### Beitrag im Jahrbuch 2009 des Stadtteilvereins Handschuhsheim

## Neuenheimer Feld aktuell

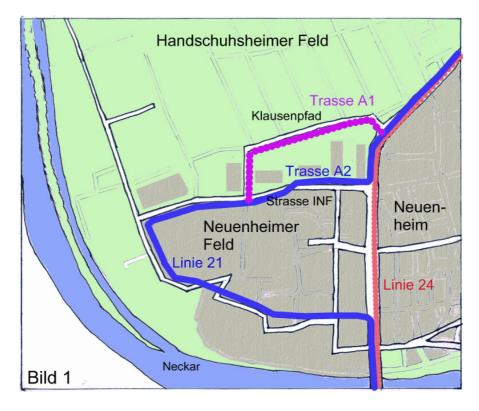
von Petra Bauer und Dieter Teufel

Im Folgenden soll über Entwicklungen im letzten Jahr berichtet werden, die sowohl für das Handschuhsheimer Feld wie für die Verkehrsbelastung Handschuhsheims Auswirkungen haben werden:

## Straßenbahn-Anbindung des Uni-Campus

Im April 2008 schreckte ein Bericht der Rhein-Neckar-Zeitung Handschuhsheim auf, in dem berichtet wurde, dass sich Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner und Universitätsrektor Professor Dr. Eitel auf eine Straßenbahn-Trasse über den Klausenpfad am Südrand des Handschuhsheimer Feldes geeinigt hätten. <sup>1</sup> Diese Einigung auf die Trasse Klausenpfad kam zustande, obwohl der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss des Gemeinderats wie auch die Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhsheim mehrmals beschlossen hatten, dass die Straßenbahn-Anbindung des Neuenheimer Feldes nur über die Straße "Im Neuenheimer Feld" (INF) erfolgen kann. Auf Befürchtungen, die Universität wolle die Straßenbahn im Klausenpfad als Türöffner, um sich langfristig in das Handschuhsheimer Feld ausdehnen zu können, antwortete Uni-Rektor Prof. Eitel im April 2008 "Im Augenblick gibt es dafür keine Pläne." Im Gespräch mit der RNZ machte Prof. Eitel die Aussage: Die Frage, ob die Universität ins Handschuhsheimer Feld erweitern will, "stellt sich im Moment nicht." <sup>2</sup>

Die Handschuhsheimer aber denken langfristig. Unirektor Eitel konnte mit diesen Aussagen deshalb nicht überzeugen. Er widerlegte damit nur Behauptungen, die niemand aufgestellt hatte. Das Problem ist nicht, dass die Universität sich im Moment in das Handschuhsheimer Feld ausdehnen will, sondern dass der Ausbau des Klausenpfads mit einer Straßenbahn langfristig Begehrlichkeiten wecken würde und eine beidseitige Bebauung zur Folge hätte.



 $<sup>^1</sup>$  "Würzner und Eitel einigen sich auf "Hommelhoff-Variante" - Stadt und Universität wollen Straßenbahn im Neuenheimer Feld durch den Klausenpfad führen - Fraktionen sind davon überrascht". RNZ 5./6.4.2008

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> "Uni-Experten sprechen andere Sprache als Gutachter der Stadt", RNZ 11.4.2008

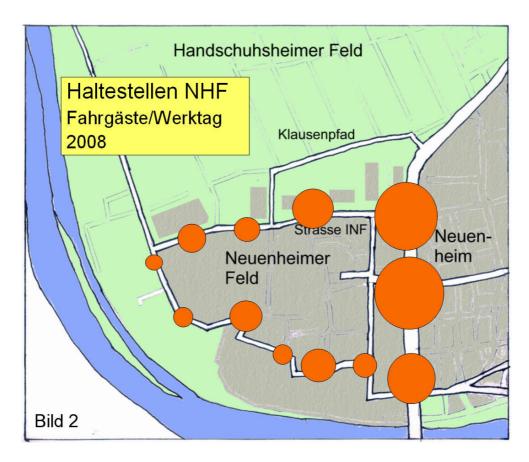


Bild 1 zeigt die Lage der beiden Trassen-Varianten, Bild 2 die heutigen Haltestellen im Neuenheimer Feld, wobei die Größe der Kreise der Zahl der Fahrgäste entspricht, die pro Tag an den jeweiligen Haltestellen ein- und aussteigen. Die Trasse Klausenpfad hätte auf einer Länge von 1200 Metern zwischen den Haltestellen Heiligenbergschule und Kopfklinik überhaupt keine Haltestelle und würde damit an zentralen Bereichen der Universität vorbeifahren ohne anzuhalten. Die Fußwege zu den großen Hörsälen der Naturwissenschaften wären zwischen 200 und 500 Meter länger als bei der Trasse über die Straße INF. Auch Patienten und Angehörige, die in Zukunft in dem geplanten Campus-Hotel (Ecke INF/Berlinerstraße) wohnen können und zu ambulanten Terminen in die verschiedenen Kliniken fahren müssen, könnten bei der Trasse Klausenpfad die neue moderne Straßenbahn nicht nutzen, sondern müssten mit schwankenden Bussen fahren und zur Medizinischen Klinik vom Bus in die Straßenbahn umsteigen.

Tabelle 1 zeigt einen Vergleich der beiden Trassen-Varianten. Eine Straßenbahn-Führung über den Klausenpfad hätte nicht nur eine deutlich schlechtere Erschließungswirkung, sondern wäre auch über 3 Millionen Euro teurer. Der Hauptgrund ist, dass die Neubaustrecke über den Klausenpfad 550 m länger wäre, da sie die bestehenden Gleise in der Berliner Straße zwischen den Haltestellen Heiligenbergschule und Technologiepark nicht nutzen kann.

Trassen-Varianten	A1 (Klausenpfad)	A2 (Straße INF **)	Differenz A2 zu A1	Einheit
Neubaulänge	2 990	2 440	- 550	m
Investitionskosten	36 700 000 €	33 500 000 €	- 3 200 000 €	€
Betriebskosten	2 700 000 €	2 590 000 €	- 110 000 €	pro Jahr
Betriebsergebnis	- 210 000 €	150 000 €	+ 360 000 €	pro Jahr
Zahl der Kurven	6	3	- 3	Kurven
minim. Abstand zu sensiblen Gebäuden	7	40	33	m
Haltestellen	4	5 (6)	+ 1 (+2)	Haltestellen
Verlängerung der Zugangswege zu wichtigen Zielorten im Vergleich zu heute, m einfacher Weg:				
Hörsäle Chemie - 1210 Sitzplätze	240	0		m, einf. Weg
Chemisches Institut	200	0		m, einf. Weg
Geologie/Mineralogie HS 170 Sitzpl.	500 o. Wzx2 *	0		m, einf. Weg
Zoolog. HS - 530 Sitzpl.	310 o. Wzx2	50		m, einf. Weg
BIOQUANT 120 Sitzpl.	390 o. Wzx2	170 o. Wzx2		m, einf. Weg
Physik HS 670 Sitzpl.	190	0		m, einf. Weg
Medizin-HS 370 Sitzpl.	0	0		m, einf. Weg
PH Hörsaal 420 Sitzpl.	170	0		m, einf. Weg
Botanik HS 190 Sitzpl.	180	180		m, einf. Weg
Kirchhof-Inst. HS 540 Sitzpl.	Wzx2	Wzx2		m, einf. Weg
Fahrgäste/Werktag	10 600	13 800	+ 3 200	Fahrgäste
Nutzen-Kosten-Quotient (RNV)	1,1	1,4		
Nutzen-Kosten-Quotient (UPI-Institut)	0,8	1,4		
* Wzx2 =Wartezeitverdopplung an Haltestelle, entspricht in der Attraktivitätsminderung einem um 400 m längeren Zugangsweg				
** Haltestelle Kopfklinik 150 m nach Osten verlegt oder zusätzliche Haltestelle Theoretikum				

Tabelle 1: Vergleich der Trassenvarianten Straßenbahn Neuenheimer Feld

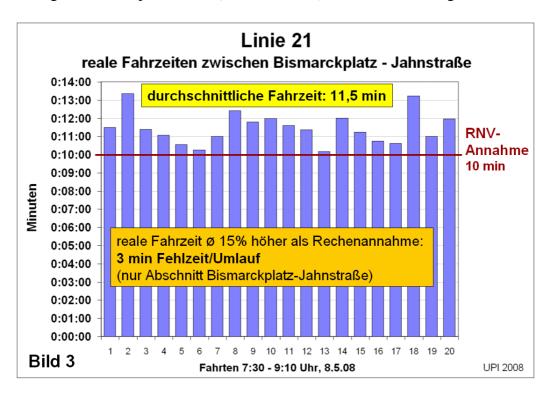
Nach Angaben der Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RNV) wäre die Trasse INF zwar besser, eine Führung über den Klausenpfad aber auch noch knapp wirtschaftlich und damit zuschussfähig. Um dies zu überprüfen, führte das Heidelberger UPI-Umwelt- und Prognose-Institut eine Neuberechnung der Standardisierten Bewertung durch. Mit Hilfe der Standardisierten Bewertung wird bei Planungen geprüft, ob der Nutzen oder die Kosten einer geplanten Maßnahme überwiegen. Das Ergebnis ist der sog. Nutzen-Kosten-Quotient. Liegt er über 1, überwiegt der Nutzen und die Maßnahme kann prinzipiell mit Zuschüssen rechnen. Je höher der NK-Quotient ist, umso schneller fließen in der Regel die Zuschüsse. Unter 1 bekommt eine Maßnahme keine Zuschüsse. Die Neuberechnung durch das UPI ergab, dass die RNV wegen des hartnäckigen Widerstands der Universität gegen die einzig fahrgastfreundliche Trasse INF die Berechnung der Klausenpfadtrasse mit mehreren sehr optimistischen Annahmen durchgeführt hatte, um gerade noch eine Zuschussfähigkeit zu errechnen und die Straßenbahn doch noch bauen zu können. Der von der RNV für die Klausenpfadtrasse errechnete Nutzen-Kosten-Quotient liegt nur knapp über 1 (bei 1,1). Die wichtigsten zu optimistischen Annahmen seien hier kurz dargestellt:

Um auf einen NK-Quotient über 1 zu kommen, muss die RNV annehmen, dass sie die Straßenbahnlinie über den Klausenpfad mit nur 5 Fahrzeugen betreiben kann. Deshalb muss die Fahrzeit bei einem Umlauf zwischen Bismarckplatz und OEG-Bahnhof Handschuhsheim und zurück bei einem 10-Minuten-Takt rechnerisch unter 50 Minuten bleiben. Wenn die Fahrzeit auch nur knapp über 50 Minuten liegt, wird ein Fahrzeug mehr benötigt, was den NK-Quotient unter 1 drückt.

Um die Umlaufzeit von 50 Minuten zu unterschreiten, nahm die RNV an, dass die Straßenbahnen auf größeren Strecken im Neuenheimer Feld (z.B. zwischen DKFZ und Medizinischer Klinik) mit einer Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h fahren. Nimmt man jedoch realistischere Fahrgeschwindigkeiten an, braucht die Straßenbahn mehr als 50 Minuten für einen Umlauf. Dies hätte zur Folge, dass ein Straßenbahnzug mehr eingesetzt werden muss. Allein damit wäre diese Variante nicht mehr zuschussfähig.

Das war aber nicht die einzige optimistische Annahme. Die Trasse Klausenpfad hätte im Vergleich zur Trasse INF drei enge Kurven mehr. Kurven bedeuten einen hohen Verschleiß, einen schlechten Fahrkomfort und vor allem geringere Geschwindigkeiten. Um die für einen Umlauf innerhalb 50 Minuten notwendige Geschwindigkeit zu erreichen, wurde deshalb bei der Trasse Klausenpfad kurzerhand angenommen, dass sie bei der nördlichen Anbindung in die Berliner Straße/Haltestelle Heiligenbergschule mitten durch das zukünftige Gelände des Technologieparks II <sup>3</sup> fährt. Wird die Klausenpfad-Trasse dagegen so an die Berliner Straße angebunden, dass der Technologiepark II bebaut werden kann, wie es übrigens noch im Vorentwurf der Straßenbahn vorgesehen war, läge die Fahrzeit über 50 Minuten und damit der NK-Quotient unter 1.

Auch außerhalb des Neuenheimer Feldes waren die von der RNV getroffenen Annahmen sehr optimistisch. Für die Fahrzeit der Straßenbahn zwischen Bismarckplatz und der Haltestelle Jahnstraße nahm die RNV in der Standardisierten Bewertung eine Fahrzeit von 10 Minuten an. Bild 3 zeigt die durch das UPI gemessenen realen Fahrtzeiten. Kein einziges Fahrzeug schaffte die Strecke in 10 Minuten. Im Mittel lag die Fahrzeit bei 11,5 Minuten und damit um 15% höher als die Rechenannahme. Dies ergibt in der Realität eine um durchschnittlich 3 Minuten längere Fahrzeit pro Umlauf (hin und zurück) als in der Rechnung.



Korrigiert man nur eine dieser drei zu optimistischen Annahmen, rutscht der NK-Quotient einer neuen Straßenbahn über die Trasse Klausenpfad unter 1 und die Straßenbahn ist damit nicht mehr zuschussfähig. Diese Ergebnisse sind unabhängig von der deutlich schlechteren Erschließungswirkung der Trasse für die Fahrgäste.

.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Siehe dazu auch: Bert Burger, Technologiepark Heidelberg-Neue Entwicklung an der Berliner Straße, Jahrbuch Handschuhsheim 2008, Seite 105 ff.

Von Seiten der Stadtverwaltung hatte niemand die von der RNV vorgelegte Standardisierte Bewertung der Klausenpfad-Trasse überprüft. Stattdessen erstellte die Verwaltung im Frühjahr 2008 eine Vorlage, in der der Gemeinderat eine Straßenbahn auf der Trasse Klausenpfad beschließen sollte. Zum Glück folgte der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss im Mai 2008 diesem Beschlussvorschlag nicht, sondern beschloss in nicht-öffentlicher Sitzung einstimmig, den Autor als Vertreter des UPI-Umwelt- und Prognose-Instituts als Sachverständigen in die nächste Ausschuss-Sitzung einzuladen.

#### Argumente der Universität

Das UPI-Institut untersuchte neben der Wirtschaftlichkeit auch die von der Universität vorgebrachten Einwände gegen eine Trasse neben der Straße INF. Wie stichhaltig diese Argumente sind, mit denen sich die Universität seit über einem Jahrzehnt gegen eine moderne Straßenbahn auf der seit den 60er Jahren dafür vorgesehenen Vorhaltetrasse INF wehrt, <sup>4 5 6</sup> sei am Beispiel der elektromagnetischen Felder dargestellt:

Beim Fließen von elektrischem Strom entsteht ein Magnetfeld, dessen Stärke abhängig ist u.a. von der Stromstärke und der Entfernung. Um empfindliche Messgeräte im Mineralogischen und Physikalisch-Chemischen Institut nicht zu beeinträchtigen, fordert die Universität die Einhaltung eines Magnetfeld-Grenzwertes von 50 Nano-Tesla (nT). Zum Vergleich: Die Stärke des überall vorhandenen Erdmagnetfeldes liegt in unseren Breiten bei ca. 48 000 nT mit natürlichen Schwankungen zwischen 50 und 250 nT. Um zu überprüfen, ob durch den Betrieb einer Straßenbahn in der Straße im Neuenheimer Feld empfindliche Messgeräte beeinträchtigt werden können, wurden mehrere Gutachten durchgeführt, bei denen die Gutachter jeweils im Einvernehmen zwischen Stadt und Universität ausgewählt worden waren.78

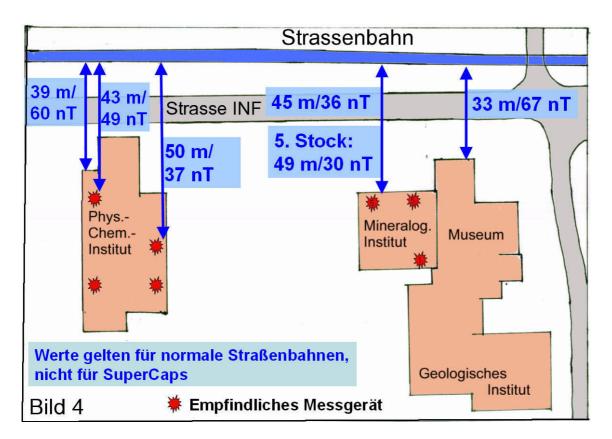
Die Gutachten ergaben zunächst ein verblüffendes Ergebnis: Die seit vielen Jahren in der Berliner Straße fahrenden Straßenbahnen verursachen im Bereich des Mineralogischen Instituts Magnetfeld-Änderungen in Höhe von 180 nT, also mehr als dreimal soviel (!) wie der von der Universität geforderte Grenzwert, ohne dass es bisher zu Beschwerden seitens der Universität gekommen wäre. Für eine neue Straßenbahn-Trasse mit Kompensationsmaßnahmen und normalen Straßenbahnzügen ergab sich am Mineralogischen Institut eine Magnetfeld-Änderung von 67 nT und am Physikalisch-Chemischen Institut von 60 nT, also knapp über dem von der Universität genannten Grenzwert von 50 nT. Diese berechneten Werte gelten jedoch für die nördliche Außenkante der Gebäude. Im Falle des Mineralogischen Instituts befindet sich an dieser Stelle eine Ausstellungs-Vitrine des Mineralogisch-Geologischen Museums, aber kein empfindliches Messgerät. Statt für die Außenkanten der Gebäude berechnete das UPI-Institut die Magnetfeld-Änderungen für die Standorte der Messgeräte in den beiden Instituten. Berechnet man den Wert nicht für das Nordende des Museums, sondern für die nördliche Gebäudekante des Mineralogischen Instituts im Erdgeschoss, ergibt sich ein Magnetfeldwert von 36 nT. Berücksichtigt man, dass die empfindlichen Messgeräte im 5. Stockwerk stehen, reduziert sich der Wert weiter auf 30 nT und liegt damit deutlich unter dem von der Universität geforderten Grenzwert. (siehe Bild 4, in dem die Standorte der Messgeräte eingezeichnet sind).

<sup>6</sup> "Uni-Spitze bewegt sich nicht", RNZ, 20.1.2009

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> zuletzt z.B.: "Eitel weicht keinen Zentimeter, Uni: Entweder Straßenbahn am Klausenpfad oder gar keine", RNZ, 17.4.2008

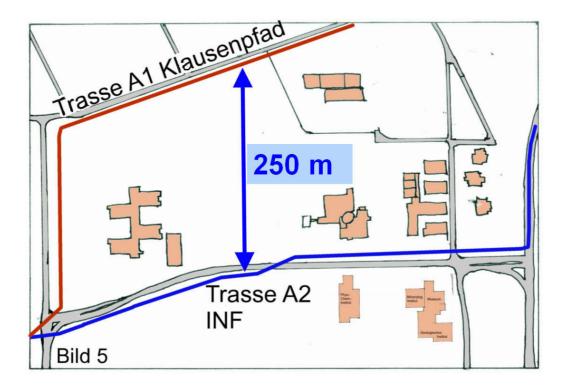
<sup>&</sup>quot;Alternativlos", Kommentar von Timo Teufert, RNZ, 28.10.2008

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Technische Akademie in Wuppertal, Labor für Korrosionsschutz und Elektrotechnik, Gutachten über die Beeinflussung des Physikalisch-Chemischen Institutes und des Mineralogischen Institutes durch elektromagnetische Felder im Bereich der Straßenbahntrasse Neuenheimer Feld in Heidelberg, 11.7.2005, <sup>8</sup> Fraunhofer-Institut Verkehrs- und Infrastruktur-Systeme, Gutachten zur Beeinflussbarkeit von Messtechnik durch elektromagnetische Störaussendungen von Straßenbahnen in Bereichen der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, 31.8.2006.



Ähnliches gilt für das Physikalisch-Chemische Institut. Trotz dieser eindeutigen Ergebnisse, dass die Magnetfeld-Änderungen durch eine neue Straßenbahn in der Straße INF an den Standorten der Messgeräte in den beiden Instituten selbst bei normalen Straßenbahnen unterhalb des von der Universität genannten Grenzwerts liegen, kam die Stadt und die RNV der Universität weit entgegen, indem sie die Anschaffung von Supercap-Straßenbahnen beschloss, die mit Energiespeichern größere Strecken ohne Strom aus der Oberleitung fahren können. Deren magnetische Feldstärken liegen noch einmal um Größenordnungen unter dem hier Berechneten.

Als jeweils klar wurde, dass ein Argument von Seiten der Universität nicht mehr haltbar war, kam jedoch in der Regel ein neues. Ein im letzten Jahr zum ersten Mal vorgebrachtes neues Argument lautete, die Fläche zwischen der Straße INF und dem Klausenpfad, die heute noch weitgehend unbebaut bzw. nur mit einem großen Parkplatz belegt ist, sei die einzige große Fläche, auf der die Universität langfristig noch neue Gebäude bauen kann. Es gäbe noch keine konkreten Planungen, welche Gebäude hier einmal entstehen sollen, aber gerade weil man nicht wisse, was in fernerer Zukunft hier einmal gebaut werden könnte, dürfte dieses wertvolle Areal nicht beeinträchtigt werden. Es könnte nämlich sein, dass in Zukunft noch sensiblere Messinstrumente gebraucht werden, die dann durch eine Straßenbahn auf der Straße INF beeinträchtigt werden könnten. Dieser Gedanke ist durchaus überlegenswert. Es scheint der Universität allerdings entgangen zu sein, dass die von ihr favorisierte Trasse im Klausenpfad exakt gleich weit von dieser Vorbehaltsfläche entfernt ist wie die von der Stadt favorisierte Trasse INF. (siehe Bild 5)



### **Stich-Strecke als Kompromiss?**

Um trotz des anhaltenden Widerstands der Universität gegen eine Straßenbahntrasse auf der Straße INF doch noch eine Straßenbahn auf den Uni-Campus bauen zu können, wurde im Sommer letzten Jahres verstärkt die Idee diskutiert, doch wenigstens eine Stichstrecke von der Jahnstraße über den Hofmeisterweg bis zur Kopfklinik zu bauen und den strittigen Abschnitt zwischen Kopfklinik und Technologiepark zunächst auszulassen. Diesen Lückenschluss könne man dann später bauen, wenn die Universität irgendwann zustimmt. Im Gemeinderat waren es vor allem die HEIDELBERGER, die eine Stichstrecke favorisieren.

Dieser zunächst einleuchtende Vorschlag hätte jedoch zwei gravierende Nachteile. Der erste springt unmittelbar ins Auge: der Universitäts-Campus hätte dann nur eine Anbindung von Süden her, nicht jedoch von Norden (OEG, Bergstraße). Pendler, die zwischen Weinheim und Dossenheim an der Bergstraße wohnen und z.B. in einer der Kliniken arbeiten und mit dem ÖPNV fahren wollen, müssen heute auf ihrem Arbeitsweg pro Tag 4 mal (!) umsteigen. Am OEG-Bahnhof Handschuhsheim können sie immerhin komfortabel in die schon wartende Linie 21 umsteigen, da diese fahrplanmässig kurz nach Ankunft der OEG losfährt. Wenn die Straßenbahn im Neuenheimer Feld als Ringlinie gebaut wird, müssen sie in Zukunft pro Tag nur noch 2 mal umsteigen. Wenn diese Linie bis nach Weinheim verlängert würde, hätten sie sogar eine umsteigefreie Schienenverbindung von der Bergstraße ins Neuenheimer Feld. Dies wäre eine erhebliche Verbesserung der Attraktivität der ÖPNV-Anbindung von Norden. Würde die Straßenbahn-Erschließung des Neuenheimer Feldes jedoch nur als Stichstrecke bis Kopf-Klinik ausgeführt, bliebe es für die Berufspendler aus dem Norden nicht nur bei 4 mal Umsteigen pro Tag, das Umsteigen am OEG-Bahnhof würde sich im Vergleich zu heute sogar deutlich verschlechtern. Da die Linie 21 bei einer Stichstrecke nicht mehr nach Handschuhsheim fahren würde, könnten die Pendler mit ihr nicht mehr fahren. Für Handschuhsheim würde dieser Vorschlag deshalb die Verkehrsprobleme in der Dossenheimer Landstraße nicht nur nicht verbessern, sondern sogar verschärfen!

Der zweite gravierende Nachteil ist zunächst nicht sichtbar, er ergibt sich erst bei genauerer Betrachtung: Würde die Straßenbahn zunächst nur als Stichstrecke gebaut, wäre ein späterer Lückenschluss zur Berliner Straße nicht mehr finanzierbar, da er nicht mehr zuschussfähig

-

<sup>9</sup> Hin- und Rückfahrt

wäre. Dies hat folgenden Hintergrund: Die Wirtschaftlichkeit und damit Zuschussfähigkeit einer Straßenbahn in das Neuenheimer Feld entsteht vor allem dadurch, dass die Straßenbahn zwei bestehende Bus-Linien (Bus 32 ab Bismarckplatz und Bus 31 ab Haltestelle Technologiepark) vollständig ersetzt. Die durch Einstellung dieser Bus-Linien eingesparten Betriebskosten sind der größte Positivposten in der Standardisierten Bewertung, in der die Wirtschaftlichkeit und Zuschussfähigkeit der Maßnahme berechnet wird. Durch die Einstellung dieser beiden Bus-Linien würde die RNV pro Jahr ca. 1,3 Millionen Euro einsparen. Auch bei einer Stichstrecke könnten die gleichen Bus-Kosten eingespart werden. Daraus ergibt sich jedoch ein Fallstrick: Wenn später die Lücke zwischen Kopfklinik und Berliner Straße geschlossen werden soll, stehen den dadurch entstehenden Kosten (Investitionskosten plus ein Straßenbahnfahrzeug mehr im Umlauf) in der Standardisierten Bewertung keine Einsparungen an Bus-Betriebskosten mehr gegenüber. Der Nutzen-Kosten-Quotient läge nach Berechnungen des UPI-Instituts deshalb bei nur 0,7, der Lückenschluss wäre damit nicht mehr zuschussfähig. Das Provisorium einer Stichstrecke bliebe auf alle Zeiten ein Provisorium, eine Straßenbahn-Ringlinie, die in Zukunft auch die Fahrgäste aus dem Norden (Ausbau der OEG) abholt, wäre nie mehr möglich.

Nach dem Vortrag dieser und anderer Ergebnisse in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses (SEVA) am 10. Juni 2008 zog Oberbürgermeister Dr. Würzner die städtische Vorlage zum Bau einer Straßenbahn über den Klausenpfad zurück.

In der Sitzung des SEVA am 3.März 2009 legte Oberbürgermeister Dr. Würzner eine neue Vorlage vor mit dem Beschlussvorschlag, die Trasse auf der Straße INF auszuwählen und für diese Trasse das Planfeststellungsverfahren zu beantragen, um darin die zwischen RNV und Universität strittigen technischen Fragen von einer unabhängigen Fachbehörde, der zuständigen Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Nordbaden in Karlsruhe) prüfen zu lassen.

Da noch einige Fragen offen seien, stellte Stadtrat Klaus Pflüger (FWV) den Antrag auf Vertagung. Dem schlossen sich die CDU, die HEIDELBERGER und die FDP an. In der Sitzung betonte Frau Essig (CDU), dass eine Straßenbahn-Erschließung des Uni-Campus auf der Trasse INF zwar sinnvoll wäre, stellte für die CDU-Fraktion das Gesamtprojekt aber mit dem Argument in Frage, dass eine Straßenbahn-Erschließung des Neuenheimer Feldes in Konkurrenz zu anderen Großprojekten in Heidelberg stünde (z.B. Neckarufertunnel). Auch Herr Rehm von den HEIDELBERGERN wollte der Vorlage des Oberbürgermeisters noch nicht zustimmen, sondern parallel dazu auch weiter eine Stichstrecke geprüft haben. Frau Hommelhoff von der FDP sprach sich generell gegen eine Straßenbahn auf der Straße INF aus und möchte eine Straßenbahn, wenn überhaupt, nur auf dem Klausenpfad.

Obwohl Oberbürgermeister Dr. Würzner zusammen mit SPD, GAL und Grünen eine knappe Mehrheit von 8 gegen 7 Stimmen gehabt hätte, vertagte er den Beschluss, um die gewünschten weiteren Unterlagen vorzulegen.

In der Sitzung am 2.4.2009 fasste der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nun endlich den Grundsatzbeschluss für die Straßenbahnerschließung der Universität auf der Trasse "Straße Im Neuenheimer Feld". Damit fand eine 15-jährige Diskussion ihr vorläufiges Ende. Dem Beschluss gingen ausführliche Diskussionen voraus. Während Prof. Sonntag (CDU) die geplante Straßenbahn ohne weitere Begründung als "nicht zeitgemäß" deklarierte, erläuterten Irmtraud Spinnler (SPD), Peter Holschuh (GAL), Christian Weiss (GRÜNE) und Dr. Weiler Lorenz (Bunte Linke), dass das hohe Verkehrsaufkommen nur mit einer modernen Straßenbahn abgewickelt werden kann. Martin in der Beek (RNV-Geschäftsführer) legte dar, dass z.Zt. weltweit rund 50 Städte neue moderne Straßenbahnlinien bauen, darunter z.B. Freiburg allein drei mit der NHF-Straßenbahn vergleichbare. Karl Emer (SPD) berichtete,

dass Landesinnenminister Heribert Rech die technischen Probleme als gelöst ansieht und die Straßenbahn befürwortet.

Wolfgang Lachenauer lehnte für die HEIDELBERGER die Vorlage von Oberbürgermeister Dr. Würzner rundweg ab. Er argumentierte, man dürfe keinen Beschluss fassen, nach dem sich die Universität nicht weiter ausdehnen könne. Wolfgang Lachenauer brachte zum wiederholten Mal eine Stichstrecke in die Diskussion. Peter Holschuh von der GAL erinnerte dagegen an die klaren einstimmigen Beschlüsse der Bezirksbeiräte Handschuhsheims und Neuenheims, denen man folgen solle. Klaus Pflüger (FWV) erklärte, dass jetzt alle Argumente der Universität durch die Gutachten widerlegt seien und die Freien Wähler dem Trassenvorschlag durch den Campus zustimmen werden. Zum Schluss zog Heinz Reutlinger, seit den 60er Jahren Gemeinderat der CDU, ein bewegendes Resümee mit klaren Worten: "Ich war schon immer für die Straßenbahn Im Neuenheimer Feld auf dieser Trasse, es gab heute keine neuen Argumente dagegen. Entschuldigen Sie jetzt meine klaren Worte: Ich fühlte mich in den letzten Jahren total verarscht. Die Uni hat nicht mit offenen Karten gespielt, sie wollte von Anfang an diese Trasse nicht. Die von ihr vorgebrachten Argumente waren nicht ehrlich. Immer wenn ein Argument widerlegt war, kam ein neues. Die Trasse ist gut für die Menschen, die dort arbeiten und gut für die Menschen in der Stadt." Nach langer Diskussion wurde der Beschluss für die Straßenbahntrasse INF mit 9 Ja-Stimmen (GAL, GRÜNEN, Bunte Linke, SPD, FWV und Heinz Reutlinger (CDU) gegen 5 Nein-Stimmen (3 CDU-Gemeinderäte, FDP und HEIDELBERGER) gefasst.

Am Tag nach dieser Entscheidung ließ die Universität durch ihre Pressesprecherin verlauten, dass für sie die Klausenpfadtrasse "noch nicht aus dem Rennen" sei. Die Rhein-Neckar-Zeitung überschrieb dagegen einen Bericht über das von der Stadt in Auftrag gegebene Gutachten über die angebliche Zerschneidungswirkung einer Straßenbahn treffend: "Der Universität gehen die Argumente aus". <sup>10</sup>

Am 21.4.2009 folgte der Gemeindrat dem Beschluss des SEVA und fasste mit Vierfünftel-Mehrheit (30:7:2) den Grundsatzbeschluss für die Straßenbahnerschließung des Uni-Campus auf der Straße "Im Neuenheimer Feld". Damit geht eine 15 Jahre lange Diskussion erfolgreich zu Ende. Alle Mitglieder der SPD, der GAL, der GRÜNEN, der FWV, der generation HD, der Bunten Linken und Oberbürgermeister Dr. Würzner stimmten für den Beschluss. Von der CDU stimmten Kristina Essig, Margret Dotter, Heinz Reutlinger, Otto Wickenhäuser und Ernst Gund dafür, während Jan Gradel, Prof. Dr. Hans-Günther Sonntag, Klaus Weirich und Monika Frey-Eger die Beschlussvorlage von Oberbürgermeister Dr. Würzner ablehnten. Werner Pfisterer, der im Vorfeld der Gemeinderatsentscheidung den Beschluss in der Öffentlichkeit heftig abgelehnt hatte, war nicht anwesend. Von der FDP stimmte nur Dr. Annette Trabold dafür, obwohl die FDP die Straßenbahn auf dieser Trasse in ihrem Wahlprogramm hat. Margret Hommelhoff (FDP) lehnte die Straßenbahn vehement ab und Karl Breer (FDP) enthielt sich. Die HEIDELBERGER lehnten den Beschluss ab. Wolfgang Lachenauer forderte zum wiederholten Mal die Straßenbahn nur als Stichstrecke, was für Handschuhsheim und die Bergstraße die bekannten gravierenden Nachteile (Verkehrszunahme auf der Dossenheimer Landstraße und Berliner Straße) hätte.

## Verzögerung kostet Geld

Der erste Beschluss des Heidelberger Gemeinderats zum Bau einer Straßenbahn im Neuenheimer Feld wurde am 17.6.1993 gefasst, der Baubeginn hätte damals im Jahr 1997

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> RNZ, "Der Universität gehen die Argumente aus; Gutachter: Straßenbahn ins Neuenheimer Feld muss Campus nicht zerschneiden, sondern kann ihn aufwerten – Viele positive Beispiele", 6.4.2009

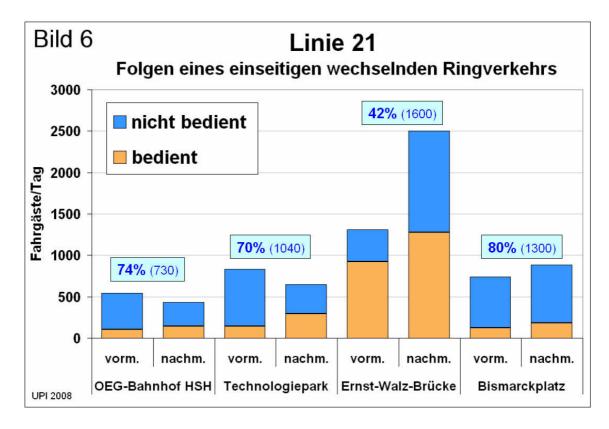
stattfinden können. 11 Die Verhinderung der Straßenbahn-Anbindung des Universitäts-Campus in den letzten 12 Jahren hat nicht nur enorme Umweltbelastungen und Verkehrsstaus verursacht, sie hat den Heidelberger Steuerzahler auch eine Menge Geld gekostet: Eine Straßenbahn über die Straße INF würde durch geringere Betriebskosten und höhere Erträge den Zuschussbedarf der Stadt Heidelberg für die HSB um 1,4 Millionen Euro pro Jahr reduzieren. Die Baukosten für Tiefbaumaßnahmen haben sich im letzten Jahrzehnt erhöht, sie werden heute auch nicht mehr wie früher mit 85 %, sondern nur noch mit 65 % vom Land bezuschusst. Zusätzlich fließen heute die Zuschüsse nicht mehr zeitgleich zum Bau, sondern erst 5 bis 10 Jahre später, wodurch der Stadt Vorfinanzierungskosten entstehen. Berechnet man nur die Mehrkosten der letzten 12 Jahre, dann ergibt sich, dass durch die Verzögerung des Baues dieser wichtigen Straßenbahnlinie der Stadt Heidelberg Mehrkosten in Höhe von 32 Millionen Euro entstehen! Darin noch nicht enthalten sind die Kosten durch unnötige Umweltbelastungen und die täglichen Verkehrsstaus rund um das Neuenheimer Feld und in Bergheim und Handschuhsheim. Jeder Monat, den die Straßenbahnplanung weiter verzögert wird, kostet die Stadt Heidelberg rund 200 000 Euro zusätzlich.

## Straßenbahnlinie 21 im einseitigen Ring?

Bereits im letzten Jahrbuch wurde über den Wunsch der RNV berichtet, die Straßenbahnlinie 21 in Zukunft nur noch in einem einseitigen Ring, morgens vom Hauptbahnhof über die Berliner Straße nach Handschuhsheim und über den Bismarckplatz zurück und nachmittags umgekehrt fahren zu lassen. <sup>12</sup> Dieser Wunsch der RNV führte zu einer städtischen Vorlage. mit der die einseitige Ringführung der Linie 21 vom Gemeinderat ab Winter-Fahrplan 2008/2009 beschlossen werden sollte. Am 6.5.08 lehnte jedoch der Bezirksbeirat Neuenheim mit 9 Nein-Stimmen und 2 Ja-Stimmen und der Bezirksbeirat Handschuhsheim mit 11 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung dieses Konzept ab. Der SEVA vertagte am 8.5.2008 die Entscheidung auf den 10. Juni 2008 und beschloss, den Autor zu einer Bewertung dieses Konzepts zu hören. Das UPI-Institut hatte dazu die von der RNV vorgelegten Fahrgast-Zählungen ausgewertet. Bild 6 zeigt eines der Ergebnisse: Besonders in Handschuhsheim könnten mit dieser Linienführung fast dreiviertel der Fahrgäste der Linie 21, vor allem Umsteiger der OEG von der Bergstraße, die Straßenbahnlinie 21 nicht mehr benutzen, weil sie sowohl morgens als auch nachmittags nur noch in der "falschen" Richtung fahren würde. Auch am Bismarckplatz könnten 80 % der bisherigen Fahrgäste nicht mehr mit der Linie 21 als wichtigen Zubringer zwischen S-Bahn und Altstadt fahren. Das UPI-Institut forderte statt einer Einschränkung der Linie 21 eine Verbesserung der Straßenbahnanbindung des Uni-Campus.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Chronologie der Straßenbahnplanung siehe Petra Bauer und Dieter Teufel, "Umweltverträglichkeits-Untersuchung bestätigt einzigartigen Wert des Handschuhsheimer Feldes" in Jahrbuch Handschuhsheim 2006, S. 9-16

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Petra Bauer und Dieter Teufel, Neuigkeiten vom Verkehr in Handschuhsheim, Jahrbuch Handschuhsheim 2008, S. 108 - 115



Am 10.Juni 2008 stimmte der Stadtentwicklungsausschusses mit 8 (SPD, GAL, BL, generation hd, FWV) gegen 6 Stimmen (CDU, FDP, HEIDELBERGER) gegen eine Verschlechterung der Linie 21. Endgültig lehnte der Gemeinderat am 26.6.08 mit einer Mehrheit von 19 Gemeinderäten von SPD (8), GAL (7), FWV (2), BL (1) und generation hd (1) die Vorlage der Verwaltung zur Einschränkung der Linie 21 ab. Die Entscheidung fiel knapp aus. Eine Minderheit von 17 Gemeinderäten der CDU (8), HEIDELBERGER (4), FDP (3), FWV (1) und der OB stimmten für eine Verschlechterung der Linie 21.

Diese Ablehnung führte bei der RNV erfreulicherweise zu einem Umdenken. Ab dem 14. Dezember 2008, ab dem die Linie 21 ursprünglich hätte halbseitig eingestellt werden sollen, wurde sie stattdessen wegen der guten Fahrgastzahlen abends in beiden Richtungen um je 3 Fahrten um eine halbe Stunde verlängert. Damit bleibt die Straßenbahnlinie 21 sogar mit einem umfassenderen Bedienungskonzept als bisher voll erhalten und kann von den Fahrgästen auch in Zukunft zwischen OEG-Bahnhof Handschuhsheim, Berliner Straße, Hauptbahnhof und Bismarckplatz ganztags in beiden Richtungen benutzt werden.. Sie wird in den nächsten Jahren mit der Ausweitung der Neubaugebiete in Dossenheim, Schriesheim und anderen Bergstraßen-Gemeinden und mit dem Ausbau eines zweiten Gleises zwischen Schriesheim und Weinheim und der dadurch möglichen Taktverdichtung der OEG noch wichtiger werden.

# Entwicklungskonzept Berlinerstraße

Am 23.7.2008 beschloss der Gemeinderat ein Entwicklungskonzept der Berlinerstraße. Das vorher bestehende Planungsrecht ließ eine Bebauung auf der Westseite der Berliner Straße nicht zu. Der rechtskräftige Bebauungsplan Neuenheimer Feld setzte für die Flächen westlich der Berliner Straße zwar eine Grünfläche fest, die jedoch schon vor Jahrzehnten mit Parkplätzen überbaut wurde. Das beschlossene Entwicklungskonzept zeigt die Möglichkeiten der baulichen Entwicklung auf und gibt einen Rahmen dafür vor. Städtebaulich ist eine Verdichtung entlang von Achsen schienengebundener Öffentlicher Verkehrsmittel sinnvoll. Die Gestaltung, Anordnung und Größe der einzelnen Gebäude wird im einzelnen entschieden werden. Ein abschreckendes Beispiel, wie es nicht aussehen sollte, sind die von einer

stadteigenen Gesellschaft erstellten Gebäude des Technologieparks an der nördlichen Berlinerstraße.

Die im Entwicklungskonzept vorgesehene Bebauung wird auf den heute dort vorhandenen Stellplatzflächen erfolgen. Diese werden dazu in Tiefgaragen verlegt. Sinnvoll wäre es, den Bau dieser Tiefgaragen aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld zu finanzieren. Dies wurde jedoch durch den Heidelberger CDU Landtagsabgeordneten verhindert, der sich beim Beginn der Parkraumbewirtschaftung dafür einsetzte, dass aus den Einnahmen lediglich das Jobticket und die laufenden Kosten der Parkraumbewirtschaftung finanziert werden können. Dies wird wahrscheinlich zur Folge haben, dass die teuren Tiefgaragenplätze aus dem Wissenschaftsetat finanziert werden.

#### Reiterverein ins Handschuhsheimer Feld?

Der Reiterverein Heidelberg e.V., der bisher sein Areal südöstlich des Zoos hat, soll verlegt werden. Die Stadtverwaltung machte dazu eine Vorlage, in der sie mehrere Standorte prüfte und einen Standort mitten im Handschuhsheimer Feld (Gewann Ziegelscheuer) vorschlug. Einer der Vorteile für die Stadtverwaltung war, dass dort alle Grundstücke in einer Hand sind (Evangelische Pflege Schönau) und der Standort über "gut ausgebaute Feldwege" erreichbar sei.

Auf dem heutigen Gelände neben dem Zoo hat der Reiterverein eine Fläche von 3,6 Hektar, im Handschuhsheimer Feld sollte er auf 5 Hektar (50 000 qm) ausgeweitet und als privilegiertes Vorhaben im Außenbereich zugelassen werden. Der Reiterverein ist u.a. Austragungsort großer Turniere, bei denen zahlreiche Teilnehmer und Besucher mit dem Auto anreisen.

Am 30.6.2008 wies der Bezirksbeirat Handschuhsheim den Plan zur Verlegung des Reitervereins mitten in das Handschuhsheimer Feld in Konsens aller Parteien einstimmig ab und forderte die Verwaltung auf, andere Lösungen zu suchen. Auch der Bauausschuss lehnte am 9.Sept.2008 die Verwaltungsvorlage mit großer Mehrheit (der SPD, CDU, GAL-Grüne, Bündnis 90/Grüne, GL und HDer) ab. Lediglich die FDP (Frau Hommelhoff) und die FWV (Herr Winterbauer) stimmten für die Verlegung des Reitervereins ins Handschuhsheimer Feld. Man konnte denken, dass damit diese erneute Bedrohung des Handschuhsheimer Feldes zunächst vom Tisch sein dürfte. Auf dem Neujahrs-Empfang 2009 hielt der neue Bürgermeister für Integration, Chancengleichheit und Bürgerdienste Wolfgang Erichson die Festrede. Darin machte er zum Handschuhsheimer Feld die Zusage, dass das Feld nicht angetastet wird, weder durch eine Straßenbahntrasse über den Klausenpfad noch durch eine Verlegung des Reitervereins in das Handschuhsheimer Feld. Diese Aussagen wurden mit großem Beifall bedacht.

Es dauerte allerdings nicht lange, bis die Stadtverwaltung am 3.3.2009 zwei neue Vorschläge für die Verlegung des Reitervereins in das Handschuhsheimer Feld vorlegte: in den Gewannen Farrwiesenäcker und Hohe Straße. Die Verlegung auf ein freies Areal in Wieblingen, das im Gegensatz zu den Flächen im Handschuhsheimer Feld eine Anbindung an den ÖPNV hätte, hatte der Reiterverein abgelehnt. Während der Reiterverein auf dem heutigen Gelände eine Fläche von 3,6 ha hat, strebt er im Handschuhsheimer Feld nach wie vor die Ausweitung auf 5 ha an. Der Verein will auf dem neuen Gelände u.a. eine große und eine kleine Reithalle, Wohnungen, Stallungen, Schulungsräume und Parkplätze errichten. Der Standort wäre auch Austragungsort großer Turniere, bei denen zahlreiche Teilnehmer und Besucher mit dem Auto anreisen.

Am 17.3.2009 folgte der Bezirksbeirat Handschuhsheim nach ausführlicher Diskussion einstimmig (16:0) dem Antrag des Vorsitzenden des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V.,

Martin Hornig, und lehnte die Verlegung des Reitervereins und der dafür nötigen Bauten in das Handschuhsheimer Feld auch auf den neuen Standorten Farrwiesenäcker und Hohe Straße ab. Anschließend sollte das Thema in den Sitzungen des Bauausschusses am 31.3. und des Gemeinderates am 21.4.2009 entschieden werden. Nach diesem eindeutigen Votum des Bezirksbeirates wäre es wahrscheinlich gewesen, dass der Beschlussvorschlag in diesen Sitzungen vor der Gemeinderatswahl auch abgelehnt worden wäre. Oberbürgermeister Dr. Würzner nahm das Thema jedoch von der Tagesordnung des Gemeinderats. Soll dann, wenn die Gemeinderatswahl vorüber ist, doch noch gegen das Handschuhsheimer Feld entschieden werden?