlich zu

der Verschlechterung der Erschließungsqualität der Altstadt zu einer deutlichen Abnahme der ÖPNV-Nutzung durch Studierende kommen, was zu einer spürbaren zusätzlichen Belastung des Heidelberger Straßennetzes für den Autoverkehr führen würde.

Attraktivität des ÖPNV

Die heutige Erschließung der Altstadt durch die Buslinien 31 und 32 erfolgt im Uhrzeigersinn vom Bismarckplatz über den Neckarstaden, den Universitätsplatz, die Haltestelle Peterskirche und die nördliche Friedrich-Ebert-Anlage zum Bismarckplatz zurück. Dabei liegen die Haltestellen sowohl am Neckarstaden als auch in der Friedrich-Ebert-Anlage alle jeweils auf der der Altstadt zugewandten Straßenseite. Fahrgäste, die an diesen Bus-Haltestellen aussteigen, müssen also die Hauptstraßen nicht überqueren, um in die Altstadt zu gelangen. Wird diese Tangential-Erschließung in Zukunft durch eine Erschließung über die südliche und nördliche Fahrbahn der Ebert-Anlage ersetzt, wird ein Teil der Fahrgäste die stark befahrene Ebert-Anlage queren müssen, um in die Altstadt zu kommen. Dies bedeutet nicht nur längere Fußwege und längere Reisezeiten (auch Wartezeit an Verkehrsampeln), sondern auch eine verringerte Verkehrssicherheit.

Heute befinden sich in der Altstadt mehrere große Parkhäuser, die einen direkten Ausgang zum Fußgängerbereich besitzen. Der ÖPNV besitzt dagegen allein mit der Haltestelle Universitätsplatz eine Haltestelle, mit der die Fahrgäste des ÖPNV direkt in die Fußgängerzone gelangen können. Wird diese Haltestelle gestrichen, wäre die Nutzung des Autos auch aus diesem Grund attraktiver als die Nutzung des ÖPNV, da nach diesem Verkehrskonzept der Fußgängerbereich nur noch mit langen Fußwegen oder durch Überquerung von Hauptstraßen zu erreichen wäre. Heidelberg würde damit einen der kapitalen Fehler der ÖPNV-Planung begehen⁴: Systemnachteil des ÖPNV durch größere Entfernung wichtiger Zielorte zur Haltestelle als zu Parkhäusern.

Mobilitätsbehinderte Fahrgäste wären durch dieses Buskonzept zusätzlich benachteiligt, da sie die Treppe zur Haltestelle Peterskirche nicht benutzen können. Sie wären deshalb zu einem zusätzlichen Umweg auf einem schmalen Bürgersteig um den gesamten ehemaligen Kirchhof der Peterskirche gezwungen.

³ Der Preis eines Semestertickets ist in den vergangenen 11 Jahren von 100 DM auf 127 € angestiegen, dies entspricht einer Preissteigerung um 148%.

⁴ übrigens mit beträchtlichem finanziellem Aufwand

Die Realität wird anders aussehen als die Pläne

Das für die Oberflächengestaltung des Neckarufertunnels vorgesehene Konzept sieht auf den bisherigen Entwürfen ansprechend aus. Insbesondere ist auf allen Computeranimationen kein einziges Auto zu sehen. Der Umsetzung des Gestaltungsentwurfs hätte jedoch als unerwünschte Nebenwirkung die Schaffung einer großen Zahl illegaler Stellplatzmöglichkeiten auf dem Neckarstaden zur Folge. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Verwaltung nicht fähig ist, das gesetzwidrige Dauerparken selbst auf Plätzen mitten im Fußgängerbereich der Altstadt wie auf dem Heumarkt, Fischmarkt, Richard-Hauser-Platz, Universitätsplatz Ost und Nord oder im absoluten Halteverbot z.B. in der Plöck zu unterbinden. Sie würde es umso weniger auf den neu geschaffenen großen Flächen in idealer Altstadtnähe verhindern können.⁵ Würde dieses Gestaltungskonzept realisiert, wäre für die nächsten Jahrzehnte mit einem hohen finanziellen Aufwand der größte illegale Parkplatz der Bundesrepublik auf einer Länge von 2 Kilometern mit ca. 1 000 illegalen Stellplatzmöglichkeiten geschaffen. Bisher liegt von Seiten der Verwaltung kein Konzept vor, um dieses Problem zu lösen.

UPI 5/2010

⁵ Das vielfältige illegale Parkverhalten in Heidelberg ist, wie inzwischen auch durch das Parkleitsystem leicht ersichtlich ist, nicht die Folge fehlender Stellplätze, sondern fehlender und zu seltener Kontrollen. Es ist in weiten Bereichen Heidelbergs aufgrund der bekannten niedrigen Kontrollfrequenz durch den Gemeindevollzugsdienst deutlich billiger, im absoluten Halteverbot zu parken als im Parkhaus.