



## Möglichkeiten zur besseren Anbindung des Universitätscampus im Neuenheimer Feld und zur Entlastung der Hauptstraßen in Handschuhsheim<sup>1</sup>

von Petra Bauer und Dieter Teufel

1	Die Probleme .....	1
2	Wie werden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt ? .....	2
3	Woher kommen die Autos auf der B3 und wo wollen sie hin ? .....	3
4	Welche Möglichkeiten zur Entlastung der B3 gibt es heute ? .....	4
4.1	Job-Ticket .....	5
4.2	Parkraumbewirtschaftung .....	5
4.3	Straßenbahn-Anbindung des Neuenheimer Feldes .....	7
4.4	Zweites OEG-Gleis bis Weinheim: Ende der Wartezeit in Schriesheim und Taktverdoppelung .....	8
4.5	Durchgehende OEG- oder HSB-Linie von Weinheim ins Neuenheimer Feld .....	9
4.6	Verbesserung von Anschlüssen .....	9
4.7	Bike&Ride: Überdachte Fahrradabstellplätze an OEG Haltestellen .....	9
4.8	Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs .....	10
4.9	Rad/Fußgängersteg Wieblingen - Neuenheimer Feld .....	11
4.10	S-Bahn .....	12
4.11	S-Bahn nach Norden .....	12
4.12	Straßenbahn-Anbindung von Ladenburg/Heddesheim .....	12
4.13	Verlegung der B 3 auf die A 5 .....	12
4.14	Verlagerung des Durchgangsverkehrs: Straßenräumliches Handlungskonzept .....	13
4.15	Schnellbus aus Wilhelmsfeld ins Neuenheimer Feld .....	14
4.16	Schwindende Nahversorgung: Hausgemachter Autoverkehr .....	14
4.17	Sichere Fahrradverbindung in die Stadt im Zuge der Sanierung der B3-Allee .....	15
4.18	Straßenbahnverlängerung Nussloch/Wiesloch .....	16
4.19	Straßenbahn nach Kirchheim und Weiterführung nach Walldorf .....	16
4.20	Straßenbahn nach Plankstadt/Schwetzingen .....	17
5	Mehr Verkehr durch neue Straßen .....	18
5.1	Fünfte Neckarquerung mit Ausbau des Klausenpfads .....	19
5.2	Fünfte Neckarquerung ohne Ausbau des Klausenpfads .....	20
5.3	Fünfte Neckarquerung als Brücke: .....	20
5.4	Zentraler Nordzubringer .....	21
5.5	„Radieschen-Tunnel“ .....	22
5.6	„Kleiner“ Nordzubringer .....	23
6	Zusammenfassung .....	26
7	Was bisher schon erreicht wurde .....	29
8	Fazit .....	32

### 1 Die Probleme

In den letzten Jahrzehnten hat der Verkehr auf den Durchgangsstraßen Heidelbergs stark zugenommen. Nach dem Lärmgutachten der Stadt Heidelberg sind heute in Handschuhsheim tagsüber 31% und nachts 36% der Bevölkerung durch Verkehrslärm oberhalb der gesetzlichen Lärmgrenzwerte belastet. Dies betrifft in Handschuhsheim vor

<sup>1</sup> Auflage März 2004. Eine leicht gekürzte Fassung wurde unter dem Titel „Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Hauptstraßen in Handschuhsheim - Wie kann die B3 wirksam entlastet werden?“ im Jubiläumsband 2003 des Jahrbuchs Handschuhsheim, S. 95-111, 2003, veröffentlicht

allein die Menschen, die an der B3 und der Berliner Straße wohnen.<sup>2</sup> Verkehrslärm ist nicht nur eine Belästigung der Anwohner, sondern erhöht auch die Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.<sup>3</sup>

Zusätzlich zum Lärm sind die Anwohner den Schadstoffen des Verkehrs ausgesetzt. Der Kraftfahrzeugverkehr ist heute in Heidelberg die wichtigste Ursache der Luftverschmutzung. Der starke Verkehr auf der B3 ist darüber hinaus ein Unfallrisiko, besonders für Fußgänger und Fahrradfahrer. Die B3 ist schlecht zu überqueren und bietet für Passanten eine geringe Aufenthaltsqualität, was sich auch negativ auf die Geschäftswelt auswirkt. In den letzten 5 Jahren von 1998 bis 2002 passierten auf der B3 zwischen Theodor-Heuss-Brücke und nördlicher Stadtgrenze 262 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle. Dabei wurden 140 Menschen verletzt und ein Mensch getötet.<sup>4</sup> Im Schnitt wird damit auf diesem Straßenabschnitt alle 14 Tage ein Mensch verletzt.

## 2 Wie werden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt ?

Um Lösungsmöglichkeiten für die Verkehrsprobleme zu finden und zu bewerten, müssen zunächst aufwändige Verkehrsuntersuchungen durchgeführt werden. Grundlage dieser Untersuchungen sind Verkehrserhebungen und Verkehrszählungen. In Heidelberg wurden im November 1988 von Prof. Dr. Wermuth<sup>5</sup> 13770 Personen (10,3% der Einwohner Heidelbergs) befragt, welche Fahrten und Wege zu welchem Zweck und mit welchem Verkehrsmittel sie an einem Stichtag durchführten. Im Juli 1999 wurde eine solche Befragung mit 1331 Einwohnern Heidelbergs und 3150 Bewohnern der Region von der Stadt Heidelberg zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN wiederholt.<sup>6</sup> Die Ergebnisse dieser Verkehrserhebungen, aus denen genau ersichtlich wird, wohin die Menschen zu welchem Zweck, zu welcher Uhrzeit, mit welchem Verkehrsmittel über welche Route fahren, werden in ein Computermodell des Verkehrs eingespeist, in dem alle wesentlichen Straßen und ÖPNV-Linien Heidelbergs enthalten sind. Dieses wird durch Verkehrszählungen auf den Straßen und im ÖPNV ergänzt und geeicht. Aus einer Vielzahl von Verkehrsuntersuchungen weiß man, welche Verhaltensänderungen bei wieviel Prozent der Verkehrsteilnehmer eintreten, wenn z.B. eine neue Straßenbahnlinie gebaut oder der Takt oder die Geschwindigkeit einer Straßenbahn verbessert wird. Dadurch lassen sich in einem Computermodell einzelne Änderungen und ganze Planfälle durchspielen. Die erhaltenen Ergebnisse sind nicht absolut exakt, aber z.B. genauer als Meinungsumfragen vor Wahlen. Da solche Untersuchungen schon seit ca. 40 Jahren durchgeführt werden, bestehen große Erfahrungen mit dem Instrumentarium, die es ermöglichen, Aussagen im

---

<sup>2</sup> Prof. Dr. Karrasch, Dr. Winkler, Dr. Menges, Schallimmissionen und Lärmbelastung in Heidelberg, Geographisches Institut der Universität Heidelberg, Juli 1997

<sup>3</sup> Babisch, W., Ising, H. et al., Traffic Noise and Cardiovascular Risk: The Caerphilly and Speenwell Studies, Second Phase- Risk Estimation, Prevalence, and Incidence of Ischemic Heart Disease, Archives of Environmental Health, Vol. 48 No 6, Nov/Dez 1993

<sup>4</sup> Polizeidirektion Heidelberg, Polizeiliche Unfallstatistik B 3 zwischen Theodor-Heuss-Brücke und nördlicher Stadtgrenze

<sup>5</sup> Wermuth Manfred, Konrad Uwe, Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, erster Zwischenbericht, Untersuchungsablauf Haushaltsbefragung, IVV Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH Braunschweig, und IST Institut für Stadtbauwesen Technische Universität Braunschweig, Braunschweig 1990

<sup>6</sup> Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und Stadt Heidelberg, Haushaltsbefragung 1999 zum Verkehrsverhalten in der Region Heidelberg, Abschlußbericht, Dezember 2000

Vorfeld darüber zu treffen, was bei Verwirklichung einzelner Projekte im Straßenraum an Änderungen geschehen wird.

Aufgrund verschiedener zu erwartender Änderungen wie Erhöhung der Bevölkerungszahl, Änderungen in der Arbeitsplatzzahl, normalen Trends wie einer Zunahme des Autobesitzes und der Autonutzung wird zunächst ein Prognose-Null-Fall errechnet, der die Situation in 5 oder 10 Jahren beschreibt, wenn keinerlei Verkehrsmaßnahmen mehr realisiert würden. Die Wirkung einzelner Maßnahmen wie die einer 5.Neckarquerung oder einer Straßenbahnlinie in das Neuenheimer Feld können dann mit dieser Null-Prognose verglichen werden. Dadurch können die Auswirkungen der Planungen berechnet und optimiert werden. In Heidelberg wurden solche Untersuchungen in den letzten Jahren von Prof. Dr. Manfred Wermuth und der IVV-Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH<sup>7 8 9 10</sup>, dem BSV-Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH<sup>11 12 13 14</sup> und der PTV-Planung Transport Verkehr GmbH<sup>15 16 17 18</sup> durchgeführt.

### 3 Woher kommen die Autos auf der B3 und wo wollen sie hin ?

Durch die Verkehrserhebungen und -zählungen ist bekannt, woher die Fahrzeuge auf der B3 kommen und wo sie hinfahren. Es ist interessant, diese Verkehrsflüsse genauer zu studieren. Von ihnen hängt ab, wie stark einzelne Maßnahmen zur Entlastung der B3 beitragen können. Fangen wir im Norden an: Von dem Kfz-Verkehr, der täglich auf der B3 durch Handschuhsheim fließt, kommen 23% über den Autobahnzubringer Dossenheim von der A5, 42% von der Bergstraße (B3) hinter Dossenheim, 17% direkt aus Dossenheim und 18% aus Handschuhsheim. 18% der Fahrzeuge haben ihr Ziel in Handschuhsheim, 30% fahren in die

---

<sup>7</sup> IVV-Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH Braunschweig, Verkehrsuntersuchung Heidelberg, IV Straßenbelastung, Analyse - Istfall, Prognose-0-Fall, Testfälle 1.1-1.3, 2.1-2.2, Planfälle 3.1-3.2 und Kartenmaterial, Braunschweig, 1992-1993

<sup>8</sup> IVV-Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH und IST Institut für Stadtbauwesen TU Braunschweig, Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, Testfälle 1 und 2, Darstellung von Ergebnissen vor dem Gemeinderat, 26.11.1992

<sup>9</sup> Prof. Dr. Wermuth, Verkehrsentwicklungsplanung Heidelberg, Verkehrsplanerische Untersuchungen des Planungsfalles P3, Unterlagen zur Vorstellung der Ergebnisse, IVV Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, 21. Okt.1993

<sup>10</sup> IST Institut für Stadtbauwesen TU Braunschweig, Prof. Dr. Wermuth, Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg -Radverkehr in Heidelberg, Darstellung der Ergebnisse vor dem Stadtentwicklungsausschuß, 29.9.1993

<sup>11</sup> BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Verkehrsentwicklungsprogramm Heidelberg, Tischvorlage zur Gemeinderatsklausur, 19.2.1994

<sup>12</sup> BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Verkehrsentwicklungsprogramm Heidelberg, 1994

<sup>13</sup> BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Situation des Radverkehrs in Heidelberg und Folgerung von Handlungsschwerpunkten, Aachen, Januar 1995

<sup>14</sup> BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Planungsgrundsätze für den Fußgängerverkehr in Heidelberg, Aachen, April 1996

<sup>15</sup> PTV-Planung, Transport, Verkehr GmbH, Ergebnisse der Berechnung der Einzelmaßnahmen und der Planfälle 1.1-1.8, 2.1-2.2, März bis Mai 2001

<sup>16</sup> PTV-Planung-Transport-Verkehr-AG, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Heidelberg, Tischvorlage für den gemeinsamen Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuß, Karlsruhe, März 2001

<sup>17</sup> PTV-Planung-Transport-Verkehr-AG, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Heidelberg, Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuß, 23. Mai 2001

<sup>18</sup> Stadtplanungsamt, Planungsworkshop Verkehr, Belastungspläne aus der vorbereitenden Untersuchung für den Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, Heidelberg, 2.7.1999

Rottmannstraße und 52% in die Berlinerstraße. Von den letzteren fahren 22% in das Neuenheimer Feld, 7% haben ihr Ziel in Neuenheim und 23% fahren über die Ernst-Walz-Brücke.

#### **4 Welche Möglichkeiten zur Entlastung der B3 gibt es heute ?**

Schauen wir uns einmal einen typischen Pendler an, der im Odenwald z.B. in Fürth wohnt und im Neuenheimer Feld arbeitet.<sup>19</sup> Wenn er mit dem Auto fährt, braucht er für die Strecke knapp eine Stunde von seiner Wohnung bis zum Parkplatz auf dem Neuenheimer Feld. Dort kann er den ganzen Tag seinen Wagen kostenlos abstellen. Wenn er sich dazu entschließen sollte, das Auto in der Garage zu lassen und mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖPNV) zu fahren, sähe seine Reise ungefähr so aus: Wenn sein Arbeitsbeginn 8 Uhr ist, kann er z.B. in Fürth um 6.05 Uhr mit der Deutschen Bahn nach Weinheim fahren. Er kommt dort um 6:35 Uhr an und muss dann in die OEG umsteigen. Deren Fahrplan ist aber nicht auf die aus dem Weschnitztal ankommende Bahn abgestimmt, sie fährt 6:39 und dann erst wieder 6:59 Uhr von Weinheim ab. Da die OEG-Haltestelle erst nach einem Fußweg von rund 5 Minuten zu erreichen ist, kann er nur, wenn er rennt und Glück hat, die OEG 6:39 erreichen. Wenn er nicht so gut im sprinten ist oder sein Zug nur 1 Minute Verspätung hat, muss er in Weinheim auf einem schmalen OEG-Bahnsteig direkt neben der Hauptstraße noch einmal fast 20 Minuten auf die nächste OEG warten. Dann kann er nach Handschuhsheim fahren, allerdings nicht an einem Stück. Da zwischen Weinheim und Schriesheim die OEG nur ein Gleis hat, müssen die entgegengerichteten Fahrzeuge in Schriesheim jedes Mal aufeinander warten. Während der Wartezeit kann unser Pendler dann aus dem Fenster schauen und sehen, wie seine Kollegen mit dem Auto die B3 entlang brausen. In Handschuhsheim muss er aus der OEG aus- und in die Straßenbahn Richtung Berliner Straße umsteigen. Nach einer Wartezeit von 6 Minuten kann er in die 4er einsteigen. Diese fährt ihn dann zwar nicht ins Neuenheimer Feld, aber immerhin in die Berliner Straße, wo er dann nach dem Aussteigen noch einen Fußmarsch bis zu seinem Arbeitsplatz absolvieren kann. Insgesamt hat er vom Bahnhof Fürth bis zur Haltestelle in der Berliner Straße nach Fahrplan 89 Minuten gebraucht, fast 50% länger als mit dem Auto, mit dem er zudem noch direkt von der Wohnung losfahren und näher an seinen Arbeitsplatz heranfahren kann. Einen Großteil der Mehrzeit, die er mit dem ÖPNV braucht, muss er jeweils aufgrund nicht abgestimmter Fahrpläne auf den nächsten Anschluss warten. Fährt er nach der Arbeit z.B. um 16:22 Uhr mit der Straßenbahn wieder zurück, muss er sowohl in Schriesheim fahrplanmäßig 4 Minuten als auch in Weinheim ebenfalls wieder 20 Minuten auf den Anschluss Richtung Fürth warten. In Fürth endlich angekommen, freut er sich darauf, nach dem Sitzen im Büro wieder die Strecke zur Wohnung mit seinem Mountainbike zurückradeln zu können. Als er aber eines Tages abends am Bahnhof Fürth ankommt, ist sein Mountainbike gestohlen, da es keine sichere Unterstellmöglichkeit am Bahnhof gibt.

Und für das Ganze soll er jeden Monat 129 Euro (250 DM) für eine Monatskarte zahlen, weil sein Arbeitgeber, die Universität, bis heute kein Job-Ticket eingeführt hat. Es ist kein böser Wille, dass sehr viele das Auto benutzen, es ist einfach schneller, bequemer und billiger.

Das muss aber nicht so sein. Andere Städte, wie z.B. Karlsruhe, Freiburg, Basel, Zürich, Montpellier oder Stuttgart haben es uns in den letzten Jahrzehnten vorgemacht, wie ein

---

<sup>19</sup> Das Beispiel gilt auch für Pendler aus anderen Orten im Weschnitztal wie Birkenau, Mörlenbach oder Rimbach.

moderner Öffentlicher Verkehr komfortabel, schnell, bequem und preiswert organisiert werden kann.

Betrachten wir einmal genauer, welche Maßnahmen in Heidelberg möglich sind. Insgesamt gibt es 23 Maßnahmen, mit denen die Anwohner der B3 entlastet werden könnten. Wir gehen sie im Folgenden der Reihe nach durch und beschreiben dabei, welche Folgen welche Maßnahmen hätten.

#### **4.1 Job-Ticket**

Viele Unternehmen in Heidelberg haben es inzwischen eingeführt. Es ist so erfolgreich, dass es bei den teilnehmenden Unternehmen von 55 - 65% der Beschäftigten genutzt wird. Bei der Stadtverwaltung<sup>20</sup> haben von 2 400 Beschäftigten seit Jahren 1 540 das Job-Ticket (=64%), bei der Pädagogischen Hochschule 93 von 140 Beschäftigten (=66%). Eine Ausnahme stellen die Universität, die Max-Planck-Institute und die Universitätskliniken dar, deren über 14 000 Beschäftigte<sup>21</sup> in der Altstadt und im Neuenheimer Feld das reguläre Job-Ticket bisher leider nicht nutzen können. Ein Jobticket kostet heute 21 Euro pro Monat, also 81% weniger als eine Gesamt-VRN-Monatskarte oder rund die Hälfte einer Monatskarte nach Dossenheim oder ein Drittel des in Zukunft geplanten Bürgertickets. Zusätzlich müsste die Universität als Arbeitgeber einen Grundbeitrag von 7,35 Euro pro Monat und Beschäftigten zahlen. Dieser Grundbeitrag zur Finanzierung des Jobtickets könnte leicht über eine Bewirtschaftung der bisher kostenlosen Stellplätze finanziert werden.

#### **4.2 Parkraumbewirtschaftung**

Heute sind auf dem Universitätscampus im Neuenheimer Feld 6000 Stellplätze ausgewiesen.<sup>22</sup> Außerdem gibt es 1000 - 1200 inoffizielle Stellplätze. Bis zum Jahr 2010 sollen zusätzlich ca. 700, bis zum Jahr 2020 zusätzlich ca. 1500 PKW-Stellplätze gebaut werden, insgesamt wären es dann unter Berücksichtigung der wegfallenden ca. 7000. Allein die heutigen Stellplätze nehmen eine Fläche von ca. 130 000 Quadratmetern ein. Boden ist ein kostbares Gut, in Neuenheim ist der Boden nach den Bodenrichtwerten des Gutachterausschusses der Stadt Heidelberg mit 1020,- Euro/m<sup>2</sup> am teuersten.

Der Rechnungshof Baden-Württemberg kritisierte bereits im Jahr 1994 die Finanzierung der Stellplätze für Landesbedienstete durch den Steuerzahler und forderte eine generelle Gebührenpflicht für alle PKW-Abstellflächen. Die landeseigene Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW) GmbH hat berechnet, dass der jährliche Aufwand des Landes Baden-Württemberg für seine 65000 Stellplätze für Landesbedienstete und Studenten bei ca. 95

---

<sup>20</sup> Personalamt der Stadt Heidelberg, Auskunft vom 18.2.2003

<sup>21</sup> In der Zahl ist berücksichtigt, dass einige wenige Abteilungen in den Uni-Kliniken und der Universität bisher ein Job-Ticket nutzen, für das sie jedoch deutlich mehr zahlen müssen als die Nutzer des regulären Job-Tickets, da sie auch den Grundbeitrag für alle Beschäftigten der Abteilung finanzieren müssen.

<sup>22</sup> Universitätsbauamt Heidelberg, Universität Heidelberg - Konzept für die Verkehrserschließung des Universitätsgebietes Im Neuenheimer Feld, Heidelberg, März 2002; weitere für Beschäftigte der Universität kostenlose landeseigene Stellplätze im Freien befinden sich in der Altstadt und in Bergheim

Millionen DM im Jahr 1996 liegt.<sup>23</sup> Die monatlichen Vollkosten der Stellplätze des Landes Baden-Württemberg betragen nach Berechnungen der PBW zwischen 40 und 50 Euro bei Stellplätzen im Freien sowie zwischen 125 und 175 Euro bei Plätzen in Parkhäusern und Tiefgaragen.<sup>24</sup> Die PBW bewirtschaftet derzeit 16 700 Stellplätze in 170 Parkhäusern und Tiefgaragen sowie über 3 500 Plätze im Freien, darunter die Parkraumbewirtschaftung an den Universitäten Konstanz, Freiburg und Mannheim.

In dem Problem, dass die Stellplätze bisher kostenlos angeboten werden, liegt gleichzeitig ein großes Potential zur Lösung der Verkehrsprobleme des Neuenheimer Feldes. Würden diese Stellplätze zusammen mit einem Job-Ticket bewirtschaftet, wäre z.B. bei einer Monatsgebühr von nur 20 Euro für einen Stellplatz auf dem Universitätsgelände die Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr plötzlich nicht mehr viel teurer als das Auto, sondern sogar billiger. Dies hätte zur Folge, dass ein Teil derjenigen, die vom Wohnort zum Arbeitsort eine Verbindung des Öffentlichen Verkehrs haben, sich ein Jobticket kaufen würden, mit dem sie übrigens auch am Wochenende mit der ganzen Familie kostenlos auf allen Bahnen und Bussen zwischen Weißenburg im Elsaß, Kaiserslautern, Bensheim, Bad Schönborn, Würzburg und Bad Friedrichshall fahren können. Die Planfallberechnungen zeigen, dass durch die Einführung eines Jobtickets, kombiniert mit einer Parkraumbewirtschaftung der Verkehr auf der B3 in Handschuhshheim um ca. 1800 PKW pro Tag (das wären 11 % des gesamten Verkehrs) abnehmen würde. Anders als Baumaßnahmen, die nur an einer Stelle wirken, hätte ein Job-Ticket und eine Parkraumbewirtschaftung in der ganzen Stadt positive Effekte, schwerpunktmäßig bei den Verkehrsströmen, die ins Neuenheimer Feld, in die Altstadt und nach Bergheim fließen: Die Umweltbelastungen des Verkehrs würden abnehmen und nicht irgendwo anders hin verlagert, der Verkehr würde weniger, dadurch gäbe es weniger Staus und die Stellplatzprobleme wären entspannt.



Die Kosten dieser Maßnahme für die Öffentliche Hand lägen bei Null Euro, sowohl die laufenden Kosten als auch die notwendigen Investitionen könnten über die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung finanziert werden. Beide Maßnahmen könnten sofort eingeführt werden.

---

<sup>23</sup> Dr. Franz Krappel, Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg GmbH, PBW: Bewirtschaftung von Hochschulstellplätzen, Dokumentation der HIS-Veranstaltung am 21./22. März 1996, Hannover.

<sup>24</sup> [www.pbw.de/firminfo.htm](http://www.pbw.de/firminfo.htm)

Aus den geschilderten Gründen waren sowohl Jobticket als auch Parkraumbewirtschaftung für das Neuenheimer Feld Bestandteil des im Jahr 1994 vom Gemeinderat verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplanes. Sie sind ebenfalls in der im Jahr 2001 erfolgten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Heidelberg enthalten. Die Universität schreibt dazu in ihrem Verkehrskonzept: „Universität, Staatliches Vermögens- und Hochbauamt Mannheim und Universitätsbauamt sind seit 1990 damit befasst, eine Bewirtschaftung der Stellplätze im Universitätsgebiet einzuführen. Nach den Vorstellungen des Universitätsbauamtes sollte sie alle Stellplätze erfassen. Berechtigte Bedienstete und Studenten könnten Plaketten erhalten; für Besucher und ambulante Patienten usw. könnten Parkschein-Automaten aufgestellt werden. Ein solches Bewirtschaftungssystem würde den Verkehr nicht behindern, wäre technisch und organisatorisch flexibel, kostengünstig zu realisieren und geeignet, den Umstieg auf den ÖPNV zu begünstigen.“<sup>25</sup> Sowohl die Stadt als auch die Universität wollen seit über 10 Jahren ein Jobticket und eine Bewirtschaftung der Stellplätze einführen. Dies wurde jedoch bisher verhindert.

Die Ursachen liegen im politischen Bereich. Als „eine politische Aufgabe“ sah es bisher der Landtagsabgeordnete von Heidelberg, Werner Pfisterer (CDU) an, die Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld zu verhindern. Auf sein Betreiben hin lehnte z.B. der Finanzausschuss in Stuttgart im Februar 1998 die Parkraumbewirtschaftung ab. In der Pressemitteilung des Büros von MdL Pfisterer heißt es dazu: „Mit seinem ununterbrochenen Engagement gegen die geplanten Parkgebühren löste Pfisterer ein Versprechen ein, das er bereits lange vor seiner Wahl abgegeben hatte.“<sup>26</sup>

Was in Heidelberg nicht geht, funktioniert z.B. in Freiburg. Am 1. Januar 2003 führten die Universitätskliniken in Freiburg eine Parkraumbewirtschaftung ihrer ca. 2000 Stellplätze kombiniert mit einem Job-Ticket für die Beschäftigten ein. Seit dem 1. Dezember 2003 bewirtschaftet die Universität Freiburg ihre Stellplätze für Bedienstete und Studenten und führte am 1. Januar 2004 ebenfalls ein Job-Ticket für ihre Beschäftigten ein.

#### **4.3 Straßenbahn-Anbindung des Neuenheimer Feldes**

Schon sehr lange geplant ist eine Straßenbahnlinie in das Neuenheimer Feld. Bisher fährt die Straßenbahn nur außerhalb des Universitätscampus durch die Berliner Straße. Fahrgäste, die in die Institute oder Kliniken wollen, müssen entweder in die oft überfüllten Busse umsteigen oder einen Fußmarsch von bis zu 800 Metern unternehmen. Weit entfernt von der Straßenbahn sind die neuen Kliniken, die zur Zeit und in Zukunft am Westrand des Campus gebaut werden. Seit Jahren werden verschiedene mögliche Streckenverläufe diskutiert, die jedoch bisher alle am Widerstand der Universität scheiterten. Möglich wäre z.B. eine Ringstrecke von der Jahnstraße über die Kirschnerstraße, die Tiergartenstraße und über die Straße im Neuenheimer Feld wieder zurück zum Technologie-Zentrum oder Stichstrecken über die Kirschnerstraße und die Straße im Neuenheimer Feld. Die Universität argumentiert, dass eine Straßenbahn auf diesen Straßen Messungen und Experimente der Universitätsinstitute beeinträchtigen würde und deshalb nicht in Frage käme. Dies betraf vor

---

<sup>25</sup> Universitätsbauamt Heidelberg, Konzept für die Verkehrserschließung des Universitätsgebietes Im Neuenheimer Feld, Stand Februar 2002, Entwurf

<sup>26</sup> „Parkraumbewirtschaftung ist vom Tisch, Finanzausschuss lehnt die Pläne für Neuenheimer Feld ab - MdL Pfisterer: „Sieg der Vernunft“, Rhein-Neckar-Zeitung, 26.2.1998

allein die Strecke durch die Straße im Neuenheimer Feld neben dem Mineralogischen und dem Physikalisch-Chemischen Institut. Inzwischen ist jedoch das Physikalisch-Chemische Institut in einen Neubau in der verlängerten Mönchhofstraße umgezogen.

Als Alternative schlug die Universität jahrelang eine Straßenbahnstrecke über den Klausenpfad vor, die jedoch verkehrlich und betriebswirtschaftlich ausscheidet, da dort praktisch keine Fahrgäste hin wollen und die deshalb durch das Land nicht zuschussfähig wäre. Die Trasse eines schienengebundenen Verkehrsmittels muss dort liegen, wo die Ziele der Fahrgäste sind. Das Problem wäre technisch zu lösen, da nicht ganze Institute, sondern nur einzelne Messgeräte beeinträchtigt werden können. Dazu müssten nicht ganze Institute verlagert werden (wie die Universität mehrmals vorrechnete), sondern lediglich der Standort einzelner Messgeräte. Die Universität selbst hat für solche Zwecke in den letzten Jahren das Verfügungsgebäude gebaut, in das Geräte und Experimente einzelner Institute verlagert werden können.

Durch eine nördliche Stichstrecke könnte der Verkehr auf der B3 in Handschuhsheim um ca. 500 PKW/Tag verringert werden.

Es gibt weitere Maßnahmen, mit denen die ÖPNV-Anbindung des Universitätsgeländes verbessert werden könnte. Diese Maßnahmen, die bisher noch nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans sind, wären z.B.:

#### **4.4 *Zweites OEG-Gleis bis Weinheim: Ende der Wartezeit in Schriesheim und Taktverdoppelung***

Inzwischen ist auf allen Strecken des OEG-Ringverkehrs zwischen Heidelberg-Mannheim-Viernheim und Weinheim ein 2-gleisiger Betrieb eingerichtet, außer auf der Strecke zwischen Weinheim und Schriesheim. Hier besteht nach wie vor nur ein Gleis, was ein häufigeres Fahren der OEG verhindert. Außerdem pflanzen sich Verspätungen einer OEG-Linie sofort auch in der Gegenrichtung fort, weil das entgegenkommende Fahrzeug jeweils warten muss, bis die Strecke frei ist. Würde dieses zweite Gleis endlich gebaut werden, wäre ein durchgehender 10-Minuten-Takt der OEG zwischen Weinheim und Edingen möglich. Außerdem entfielen das bisher regelmäßige Warten der OEG-Bahnen am Bahnhof Schriesheim auf den Gegenzug. Im Oktober 2002 stimmte z.B. der Gemeinderat Schriesheim dem zweigleisigen Ausbau zwischen Schriesheim und Weinheim einstimmig zu und gab seine Finanzierungszusage, während die Stadt Heidelberg, die auch davon profitieren würde, bisher keine Finanzierungszusage gab.

Welche Folgen eine Taktverdoppelung hat, konnte man z.B. bei der Einführung des 10-Minuten-Takts auf der OEG-Strecke zwischen Edingen und Heidelberg messen. Auf dieser Strecke, die vorher durchgängig im 20-Minuten-Takt bedient worden war, nahm die Zahl der Fahrgäste zwischen Edingen und Wieblingen um 2600 pro Tag und zwischen Wieblingen und Heidelberg um 3270 pro Tag zu. Dies entspricht einer Fahrgaststeigerung um 50 %.



#### **4.5 Durchgehende OEG- oder HSB-Linie von Weinheim ins Neuenheimer Feld**

Bisher müssen alle Fahrgäste, die vom Norden her mit der Straßenbahn ins Neuenheimer Feld wollen, am OEG-Bahnhof in Handschuhsheim umsteigen. Dies gilt sowohl für die Zufahrt morgens wie für die Heimfahrt abends. Ein gebrochener Verkehr, bei dem zweimal pro Tag umgestiegen werden muss, ist nicht attraktiv und keine gute Alternative zum Auto. Untersuchungen in anderen Städten zeigten, dass sich im Schnitt bei sonst gleichen Bedingungen pro Umsteigevorgang die Zahl der Fahrgäste halbiert. Eine umsteigefreie Verbindung ist nicht nur ein Komfortgewinn, sondern auch schneller. Bei der jetzigen Gleisstruktur (2 Gleise der OEG bis Schriesheim) wäre es technisch kein Problem, eine durchgehende Bahnlinie von Schriesheim in die Berliner Straße zu fahren. Ob dies von der OEG oder der HSB am kostengünstigsten zu realisieren wäre, ließe sich am besten durch eine Ausschreibung der Verbindung ermitteln. Falls Bedenken bestehen sollten, ob eine solche Linie ausgelastet wäre, wäre es ohne Problem möglich, sie zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten zu bedienen. Nach dem Bau des 2. Gleises zwischen Schriesheim und Weinheim könnte die Direktlinie schon in Weinheim starten. Wenn beim geplanten Umbau der Straßenbahnhaltestelle vor dem Hauptbahnhof ein Wendegleis vorgesehen würde, könnte diese Direktlinie bis zum HBF geführt werden.

#### **4.6 Verbesserung von Anschlüssen**

Wie beim Beispiel des Pendlers aus dem Weschnitztal beschrieben, sind die Fahrpläne verschiedener ÖPNV-Unternehmen auch heute noch nicht aufeinander abgestimmt. Pendler aus Fürth, Mörlenbach, Rimbach oder Birkenau, die mit dem Zug nach Weinheim fahren wollen, müssen heute in der Regel 20 min auf die OEG warten. Allein durch eine Verbesserung der Fahrpläne könnte die Fahrzeit für Pendler aus diesem Bereich also um rund 20 Minuten verkürzt werden. Diese Maßnahme wäre gut zu kombinieren mit den Maßnahmen 4.4 „Zweites OEG-Gleis bis Weinheim“ und 4.5 „Durchgehende OEG- oder HSB-Linie von Weinheim ins Neuenheimer Feld“. Eine neue OEG-Linie direkt in die Berliner Straße könnte zeitlich so gelegt werden, dass sie den Anschluss der Züge aus dem Weschnitztal aufnimmt. Zusammen würden sich dadurch die ÖPNV-Fahrzeiten für Pendler aus dem Weschnitztal mit der OEG im Vergleich zu heute um knapp eine Stunde (!) pro Tag verkürzen.

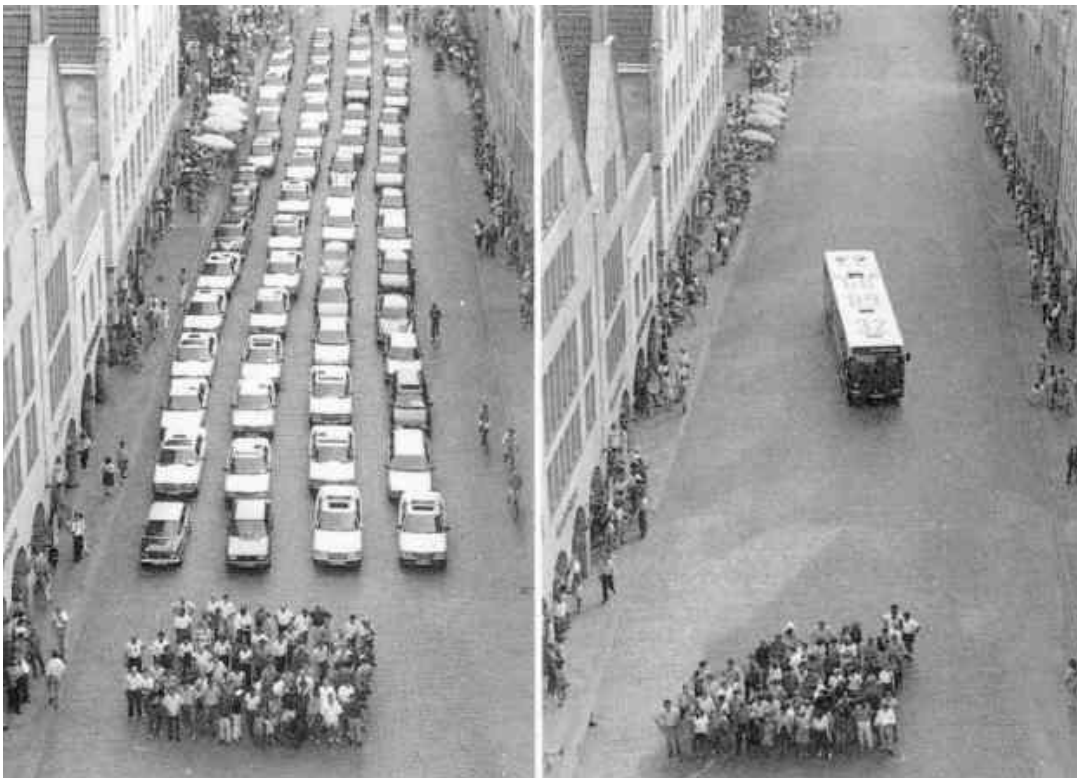
#### **4.7 Bike&Ride: Überdachte Fahrradabstellplätze an OEG Haltestellen**

Die meisten Menschen in der Region wohnen nicht direkt an einer Haltestelle, sondern 300 bis 1500 m entfernt. Das ist eine ideale Entfernung, um mit dem Fahrrad von der Wohnung zur Haltestelle zu fahren. Bei einer Entfernung von z.B. 1000 m braucht man dafür nur ca. 4 Minuten. Wer das heute jedoch macht, muss damit rechnen, dass sein Fahrrad irgendwann gestohlen ist, wenn er von der Arbeit zurück kommt. Das gilt insbesondere, wenn er ein wertvolles Fahrrad hat. Dringend notwendig sind deshalb gut ausgebaute Bike&Ride-Anlagen mit überdachten und abschließbaren Fahrradboxen an allen OEG- und DB-Haltestellen. Das kostet nicht viel und braucht auch nicht viel Platz. Durch eine Erweiterung des Erschließungsradius der OEG-Haltestellen durch diese Maßnahme würde der PKW-Verkehr auf der B3 um 400 PKW pro Tag abnehmen.

#### 4.8 Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs

Ein wichtiges Kriterium für die Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs ist die Geschwindigkeit, mit der die Fahrgäste ans Ziel befördert werden.

Die Geschwindigkeit der HSB-Fahrzeuge nach Fahrplan liegt seit Jahren im Durchschnitt nur zwischen 15 und 16,5 km/h. In der Rush-Hour liegt sie wegen Behinderungen des ÖPNV oft noch niedriger. Dies ist die reine Fahrzeit der ÖPNV-Fahrzeuge, ohne den Zeitbedarf der Fahrgäste für den Zu- und Abgang zur Haltestelle und ohne die Wartezeit an der Haltestelle. Bezieht man letztere mit ein, reduzieren sich die Reisegeschwindigkeiten für die Fahrgäste der HSB auf durchschnittlich unter 10 km/h. Demgegenüber liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mit dem PKW wie mit dem Fahrrad in Heidelberg von Tür zu Tür bei ca. 20 km/h. Warum sollte man bei solchen Geschwindigkeiten vom PKW auf den ÖPNV umsteigen ?



Zur Rush-Hour befinden sich in einer modernen Niederflur-Straßenbahn bis zu 230, in einem Gelenkbus bis zu 160 Personen. Zur Rush-Hour befinden sich in einer modernen Straßenbahn soviel Menschen wie in ca. 190 Autos, das entspricht einer Autoschlange von ca. 1 200 m Länge. Da sich in einer Straßenbahn also viel mehr Menschen befinden als in den Autos vor einer Ampel, ist es sinnvoll und effektiv, dem Öffentlichen Verkehr an Kreuzungen mit moderner Technik Vorrang einzuräumen.

Dies muss kein Nachteil für den PKW-Verkehr sein. Wie viele Autos pro Ampeldurchlauf an einer Kreuzung durchfahren können, hängt vor allem vom Anteil der Grünzeit pro Richtung ab. Bekommt der Öffentliche Verkehr nicht starre Grünzeiten (egal ob er kommt oder nicht), sondern nur dann, wenn tatsächlich eine Straßenbahn kommt, wird dadurch die Grünzeit für die Autos nicht verringert. Im Gegenteil, bei einer intelligenten Schaltung der Lichtsignalanlagen kann die Kapazität für den Autoverkehr sogar erhöht werden, da die ÖV-

Zeitfenster im Ampelumlauf immer dann eingespart werden können, wenn keine Straßenbahn kommt. Ein solches Programm mit moderner Verkehrsleit- und Lichtsignaltechnik wurde in den letzten 15 Jahren in der Mehrzahl der europäischen Städte mit gut ausgebautem Öffentlichem Verkehr realisiert. Dadurch wurde der Verkehrsfluss insgesamt verbessert, der Öffentliche Verkehr attraktiver, die Zahl der Umsteiger vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr erhöht und dadurch Autoverkehr eingespart, was zusätzlich dem Verkehrsfluss des Autoverkehrs zugute kam. In Heidelberg ist ein solches Programm zur Erhöhung der Geschwindigkeit des Öffentlichen Verkehrs längst überfällig, da der ÖPNV bisher nur an wenigen Ampeln Vorrang erhält. Der Öffentliche Verkehr in Heidelberg fährt heute im Durchschnitt langsamer als vor Jahrzehnten.

Ein besonderer Nebeneffekt einer Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs ist, dass dadurch erhebliche Kosten eingespart werden können. Allein zwischen Handschuhsheim und den Stadtwerken könnte die Geschwindigkeit der Linien 1 und 4 um 50% erhöht werden ! Je schneller die Straßenbahn fährt, um so geringer sind die spezifischen Lohn- und Fahrzeugkosten pro Fahrgast. Bei der Linie 4 könnten so nur auf diesem Abschnitt Kosten von 300 000 € pro Jahr, bei der Linie 1 zusätzlich 270 000 € pro Jahr eingespart werden. Im Gesamtnetz der HSB könnten durch eine Beschleunigung um nur 20% die Betriebskosten um ca. 8 Millionen € pro Jahr verringert werden, das wäre ein Viertel des HSB-Defizits. Zusätzlich wäre der ÖPNV schneller, pünktlicher und attraktiver.

#### **4.9 Rad/Fußgängersteg Wieblingen - Neuenheimer Feld**

Obwohl Handschuhsheim und Wieblingen nur 3 km auseinander liegen, werden heute zwischen den beiden Stadtteilen täglich rund 1100 Fahrten mit dem PKW, aber nur 90 mit dem Fahrrad unternommen. Zwischen Handschuhsheim und Pfaffengrund sind es täglich 800 PKW-Fahrten und nur 105 mit dem Fahrrad. Der Grund ist, dass man heute mit dem Fahrrad einen großen und wenig attraktiven Umweg außen herum fahren muss.

Durch einen Fußgänger-/Fahrradsteg über den Neckar z.B. in Höhe des Klausenpfads würde eine attraktive Fahrradverbindung zwischen Wieblingen, Edingen, Eppelheim und Pfaffengrund einerseits und dem Neuenheimer Feld, Neuenheim, Handschuhsheim und der Altstadt andererseits geschaffen. Diese Verbindung wäre wesentlich attraktiver (Fahrt durch das verkehrsarme Neuenheimer oder Handschuhsheimer Feld statt an der vielbefahrenen B 37) und ca. 1,5 - 1,8 km kürzer als heute. Der Fahrradsteg würde nach den Berechnungen von Prof. Dr. Wermuth<sup>8</sup> täglich von rund 3 000 Fahrradfahrern benutzt werden. Allein in Handschuhsheim würde der Autoverkehr dadurch um ca. 500 Autofahrten pro Tag abnehmen.

Aus Gründen des Landschafts- und Naturschutzes könnte der Steg als schmale, nur von Fußgängern und Fahrradfahrern benutzbare Holzbrücke (nach dem Vorbild von Holzbrücken über den Hochrhein) gebaut werden, die im sensiblen Bereich des Naturschutzgebietes seitlich geschlossen ausgeführt werden könnte. Ein Fußgänger-/Fahrradsteg wurde zwar in den Verkehrsentwicklungsplan 1994 aufgenommen, aber von der Stadtverwaltung nicht weiter verfolgt.

#### **4.10 S-Bahn**

Im Dezember 2003 wird - nach über 30 Jahren Diskussions- bzw. Planungszeit - die S-Bahn Rhein-Neckar in Betrieb gehen. Damit wird der letzte Ballungsraum Deutschlands eine S-Bahn erhalten, nachdem andere Ballungsräume bereits in den 60er Jahren ihre S-Bahn einweihen konnten. Im ersten Bauabschnitt wird die S-Bahn zwischen Kaiserslautern und Mosbach-Osterburken bzw. Speyer und Bruchsal fahren. Die modernen S-Bahnfahrzeuge können die Fahrgäste schneller und komfortabler befördern als die heutigen Bahnen.

#### **4.11 S-Bahn nach Norden**

Bereits beschlossen, aber noch ohne konkreten Zeitplan sind Ergänzungsstrecken der S-Bahn Richtung Ladenburg, Weinheim, Heppenheim und Bensheim bzw. von Mannheim nach Lampertheim und Biblis. Diese Ergänzungsstrecken werden für die nördliche und nordwestliche Anbindung des Neuenheimer Feldes und damit für die B3 in Handschuhsheim eine Entlastung um 600 PKW pro Tag bringen. Es ist deshalb wünschenswert, dass auch die Ergänzungsstrecken der S-Bahnzüge zügig realisiert werden.

#### **4.12 Straßenbahn-Anbindung von Ladenburg/Heddesheim**

In den letzten Jahren ins Gespräch kam die Straßenbahn-Anbindung von Ladenburg. 1997 beauftragten der VRN und die Gemeinden Dossenheim, Heddesheim, Hirschberg, Ladenburg und Schriesheim eine Machbarkeitsstudie, die im März 1998 fertiggestellt wurde und positiv ausfiel. Aufgrund der Ergebnisse dieser Studie wurde die Schienenstrecke von Feudenheim über Ilvesheim nach Ladenburg und weiter nach Schriesheim/Heidelberg in den Anhang C des Nahverkehrsplans Rhein-Neckar aufgenommen. Es wäre sinnvoll, diese Bestrebungen unserer Nachbargemeinden im Norden politisch zu unterstützen, da sie nicht nur eine bessere Anbindung für die dortigen Bewohner an Heidelberg brächte, sondern auch für uns in Handschuhsheim weniger Verkehr auf der B 3 (minus 500 PKW/Tag).

#### **4.13 Verlegung der B 3 auf die A 5**

Eine einfache Maßnahme, die schon vor 15 Jahren gefordert wurde und nichts kosten würde, wäre die Verlegung der Bundesstraße 3 auf die vorhandene A 5 im Westen Heidelbergs. Es gibt keinen Grund, weshalb die Bundesstraße, an der sich vor allem fremde Fahrer anhand der Beschilderung oft orientieren, mitten durch die Stadt Heidelberg führen muss. Technisch und rechtlich wäre es ohne Probleme möglich, diese, wie auch in vielen anderen Städten geschehen, auf die Autobahn zu legen. Damit würde der Durchgangsverkehr ein Signal erhalten, nicht mitten durch das Zentrum Handschuhsheims und Heidelbergs zu fahren. Die Stadtverwaltung plant, die B3 lediglich von der Rottmannstraße/Theodor-Heussbrücke auf die Berlinerstraße/Ernst-Walzbrücke zu verlegen. Damit ergäbe sich weder für die B3 im Zentrum Handschuhsheims noch für Rohrbach-Markt eine Entlastung. Dieser Plan sollte deshalb geändert und die B3 gleich auf die A5 verlegt werden.

#### 4.14 Verlagerung des Durchgangsverkehrs: Straßenräumliches Handlungskonzept

Im Jahr 1996 ließ die Stadtverwaltung Heidelberg bei dem renommierten Planungsbüro Baier, Aachen, ein „Straßenräumliches Handlungskonzept“ für die Hauptstraßen erstellen<sup>27</sup>. Darin wurde zunächst im Rahmen einer Verträglichkeitsanalyse und einer Problemanalyse das gesamte Hauptstraßennetz Heidelbergs untersucht. Bei der Problembewertung schnitt die B 3 im Raum Handschuhsheim schlecht ab. Bemängelt wurden u.a.

- fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger,
- problematische Überquerungen an Haltestellen,
- problematische Knotenpunkte,
- „Radfahren auf der Fahrbahn problematisch“ bzw. „sehr problematisch“ auf der B 3 zwischen dem nördlichen Ortseingang Handschuhsheims bis zum Mönchhofplatz.

Anschließend wurde detailliert untersucht, wie die Mängel behoben werden könnten. Insgesamt wurden im Straßenräumlichen Handlungskonzept dazu weit über 200 einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Hauptstraßennetz Heidelbergs empfohlen. Davon sind leider bisher viele, gerade die wichtigsten, von der Stadtverwaltung noch nicht realisiert. Von den für die Hauptstraßen Handschuhsheims vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen wurde von der Stadtverwaltung in den letzten 7 Jahren sogar noch keine einzige Maßnahme umgesetzt !

Für die B3 fordert das Straßenräumliche Handlungskonzept folgende Maßnahmen:  
(Priorität 1 = sehr dringend, 3 = nicht so dringend)

Maßnahme	Priorität	realisiert ?
<b>Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Mühlingstraße:</b>		
Verbreiterung der Gehwege	3	bisher nicht realisiert
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	1	bisher nicht realisiert
Anlage einer Überquerungshilfe an der Haltestelle Biethstraße	1	bisher nicht realisiert: im Gegenteil, nördlich davon wurde sogar ein Zebrastreifen abgebaut
Abbau des Gehweg-Parkens	1	bisher nicht realisiert
Anlage einer Torsituation am Ortseingang	2	bisher nicht realisiert
<b>In der Rottmannstraße:</b>		
Ergänzung der fehlenden Fußgängerfurten an der Lichtsignalanlage Steubenstraße	2	bisher nicht realisiert
Anlage einer Überquerungshilfe in Höhe Froschäckerweg	2	hier besteht noch ein Zebrastreifen; es ist jedoch geplant, diesen abzubauen !
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	1	bisher nicht realisiert
<b>Steubenstraße zwischen Blumenthal- und Rottmannstraße:</b>		
Ergänzung der fehlenden Fußgängerfurt an der Lichtsignalanlage Rottmannstraße	2	bisher nicht realisiert
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	1	bisher nicht realisiert
Anlage einer Überquerungshilfe in Höhe Bachsstraße (Einengung)	2	bisher nicht realisiert
<b>Handschuhsheimer Landstraße B3:</b>		
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	1	bisher nicht realisiert
Anlage einer zusätzlichen Überquerungshilfe (Fußgängerüberweg) am südlichen Ende der Haltestellen-Insel Kußmaulstraße	2	bisher nicht realisiert
Verbreiterung der Haltestelleninsel Kußmaulstraße (Umsetzung der Markierungen)	2	bisher nicht realisiert

<sup>27</sup> Planungsbüro Baier, Aachen, „Straßenräumliches Handlungskonzept für das Straßennetz der Stadt Heidelberg“, 1996

Auf der B3 in Handschuhsheim sind rund 3800 PKW/Tag oder 15% Durchgangsverkehr, der auch über die A5 fahren könnte. Für diese Fahrzeuge gibt es keinen Grund, durch Handschuhsheim hindurch zu fahren. Durch Realisierung der Maßnahmen des Straßenräumlichen Handlungskonzepts würde die Durchfahrt von Handschuhsheim für den Durchgangsverkehr unattraktiver. Die Realisierung der Maßnahmen 4.14 und 4.13 zusammen würde die B3 in Handschuhsheim um ca. 3200 Fahrzeuge pro Tag oder um 12% entlasten.

#### **4.15 Schnellbus aus Wilhelmsfeld ins Neuenheimer Feld**

Die meisten Berufseinpender nördlich von Handschuhsheim wohnen entlang der Bergstraße und im Weschnitztal. Im Vergleich dazu fallen die relativ kleinen Dörfer im Odenwald kaum ins Gewicht. Es gibt jedoch eine Ausnahme: Wilhelmsfeld, das zum Einzugsgebiet Heidelbergs gehört. Aus Wilhelmsfeld pendeln täglich 420 Berufstätige nach Heidelberg. Zusammen mit anderen Einpendlern, Einkaufs-, Besorgungs- und sonstigen Fahrten verursacht dies rund 1100 Autofahrten pro Tag auf der B 3 in Handschuhsheim. Mit dem Auto braucht man von Wilhelmsfeld ins Neuenheimer Feld ca. 25 Minuten, mit dem Öffentlichen Verkehr bei zweimaligem Umsteigen in Schriesheim und Handschuhsheim 40 Minuten. Für die Pendler aus Wilhelmsfeld würde sich deshalb zumindest im Berufsverkehr morgens und nachmittags ein Schnellbus lohnen, der die Fahrgäste komfortabel, ohne umzusteigen, ohne Parkplatzsorgen und fast so schnell wie mit dem PKW von Wilhelmsfeld ins Neuenheimer Feld bringt. Bei den jetzigen Ticketpreisen wäre dies noch keine Alternative, aber nach Einführung eines Job-Tickets und einer Parkraumbewirtschaftung wäre dies auch für Autopendler interessant. Durch einen Schnellbus aus Wilhelmsfeld zur Rush-Hour könnte der Verkehr auf der B 3 um 200 PKW/Tag reduziert werden.

#### **4.16 Schwindende Nahversorgung: Hausgemachter Autoverkehr**

Von den täglichen Wegen der Handschuhsheimer im Stadtteil (Binnenverkehr) wurden im Jahr 1988 rund 27% mit dem Auto, 20% mit dem Fahrrad, 52% zu Fuß und 1% mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Mit dem Auto waren das pro Tag rund 5600 Autofahrten. Inzwischen dürfte die Zahl der Autofahrten im Binnenverkehr angestiegen sein, da sich die Einkaufsmöglichkeiten auf den Norden des Stadtteils konzentriert haben. Parallel dazu ist eine Entwicklung zu beobachten, dass die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern abnimmt. So verlagerte z.B. Lidl seine Einkaufsstelle von der Steubenstraße in die Fritz-Frey-Straße. Während die Einkäufe im Ortskern meistens zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden, wird zum Einkaufen in den großen Supermärkten in der Regel das Auto benutzt. Auch dies lässt den Autoverkehr in Handschuhsheim ansteigen. Heute sind ca. 18% des Autoverkehrs auf der B 3 Verkehr von Handschuhsheimern (Summe von Binnen-, Quell- und Zielverkehr), auf der nördlichen Berliner Straße sind es sogar 27% und auf der Rottmann-/Steubenstraße 39%. Durch eine Verbesserung der Nahversorgung, wie sie noch vor wenigen Jahren vorhanden war und durch einige fußgängerfreundliche Maßnahmen im Straßenraum<sup>28</sup> könnte der Binnenverkehr mit dem Auto in Handschuhsheim um mindestens 15% reduziert werden, dies entspräche einer Entlastung der B 3 um 400 – 600 PKW täglich.

<sup>28</sup> Bauer, P. und Teufel, D., In Handschuhsheim zu Fuß unterwegs, Jahrbuch 2002 des Stadtteilvereins Handschuhsheim, Seite 41 - 49

Der Stadtteilverein Handschuhsheim e.V. bemüht sich seit Jahren um Verbesserungen in dieser Richtung.<sup>29 30</sup>

#### 4.17 Sichere Fahrradverbindung in die Stadt im Zuge der Sanierung der B3-Allee

Tabelle 1 zeigt die Zahl der Auto- und Fahrradfahrten zwischen Handschuhsheim und den wichtigsten anderen Stadtteilen. Allein zwischen den benachbarten Stadtteilen Handschuhsheim und Neuenheim, Altstadt, Bergheim und Weststadt fahren pro Werktag über 15000 mit dem PKW und 13000 mit dem Fahrrad. Viele trauen sich auf diesen Strecken nicht auf das Fahrrad, weil zwischen Handschuhsheim und dem Mönchhofplatz keine sichere Radverbindung besteht. Auf der ganzen Strecke gibt es auf der B3 weder einen Radweg noch einen Fahrradstreifen, weshalb heute nur geübte Fahrradfahrer diese Strecke befahren.

zwischen und		Fahrten/Tag mit		Rad zu
		PKW	Fahrrad	PKW (=100%)
Handschuhsheim	Altstadt	3270	3940	120%
Handschuhsheim	Neuenheim	6710	6940	103%
Handschuhsheim	Bergheim	2290	1310	57%
Handschuhsheim	Weststadt	3160	880	28%
Handschuhsheim	Südstadt	620	190	30%
Handschuhsheim	Rohrbach	1300	280	21%
Handschuhsheim	Pfaffengrund	800	105	13%
Handschuhsheim	Kirchheim	1130	160	14%
Handschuhsheim	Wieblingen	1100	90	8%
Summe		20390	13900	

Tabelle 1: Werktägliche Fahrten mit PKW und Fahrrad zwischen Handschuhsheim und anderen Stadtteilen<sup>31</sup>

Da die Gleise der Straßenbahn zwischen Brückenstraße und Hans-Thoma-Platz dringend saniert werden müssen und die Kanalanlagen zum Teil marode sind, plant die Stadtverwaltung einen Umbau der B 3 zwischen Mönchhofplatz und Hans-Thoma-Platz. Im Zuge dieses Umbaus sollen die Straßenverhältnisse für alle Verkehrsarten verbessert und auf beiden Seiten ein Fahrradstreifen angelegt werden, damit auf dieser wichtigen Radverkehrsverbindung zwischen Handschuhsheim/Dossenheim und der Innenstadt ein sicheres Fahrradfahren möglich wird. Gleichzeitig sollten durch eine leichte Verbreiterung der Gehwege die hundert Jahre alten Platanen der schönen Allee besser geschützt werden. Laut Baumgutachten, das die Stadt Heidelberg in Auftrag gegeben hat, haben diese Platanen noch eine Lebenserwartung von mindestens 50 Jahren. Die leichte Verbreiterung der Gehwege wurde auf Antrag der CDU im Gemeinderat verhindert. Die Haltestellen der Straßenbahnen werden in ihrer Sicherheit verbessert und behindertengerecht umgebaut. Der Schienenbereich wird statt des heute vorhandenen lauten Pflasters in Bitumen ausgeführt.

<sup>29</sup> z.B. die Aktion „Gehwege gehören den Fußgängern“ des Stadtteilvereins Handschuhsheim [www.tiefburg.de/aktion\\_gehwege.htm](http://www.tiefburg.de/aktion_gehwege.htm)

<sup>30</sup> [www.tiefburg.de/verkehrsberuhigte\\_Bereiche.htm](http://www.tiefburg.de/verkehrsberuhigte_Bereiche.htm)

<sup>31</sup> Prof. Dr. M. Wermuth, Verkehrserhebung 1988, im Auftrag der Stadt Heidelberg, Universität Braunschweig, 1990; an diesen Zahlen hat sich seither wenig geändert: der Fahrradverkehr in Heidelberg hat leicht abgenommen, der PKW-Verkehr leicht zugenommen.

Der Autoverkehr behält wie bisher eine Fahrspur pro Richtung. Wenn dieser Umbau durchgeführt würde, würde er in diesem Bereich der B 3 eine deutliche Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer und weniger Lärm für die Anwohner bringen.

Durch diese Straßensanierung wäre eine sichere Fahrradverbindung in die Altstadt, Neuenheim, Weststadt, Bergheim geschaffen mit der Folge, dass der Autoverkehr auf der B3 in Handschuhsheim um 1200 PKW pro Tag (=5%) abnehmen würde. Zahlreiche weitere, vor allem preiswerte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fahrradverkehr, die bisher noch nicht realisiert wurden, sind in BSV, 1995<sup>32</sup> enthalten.

#### **4.18 Straßenbahnverlängerung Nussloch/Wiesloch**

Der Hauptverkehr ins Neuenheimer Feld kommt aus Süden und Südwesten. Aus diesen Richtungen ist der Universitäts-Campus heute nur mit ein- bis dreimaligem (!) Umsteigen zu erreichen. Ein Beschäftigter der Universität, der z.B. in Wiesloch wohnt und mit dem Öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren wollte, müsste dabei heute folgende Odyssee zurücklegen: Zunächst mit dem Bus von Wiesloch nach Leimen, dann in die Straßenbahn Linie 3 umsteigen und warten, bis sie abfährt. Schon in Rohrbach-Süd muß er wieder raus und dort warten, bis die Straßenbahn Linie 4 ihn weiter fährt. Mit der kann er dann in die Berliner Straße fahren. Arbeitet er aber weiter hinten, z.B. in der Kopfklinik oder in Zukunft in der neuen Klinik, muss er z.B. auf der „schönen“ Haltestelle an der Berliner Straße noch einmal auf den Bus warten und noch mal umsteigen. Auf der Hinfahrt vier verschiedene Verkehrsmittel, jedes Mal warten und nach der Arbeit wieder dasselbe zurück. (Nur der Vollständigkeit halber: Theoretisch könnte er es auch mit drei verschiedenen Verkehrsmitteln schaffen, wenn er in der Linie 3 bis zum Bismarckplatz sitzen bliebe und dann mit dem 33er Bus wieder zum Römerkreis zurückführe, was aber ein erheblicher Umweg wäre.) Und dafür soll er 129 € im Monat zahlen. Kein vernünftiger Mensch, der ein Auto hat, macht so etwas. Dabei wurde bereits 1993 im Sofortmassnahmenprogramm Verkehr und 1994 im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg vom Gemeinderat die Straßenbahnverlängerung nach Nussloch und Wiesloch beschlossen wie auch die Weiterführung der Straßenbahnen nach Sandhausen/Walldorf und nach Plankstadt/Schwetzingen. Es wurde nicht umgesetzt. Ginge die Straßenbahn wie früher nach Wiesloch, hätte unser Pendler plötzlich eine sinnvolle Alternative. Er könnte morgens in moderne Straßenbahnwagen in Wiesloch einsteigen und bis er die Zeitung gelesen hat, wäre er ohne Umsteigen und ohne Wartezeit mit der Linie 4 bis auf den Universitätscampus gefahren. Zusammen mit einem Jobticket für 21 € im Monat wäre dies eine attraktive Alternative. Würde sie endlich umgesetzt, könnte der Kfz-Verkehr auf der Ernst-Walz-Brücke dadurch um 3,5% verringert werden.

#### **4.19 Straßenbahn nach Kirchheim und Weiterführung nach Walldorf**

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Neuenheimer Feldes sind die geplante Straßenbahn nach Kirchheim und die Weiterführung dieser Straßenbahn nach Sandhausen/Walldorf. Von dort könnte eine zusätzliche Straßenbahnlinie über den HBF ins Neuenheimer Feld und weiter über die Berlinerstraße nach Schriesheim/Weinheim geführt

---

<sup>32</sup> BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Planungsgrundsätze für den Radverkehr in Heidelberg, Aachen, Mai 1995



werden. Mit dieser Maßnahme könnte der Kfz-Verkehr auf der Ernst-Walz-Brücke um 2,8% verringert werden.

#### **4.20 Straßenbahn nach Plankstadt/Schwetzingen**

Für das Haupteinzugsgebiet Plankstadt und Schwetzingen gilt ähnliches: Wenn ein Pendler mit dem Öffentlichen Verkehr in die Kopfklinik oder die neuen Kliniken ins Neuenheimer Feld fahren wollte, müsste er heute pro Tag 6-mal umsteigen (zuerst mit dem Bus von Schwetzingen oder Plankstadt bis zur Endhaltestelle der Straßenbahn in Eppelheim, dann mit der Straßenbahn bis zum Betriebshof, dann in eine andere Straßenbahn die kurze Strecke bis in die Berliner Strasse und dann noch mit dem Bus bis zur Klinik). Mit seinem eigenen PKW muss er dagegen kein einziges Mal umsteigen oder warten. Allein die reine Wartezeit (mit der Anfangswartezeit an der Haltestelle) sind heute mit dem ÖV ca. 40 Minuten pro Tag, da sind die anderen mit dem PKW schon hin und zurück gefahren.

Mit der ebenfalls schon 1993/94 im VEP beschlossenen Weiterführung der Straßenbahn nach Plankstadt und Schwetzingen könnte der Kfz-Verkehr deshalb auf der Ernst-Walz-Brücke um 2,7% verringert werden. Alle drei Straßenbahnverlängerungen zusammen reduzieren den Kfz-Verkehr auf der Ernst-Walz-Brücke um 9%.

Ein wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang betrifft die Planfallberechnungen: Die (errechnete) Wirksamkeit eines Job-Tickets und einer Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld hängt wesentlich davon ab, ob der Öffentliche Verkehr optimiert wurde oder nicht: Ein Job-Ticket und eine Parkraumbewirtschaftung bringen wenig, wenn die Fahrgäste mit dem Öffentlichen Verkehr mit unzumutbaren Bedingungen den Universitätscampus erreichen.. Kein Schwetzingener oder Wieslocher würde in Zukunft durch ein Job-Ticket und eine Parkraumbewirtschaftung vom PKW auf den ÖPNV umsteigen, wenn er dadurch jeden Tag 6-mal umsteigen und warten müsste. Hätte er dagegen, wie im VEP beschlossen bisher aber nicht umgesetzt, eine direkte (maximal einmal umsteigen), komfortable und zügige Straßenbahnverbindung von Wiesloch, Nussloch, Walldorf, Sandhausen, Plankstadt oder Schwetzingen ins Neuenheimer Feld, hätten ein Job-Ticket und eine Parkraumbewirtschaftung wesentlich größere Wirkungen. Die Berechnung der Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen hängt deshalb entscheidend davon ab, ob sie isoliert oder im Zusammenhang eines Maßnahmenpakets gerechnet werden.

Zur selben Zeit, als in Heidelberg vom Gemeinderat die Straßenbahnverlängerungen ins Neuenheimer Feld, nach Wiesloch, nach Walldorf und nach Schwetzingen beschlossen wurden (1993 und 1994), fielen auch in Heidelbergs Partnerstadt Montpellier, in Straßburg und in Karlsruhe Beschlüsse zum Bau von Straßenbahnen. Seither haben Montpellier und Straßburg ein komplett neues Straßenbahnsystem aufgebaut (15 bzw. 25 km lang) und Karlsruhe insgesamt 270 km neue Stadtbahnlinien in Betrieb genommen, Heidelberg genau 0,9 km. 40% der Fahrgäste in der Karlsruher Stadtbahn sind vom Auto in die Stadtbahn umgestiegen, in Bussen sind nur 3% der Fahrgäste Umsteiger vom Auto.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> [www.isl.uni-karlsruhe.de/fallmodule/karlsruhe\\_bahnen/karlsruhe\\_bahnen.html](http://www.isl.uni-karlsruhe.de/fallmodule/karlsruhe_bahnen/karlsruhe_bahnen.html)

Weitere Maßnahmen wären Schnellbuslinien aus mehreren südlichen Gemeinden (darunter aus Wiesloch, Walldorf und Schwetzingen, bis die Straßenbahnen fertig sind), der Burellitunnel und ein Umbau des Autobahnanschlusses Rittel.

Alle bisher dargestellten Maßnahmen haben folgende Gemeinsamkeiten:

- Sie sind kurz- bis mittelfristig zu verwirklichen
- Sie haben eine positive Wirkung auf das gesamte Verkehrsgeschehen in der Stadt
- Sie führen zu keinen negativen Nebenwirkungen an anderen Stellen
- Sie führen zu einer Entspannung der heute angespannten Stellplatz-Situation im Neuenheimer Feld und in den Stadtteilen

Demgegenüber stehen Maßnahmen, die durch eine Schaffung neuer Angebote für den Autoverkehr versuchen, die vorhandenen Probleme zu lösen. Diese nachstehend beschriebenen Maßnahmen haben folgende Gemeinsamkeiten:

- Sie sind mit aufwändigen Baumaßnahmen verbunden und verursachen deshalb hohe Kosten. Bei ihrer Realisierung müssen deshalb aufgrund der angespannten Haushaltslage viele notwendige kleine und mittelgroße Maßnahmen verschoben oder aufgegeben werden.
- Sie sind nur mittel- bis langfristig zu realisieren, da sie z.B. die Zustimmung von Grundstückseigentümern oder deren Enteignung erfordern und abhängig sind vom Ausgang von möglichen Gerichtsverfahren.
- Ihre Systemwirkung auf das gesamte Verkehrsgeschehen in Heidelberg ist eher negativ, da sie zu einer Zunahme des Autoverkehrs an anderen Stellen führen.
- Sie führen zu einer Verschärfung der prekären Stellplatzsituation im Neuenheimer Feld.

## **5 Mehr Verkehr durch neue Straßen**

Es ist ein altbekanntes Phänomen, dass durch den Bau neuer Straßen nicht nur Verkehr verlagert wird, sondern auch neuer Autoverkehr entsteht. Ursachen dafür können z.B. sein, dass durch das attraktivere Angebot einer neuen Straße (z.B. kürzere Fahrzeit) bisherige Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs auf das Auto umsteigen. Außerdem kommt es, je nach den Bedingungen in mehr oder weniger starkem Maße zu einer Neuinduktion von Verkehr: Es entstehen neue Autofahrten, die es vorher nicht gab. Ein Beispiel: Ein Student, der heute mit dem Auto zur Uni fährt und zwei Vorlesungen hat, vormittags und nachmittags, bleibt heute vielleicht in der freien Zeit zwischen den Vorlesungen auf dem Universitätscampus und setzt sich in die Bibliothek, um zu lernen. Existiert in Zukunft z.B. eine schnelle Verbindung für das Auto über den Neckar, kann es sein, dass ein Teil der Studenten die freie Zeit benutzt, um „schnell mal“ mit dem Auto nach Hause und nachmittags extra wieder auf den Campus zu fahren. Aufgrund von zahlreichen Untersuchungen und Vorher-Nachher-Vergleichen kann man solche Effekte heute quantitativ abschätzen. Erster Bürgermeister Prof. Dr. Raban von der Malsburg stellte dieses Problem bei einer Veranstaltung des Stadtteilvereins Wieblingen im November 2002 am Beispiel einer 5. Neckarquerung anschaulich dar: Eine 5. Neckarquerung mit Ausbau des Klausenpfads würde insgesamt 22 300 Kraftfahrzeuge pro Tag anziehen. In allen umliegenden Straßen, vor allem in

Bergheim, käme es aber nur zu einer Entlastung um insgesamt 12 700 Fahrzeuge. Fast die Hälfte des Verkehrs auf der 5. Neckarquerung wäre also neu induzierter Autoverkehr, der heute nicht fließt. Dieser würde vor allem den Westen und Nordosten der Stadt, also Handschuhsheim, zusätzlich belasten.<sup>34</sup>

### **5.1 Fünfte Neckarquerung mit Ausbau des Klausenpfads**

Dieses Konzept wird seit Jahren von der Universität Heidelberg favorisiert. Dazu soll zwischen dem Rittel und dem Neuenheimer Feld ein Tunnel oder eine Brücke gebaut werden, die über einen Ausbau des Klausenpfads an die Berliner Straße angebunden werden soll. Ein Ausbau des Klausenpfads hätte u.a. zur Folge, dass mittelfristig auch nördlich des Klausenpfads im Handschuhsheimer Feld gebaut würde, da eine ausgebauter Straße praktisch immer eine beidseitige Bebauung nach sich zieht. Der Gemeinderat beschloss im Jahr 2001 in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes diese Neckarquerung als Tunnel, aber ohne Ausbau des Klausenpfades. Der Vorteil des Tunnels wäre, dass das Naturschutzgebiet und zukünftige Flora-Fauna-Habitat nicht beeinträchtigt würde. Ein Tunnel würde allerdings mindestens 75 Millionen Euro (ohne Ausbau Klausenpfad) kosten, weshalb das Finanzministerium in Stuttgart Ende 2002 erklärte, dass eine Bezuschussung eines Tunnels nicht möglich wäre.

Nach Berechnungen der PTV-Planung Transport Verkehr GmbH würde eine 5. Neckarquerung zu einer Zunahme des Verkehrs in Handschuhsheim führen, im Nordteil der Berliner Straße z.B. um 17% und in der Rottmannstraße um 5%. Auch in Neuenheim wäre nach den Berechnungen von Prof. Dr. Wermuth z.B. in der Mönchhofstraße mit einer Zunahme des Autoverkehrs um 13-15% zu rechnen. Lediglich auf der B 3 (am Ortsausgang Handschuhsheims) käme es zu einer leichten Verkehrsabnahme um 7%. Im Bereich der Kopfklinik würde der Autoverkehr im Vergleich zu heute um 40% zunehmen. Eine Nebenwirkung wäre, dass durch eine 5. Neckarquerung mit Ausbau des Klausenpfads der heute schon belastende Schleichverkehr durch das Handschuhsheimer Feld deutlich ansteigen würde.

Ein Ausbau des Klausenpfads, der sowohl von der Universität verlangt<sup>35</sup> wie vom Land als Voraussetzung für eine 5. Neckarquerung angesehen wird, wurde u.a. von den Interessenvertretungen der Handschuhsheimer Gärtner und dem am Klausenpfad neu angesiedelten Heidelberger Tennisclub abgelehnt.<sup>36</sup> Auf vehementen Widerstand stieß der Ausbau des Klausenpfades bei der Fraktion der „Heidelberger“. Der Fraktionsvorsitzende Wolfgang Lachenauer betonte, dass mit seiner Fraktion ein Ausbau des Klausenpfads nicht zu machen ist: „Da kann sich der Rektor auf den Kopf stellen: Wir machen keine Schnellstraße nördlich des Klinikums.“<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Prof. Dr. Raban von der Malsburg, Vortrag auf der Veranstaltung des Stadtteilvereins Wieblingen gegen eine 5. Neckarquerung, November 2002

<sup>35</sup> „Rektor: Ohne Klausenpfad-Ausbau geht es nicht“, Rhein-Neckar-Zeitung, 19. Dez. 2001

<sup>36</sup> „Massive Bedenken gegen einen Klausenpfad-Ausbau“, Rhein-Neckar-Zeitung, 18. Feb. 2002.

<sup>37</sup> Stunde der Wahrheit für Verkehrsplanung, Rhein-Neckar-Zeitung, 19. Dez. 2001

### **5.2 Fünfte Neckarquerung ohne Ausbau des Klausenpfads**

Diese vom Gemeinderat beschlossene Variante stößt nicht auf Zustimmung der Universität, da sie befürchtet, dass in diesem Fall der gesamte über die Neckarquerung fließende Verkehr sich in das Universitätsgelände ergießen würde. Dies würde z.B. im Bereich der Kopfklinik zu einer Zunahme des Autoverkehrs im Vergleich zu heute um 170% führen. Auch mit dieser Variante würde der Verkehr in Handschuhsheim zunehmen, z.B. in der Rottmannstraße um 7% und in der Berliner Straße-Nord um 3%. Lediglich auf der B 3 (Ortsausgang) käme es zu einer leichten Verkehrsabnahme um 3%.

### **5.3 Fünfte Neckarquerung als Brücke:**

Diese Variante, die von der Universität angestrebt wird, ist bisher weder im Verkehrsentwicklungsplan noch in dessen Fortschreibung enthalten. Die Gründe sind, dass eine Brücke in Wieblingen zu einer Beeinträchtigung von Wohngebieten führen und im Widerspruch zu den Naturschutzgesetzen und der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU stehen würde.

Für eine 5. Neckarquerung als Brücke gelten ungefähr die gleichen Zahlen der Entlastung bzw. Zunahme des Verkehrs außerhalb des Universitätsgebietes wie für einen Tunnel. (B3 -6%, nördliche Berliner Straße +17% und Rottmannstraße +7%). In Wieblingen stößt eine Neckarbrücke auf den Widerstand des Stadtteilvereins und zahlreicher Organisationen, die eine Verlärmung des südlichen Stadtteils und zusätzliche Abgasbelastungen befürchten. Der Vorteil einer Brücke wäre, dass sie mit 23 Millionen Euro nur ein Drittel eines Tunnels kosten würde (ohne die Kosten eines eventuellen Ausbaus des Klausenpfads).

Eine Brücke über das Naturschutzgebiet bei Wieblingen stieß bei der CDU auf Ablehnung. Bei einem Ortstermin der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU machten für die CDU Wieblingen Dr. Friedrich Linhart sowie die CDU-Stadträte Monika Frey-Eger und Otto Wickenhäuser deutlich, dass eine Brückenlösung für den Stadtteil inakzeptabel sei. Wieblingen leide bereits unter den erheblichen Geräuschbelästigungen der Autobahn; eine weitere Zunahme des Verkehrslärms könne man insbesondere auch aus Rücksichtnahme auf den südlichen Teil von Wieblingen nicht akzeptieren. Überdies stelle ein Brückenbau an diesen landschaftlich besonders reizvollen Teil des Neckarufers einen unerträglichen Eingriff in das Landschaftsbild Wieblingens dar, so dass *„aus Wieblinger Sicht allenfalls eine Tunnellösung in Betracht kommen kann“*.<sup>38</sup> Deshalb wurde bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans die 5. Neckarquerung auf Antrag der CDU als Tunnel und auf Antrag der Fraktion der „Heidelberger“ ohne Ausbau des Klausenpfads beschlossen.

Zur Frage, ob eine 5. Neckarquerung durch das Naturschutzgebiet und das zukünftige Flora-Fauna-Habitat im Alt-Neckar überhaupt rechtlich zulässig ist, ließ der Gemeinderat vom Max Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht ein naturschutzrechtliches Gutachten<sup>39</sup> erstellen. Darin kommen die Professoren Ulrich Beyerlin und Rüdiger Wolfrum zum Ergebnis, dass aufgrund der Gesetzeslage eine „nachhaltige Beeinträchtigung“ des geschützten Gebietes verboten ist. Davon gibt es nur eine Ausnahme,

<sup>38</sup> „Allenfalls eine Tunnellösung - Stadtteilbegehung der CDU in Wieblingen“, RNZ, 31.10.2000

<sup>39</sup> Prof. Dr. Ulrich Beyerlin und Prof. Dr. Rüdiger Wolfrum, Naturschutzrechtliches Gutachten zum Projekt der 5. Neckarquerung, MPI für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, 20.1.2003

wenn nämlich ein überwiegendes öffentliches Interesse am Bau der Neckarquerung an dieser Stelle bestünde und eine Prüfung ergäbe, dass die naturschutzrelevanten Beeinträchtigungen unvermeidbar seien und keine Alternative dazu bestünde. Dies ist nicht der Fall. Der vom Gemeinderat beauftragte Gutachter PTV-Planung Transport Verkehr AG war nämlich in umfangreichen Untersuchungen zum Ergebnis gekommen, dass *„die Kombination mehrerer ‚kleiner‘ Maßnahmen (ohne 5.Neckarquerung) in der Summe in der Lage sind, die Verkehrsverhältnisse des Neuenheimer Feldes mittelfristig nachhaltig zu verbessern und eine weitere Entwicklung des Gebietes zuzulassen“*. In seinem Gutachten kommt PTV zu der Empfehlung:<sup>40</sup>

- *„Der Bau einer 5.Neckarquerung (als Brücke oder Tunnel) mit den jeweils gegebenen Kosten oder ökologischen Nachteilen erscheint nicht verhältnismäßig.*
- *Eine 5.Neckarquerung ist nur dann erforderlich, wenn eine Entwicklung des Gebietes weit über die derzeit anvisierten Entwicklungen hinaus erfolgen soll.*
- *Alle „kleinen“ Maßnahmen sollten möglichst schnell realisiert werden.“*

Mit diesen Aussagen in dem von der Stadt Heidelberg in Auftrag gegebenen Hauptgutachten hätte eine 5.Neckarbrücke, selbst wenn sie vom Gemeinderat beschlossen würde, vor den Gerichten aufgrund der inzwischen strengen Naturschutzgesetze keinen Bestand. Würde die 5.Neckarquerung trotzdem weiter verfolgt, besteht die Gefahr, dass dadurch wertvolle Kapazitäten der Stadtverwaltung gebunden und Planungsgelder unnötig eingesetzt und Alternativen vernachlässigt werden. Dies wäre gleichbedeutend mit einem weiteren Jahrzehnt Stillstand, da aufgrund des inzwischen im Bundesnaturschutzgesetz eingeführten Verbandsklagerechts für Naturschutzorganisationen die Realisierung der 5. Neckarquerung letztlich von den Gerichten gestoppt würde.

Auch der neueste Vorschlag der Universität, die 5.Neckarquerung als Kombination von Brücke (über den Neckar) und Tunnel (in Wieblingen), würde das Naturschutzgebiet genauso beeinträchtigen.<sup>41</sup>

In einem ähnlichen Fall hat der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) Anfang des Jahres, am 9.1.03, vor dem Oberverwaltungsgericht Koblenz (OVG) einen Erfolg gegen den Ausbau der B 50 neu an der Mosel zwischen Platten und Longkamp erzielt. Dort wollte das Land Rheinland-Pfalz eine Brücke, den so genannten Hochmoselübergang, durch ein europäisches Vogelschutzgebiet bauen. Das Oberverwaltungsgericht stellte jedoch „die Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit“ des Planfeststellungsbeschlusses fest, weil die Trasse gegen das in der europäischen Vogelschutzrichtlinie verankerte „Beeinträchtigungs- und Störungsverbot“ verstößt.

#### **5.4 Zentraler Nordzubringer**

Ein schon sehr alter Plan ist der Bau eines Autobahn-Zubringers durch das Handschuhsheimer Feld. Schon Anfang der 70er Jahre gab es heftigen Widerstand dagegen. Der Widerstand wurde damals vor allem von der Gärtner-Vereinigung Heidelberg-Handschuhsheim e.V. (1.Vorsitzender Fritz Rupp) und dem Stadtteilverein getragen. Dem Widerstand schlossen sich der Obst- und Gartenbauverein Handschuhsheim, der Bauernverband Heidelberg, der Erzeuger-Großmarkt Bergstraße, die Obst- und Gemüse-

<sup>40</sup> ptv, Literaturstelle <sup>17</sup>, Kapitel „Erschließung Neuenheimer Feld“, 2001

<sup>41</sup> „5.Neckarquerung: Ein Kompromiss“, Uni-Spiegel, Universität Heidelberg, 5, Dezember 2002

Erzeugergenossenschaft Heidelberg und der Nutzwasserverband Handschuhsheim an. Der Heidelberger Gemeinderat beschloss den Bau des Nordzubringers zwar insgesamt fünfmal. Trotzdem scheiterte der Nordzubringer am Widerstand der Handschuhsheimer. Einer der stärksten Befürworter eines Nordzubringers war damals Oberbürgermeister Reinhold Zundel. Heute, ein Vierteljahrhundert später, ist Reinhold Zundel froh, dass der Zubringer verhindert wurde. "Gott sei Dank, das Feld wäre nicht mehr das Feld." schätzt er die Situation anlässlich seines 70. Geburtstages ein.<sup>42</sup>

Ein Nord-Zubringer durch die Mitte des Handschuhsheimer Feldes wäre die einzige Straßenbaumaßnahme, die für die B 3 in Handschuhsheim einen spürbaren Rückgang des Verkehrs um 30% zur Folge hätte. Auch die Berliner Straße-Nord würde um 18% entlastet werden, lediglich in Neuenheim in der Mönchhofstraße würde der Autoverkehr um ca. 10% zunehmen. Ein solcher Nord-Zubringer hätte allerdings gravierende Eingriffe sowohl in die gärtnerische Nutzung des Handschuhsheimer Feldes wie in dessen immer wichtiger werdende Erholungsfunktion zur Folge. Verkehrstechnisch wäre ein leistungsfähiger Anschluss eines Nordzubringers an die Berlinerstraße durch den Bau des Technologiezentrums II heute nicht mehr möglich. Ein zentraler Nordzubringer wird heute von keiner Partei im Gemeinderat und auch nicht von der Universität Heidelberg vorgeschlagen.

Um das Problem der Beeinträchtigung des Handschuhsheimer Feldes zu verringern, wurde die Idee eines Tunnels durch das Neuenheimer Feld in Nord-Süd-Richtung entwickelt. Dieser sogenannte

### **5.5 „Radieschen-Tunnel“**

würde die Bewegungsfreiheit im Handschuhsheimer Feld nicht beeinträchtigen. Er könnte jedoch nur mit Zustimmung der betroffenen Grundstückseigentümer verwirklicht werden. Für die Hauptverkehrsströme ins Neuenheimer Feld, die von Süden und Westen kommen, wäre ein Radieschentunnel keine Lösung. Der Verkehr auf der Ernst-Walz-Brücke würde durch seinen Bau nicht spürbar nur um 4 % abnehmen. Für die gärtnerische und landwirtschaftliche Nutzung hätte er für die betroffenen Grundstückseigentümer Nachteile, da die Hydrologie der Grundstücke über dem Tunnel beeinträchtigt wäre. Der Boden hätte keine Verbindung zum Grundwasser mehr, was sich nachteilig auf die gärtnerische Nutzung auswirken würde. Zur Abführung der Abgase aus dem Tunnel müssten mehrere Entlüftungsbauwerke entlang der Strecke gebaut werden. Die neuen EU-Richtlinien zur Sicherheit von Tunnelbauwerken würden zu einer aufwändigen und damit teuren Bauweise führen. Darin liegt das eigentliche Problem eines Tunnels über eine Strecke von 2,2 km. Bei einem Beschluss für einen Radieschentunnel wäre es sehr wahrscheinlich, dass die Straße im Verlauf des Verfahrens nicht auf der ganzen Länge als Tunnel, sondern aus Kostengründen zunächst teilweise und später vollständig oder weitgehend als oberirdischer Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld geführt würde. Wie so etwas abläuft, lässt sich am Beispiel der 5. Neckarquerung studieren. Nachdem eine 5. Neckarquerung im bisherigen Verkehrsentwicklungsplan nicht enthalten war, beschloss der Gemeinderat im Jahr 2001 in der Fortschreibung des VEP diese Neckarquerung zunächst als Tunnel, um eine Belastung des

---

<sup>42</sup> Bauer, P. und Teufel, D. Die Flächenentwicklung Handschuhsheims, Jahrbuch 2000 des Stadtteilvereins Handschuhsheim, Seite 98-103

Naturschutz- und FFH-Gebietes Alt-Neckar zu vermeiden. Der Beschluss war jedoch noch keine 2 Jahre alt, als der Gemeinderat wegen der Kosten des Tunnels (die natürlich vorher auch schon bekannt waren), umschwenkte und seinen Beschluss änderte. Die Neckarquerung wird jetzt an derselben Stelle oberirdisch als Brücke geplant.

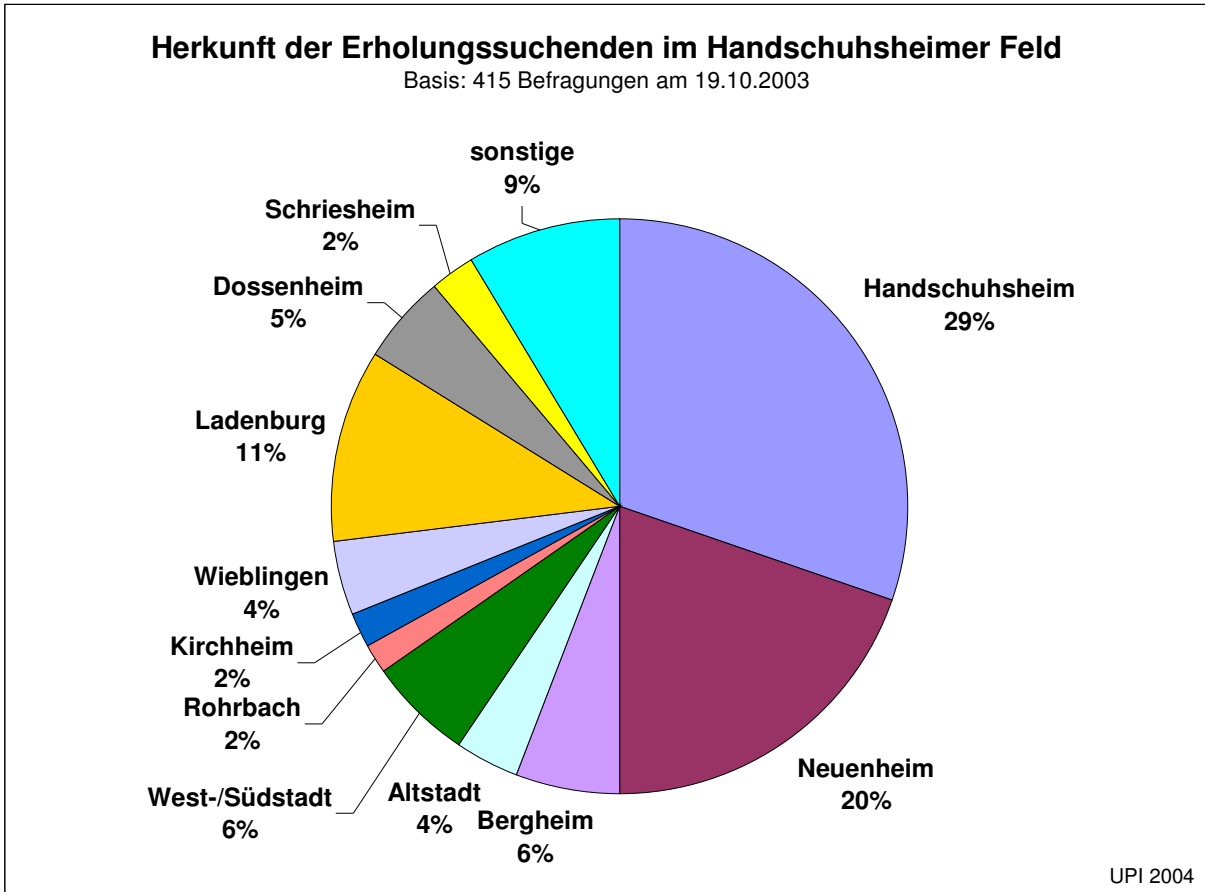
### **5.6 „Kleiner“ Nordzubringer**

Als Alternative zu einem zentralen Nord-Zubringer wurde ein westlicher Zubringer diskutiert. Dieser „kleine“ Nordzubringer würde vom westlichen Universitätsgelände über die Tiergartenstraße und das Gelände der Fennenbergerhöfe über oder auf dem Allmendpfad durch das nördliche Handschuhsheimer Feld bis zur bestehenden Umgehungsstraße Dossenheim verlaufen. Die Tiergartenstraße besitzt heute nördlich des Schwimmbads keine Geh- und Radwege und müsste deshalb in das Gelände des Bundesleistungszentrums hinein ausgebaut werden. Ab dem Springer-Verlag existiert nur ein schmaler, asphaltierter Weg, der erheblich in die Kleingartenanlagen und die Anwesen mehrerer Vereine hinein verbreitert werden müsste. In diesem Bereich würde der kleine Nordzubringer nahe dem Leinpfad verlaufen, der eine wichtige Naherholungsachse am Neckar darstellt und in Zukunft als Fuß- und Radweg vom Wehrsteg bis zur Autobahnunterführung ausgebaut werden soll. Im Norden müsste die Straße auf einer Länge von mindestens 1,2 Kilometern mitten durch das nördliche Handschuhsheimer Feld durch einen für die Naherholung sehr sensiblen Bereich neu gebaut werden. Würde er stattdessen entlang dem Neckargewann direkt zur Autobahnausfahrt geführt werden, müsste dieses auf einer Länge von 1 km verbreitert und auf einer Länge von 850 m durch das Dossenheimer Feld eine neue Straße gebaut werden. Dieser Bereich ist der für die Naherholung wichtigste Bereich des Handschuhsheimer Feldes. Der Allmendpfad und das Neckargewann sind beliebte Ausflugswege für Spaziergänger, Jogger und Fahrradfahrer Richtung Ladenburg. Drei Zählungen an Sonntagen im Februar und Oktober ergaben zwischen 3 000 und 4 100 Erholungssuchende pro Tag in dem von einem kleinen Nordzubringer tangierten Bereich des Allmendpfades.<sup>43</sup>

Um zu ermitteln, woher die Erholungssuchenden kommen, wurden bei der Zählung am 19.10.2003 insgesamt 415 Personen nach ihrem Wohnort befragt. Die Grafik „Herkunft der Erholungssuchenden“ zeigt die Verteilung auf die wichtigsten Herkunftsstadtteile.

---

<sup>43</sup> Eine Zählung am 23.2.2003 ergab zwischen 14 und 17 Uhr 1 330 Erholungssuchende, die Hochrechnung auf den ganzen Tag ca. 3 000 Erholungssuchende nur auf diesem Teil des Allmendpfades. Eine Zählung am 9.3.2003 ergab in der Zeit von 10 – 17 Uhr 3150, hochgerechnet auf den ganzen Tag ca. 4100 Erholungssuchende. Eine Zählung am 19.10.2003 ergab in der Zeit von 10 – 17 Uhr 2549, hochgerechnet auf den ganzen Tag ca. 3400 Erholungssuchende.





Der Anteil verlärmter Landschaft nimmt heute immer mehr zu. 1975 waren bereits 53% der Flächen im Rhein-Neckar-Gebiet durch Lärm über 50 dB(A) belastet. Bis 1992 stieg dieser Anteil auf 64%<sup>44</sup> und dürfte seither weiter zugenommen haben. Im Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan Handschuhsheimer Feld<sup>45</sup> heißt es dazu: *„Als einziger siedlungsnaher Freiraum in der Ebene auf Heidelberger Gemarkung ist das Handschuhsheimer Feld nicht von Verkehrsflächen für den MIV unterbrochen und bietet zusammenhängenden Landschafts- und Erholungsraum mit einem attraktiven Fuß- und Radwegenetz. Die Bedeutung einer solchen Qualität wird insbesondere beim Vergleich mit den Feldern anderer Stadtteile deutlich.“* Der Straßenneubau durch das nördliche Handschuhsheimer Feld würde mitten durch ein Trinkwasserschutzgebiet verlaufen, das zur Sicherung der vorhandenen Grundwasservorräte in Zukunft erheblich ausgedehnt werden soll. Der Schutz des Handschuhsheimer Feldes ist seit Jahrzehnten erklärtes Ziel der Handschuhsheimer. Auch im jüngst stattgefundenen Workshop zum Stadtteilrahmenplan plädierte die überwiegende Mehrheit der vertretenen Handschuhsheimer Organisationen und Unternehmen für eine Sicherung des Handschuhsheimer Feldes gegen eine weitere Bebauung und gegen weiteren Straßenbau im Feld.<sup>46</sup> Wie die Herkunft der Erholungssuchenden zeigt, geht die Bedeutung des Handschuhsheimer Feldes aber weit über den Stadtteil Handschuhsheim hinaus.

Wegen der Randlage wären die Entlastungswirkungen eines „Kleinen Nordzubringers“ gering. Für die B 3 läge die Entlastung nur bei einem Fünftel im Vergleich zu einem zentralen Nord-Zubringer, nämlich bei 5,8%. Auch die nördliche Berliner Straße wäre nur leicht um 5% entlastet, Bergheim (Ernst-Walzbrücke) sogar nur um 3,8%. Auf der Achse Rottmannstraße würde der Kfz-Verkehr nach dem Gutachten der PTV um 12% zunehmen. In diesen Zahlen nicht berücksichtigt ist das Problem, dass durch eine Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten neuer Autoverkehr erzeugt wird: Das Handschuhsheimer Feld ist heute noch ein hochwertiges Naherholungsgebiet, in das die Menschen ohne Nutzung des Autos gelangen können. Wird dieses durch Lärm- und Abgasemissionen und die Zerschneidungsfunktion einer Straße beeinträchtigt, wird es für die Naherholung weniger attraktiv. Dies hat zur Folge, dass ein Teil der Naherholungssuchenden mit dem Auto weiter entfernte Erholungsräume aufsucht. Ein kleiner Nordzubringer würde zu so einer Neuinduktion von Autoverkehr führen.

Für die Universität wäre ein kleiner Nordzubringer keine Lösung. In Bergheim und auf der Ernst-Walz-Brücke (-3,7%) würde ein kleiner Nordzubringer den Verkehr nur unwesentlich beeinflussen. Die Hauptverkehrsströme in das Neuenheimer Feld kommen aus dem Süden und Südwesten. Für diese Verkehrsströme brächte die Fahrt über den kleinen Nordzubringer eine Fahrtverlängerung um 4 bis 12 km, pro Tag also um 8 bis 24 km. Die Universität favorisiert diese Lösung deshalb nicht. Sie hat, wie Universitätsrektor Prof. Dr. Hommelhoff auf der Veranstaltung des Stadtteilvereins in Wieblingen erklärte, nichts gegen einen kleinen Nordzubringer, weist allerdings darauf hin, dass dieser keine Alternative zur 5.

---

<sup>44</sup> Landesanstalt für Umweltschutz LfU Baden-Württemberg, Hrsg: Lärmbekämpfung – Ruheschutz, Analysen, Tendenzen, Projekte in Baden –Württemberg, 1995

<sup>45</sup> Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt, Bebauungsplan Handschuhsheim Handschuhsheimer Feld, Aufstellungsbeschluss 26.8.2002

<sup>46</sup> Stadtteilrahmenplan Handschuhsheim, Dokumentation der Workshops am 12. und 20.11.2002, Entwicklungsziele und Maßnahmenvorschläge, Stadt Heidelberg, Februar 2003, S. 52, 56

Neckarquerung sei, da damit eine Anbindung der Universität an die Hauptverkehrsströme aus Süden und Südwesten nicht gegeben wäre. PTV-Planung Transport Verkehr GmbH schreibt als Ergebnisse der Untersuchung: *„Ein sog. „kleiner Nordzubringer“ ist relativ umwegig und wird deshalb nur durch den Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Feldes akzeptiert. Die Entlastungswirkung für Handschuhsheim ist (im Gegensatz zu einem „echten“ Nordzubringer) nicht ausgeprägt.“* Ptv kommt zu folgenden Empfehlungen: *„Dem geringen Aufwand steht ein ebenso geringer Vorteil gegenüber. Eine abschließende Bewertung ist nicht möglich. Hierzu fehlt insbesondere die Ermittlung der Kosten und der Auswirkungen auf Grundstücke Dritter und ökologische Belange.“*<sup>17</sup>

Ein westlicher Nordzubringer wäre vermutlich nur gegen den starken Widerstand betroffener Anlieger und Vereine zu realisieren. Bei einem Beschluss für einen kleinen Nordzubringer bestände deshalb die Gefahr, dass der Nordzubringer durch diesen Widerstand und durch die Tatsache seiner geringen Effizienz im Laufe der Planung weiter nach Osten mitten in das Handschuhsheimer Feld verlegt würde. Damit könnte ein Beschluss für einen kleinen Nordzubringer am Ende zu dem zentralen Nordzubringer mitten durch das Handschuhsheimer Feld führen.

## **6 Zusammenfassung**

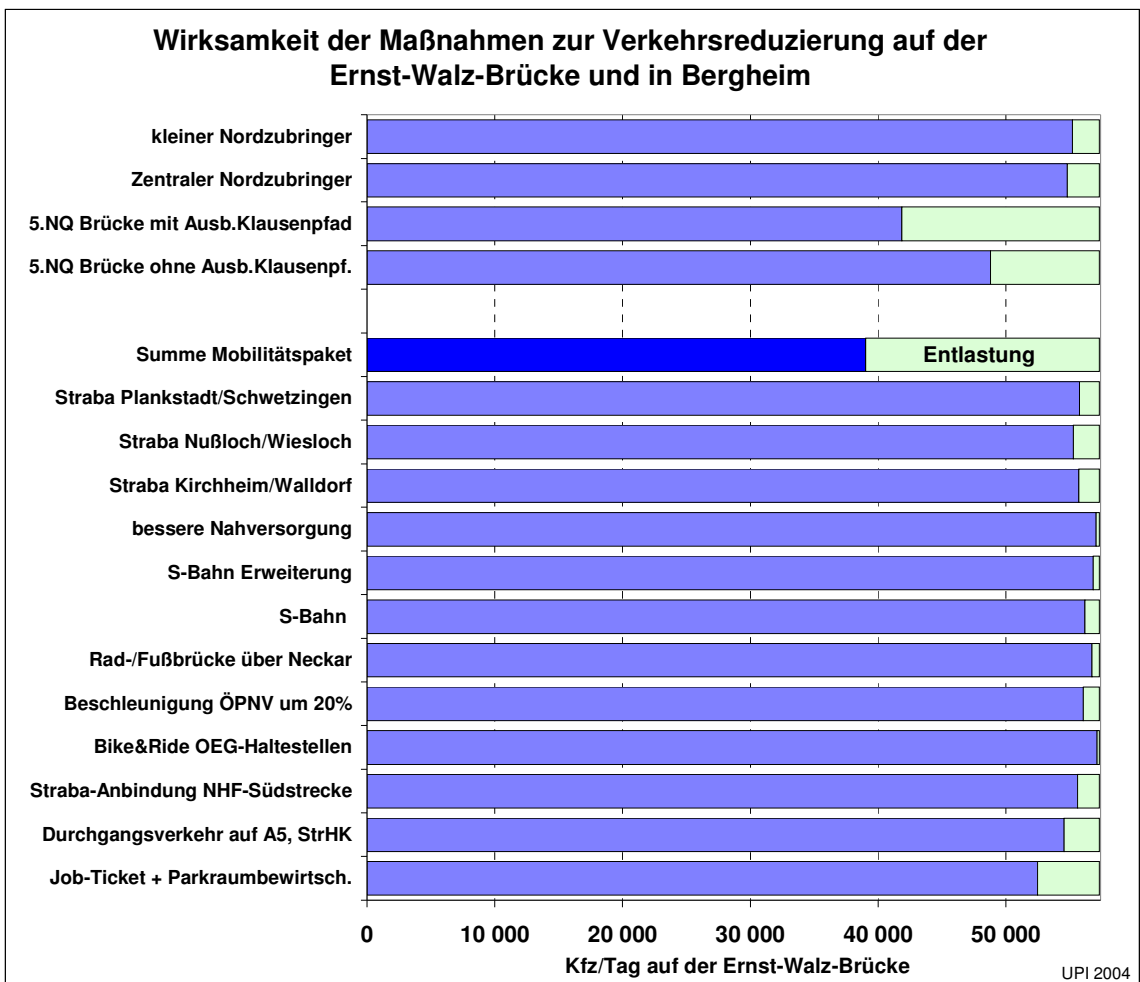
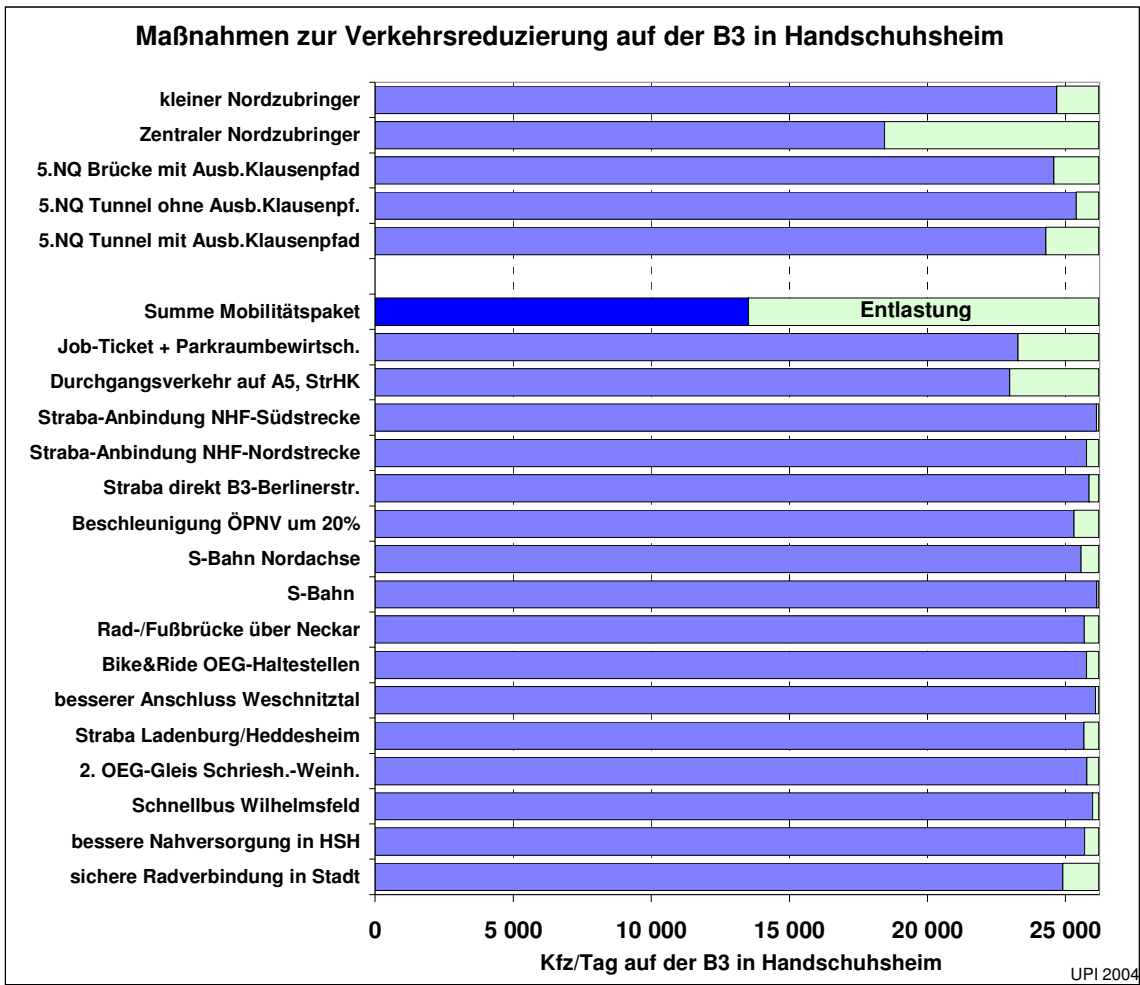
Die heute möglichen Maßnahmen zur Entlastung der B3 in Handschuhsheim und der Ernst-Walz-Brücke sind in Tabelle 2 zusammengestellt.

Die beiden anschließenden Grafiken zeigen die Ergebnisse für Handschuhsheim und Bergheim grafisch.

Nr.	Maßnahme	Verringerung des Kfz-Verkehrs auf der				Mehrverkehr an anderen Stellen	wie schnell realisierbar ?	Kosten, Mio €	
		B3 in Hsh	nördl.Berlinerstr.	Rottmannstr.	Ernst-Walz-Brücke			einmalig	pro Jahr
4.1+4.2	Job-Ticket + Parkraumbewirtsch.	-11%	-10%	-6%	-8%	nein	Monate	0	0
4.13+4.14	Durchgangsverkehr auf A5- Str.HK	-12%	-14%	-4%	-5%	nein	Monate	0,1	0
4.3	Straba-Anbindung NHF-Südstrecke	-0,3%	-0,4%	0%	-3%	nein	4 Jahre	7	0,25
4.3	Straba-Anbindung NHF-Nordstrecke	-2%	-2%	0%	0%	nein	4 Jahre	7	0,25
4.4	2. OEG-Gleis Schriesh.-Weinheim	-1,6%	-1%	-1%	0%	nein	5 Jahre	?	0
4.5	Straba direkt B3-Berlinerstraße	-1%	-2%	0%	-0,1%	nein	1 Jahr	0	0,12
4.6	besserer Anschluss Weschnitztal	-0,5%	-0,4%	-0,4%	0%	nein	Monate	0	0
4.7	Bike&Ride OEG-Haltestellen	-1,7%	-1%	-1%	0%	nein	2 Jahre	0,05	0
4.8	Beschleunigung ÖPNV um 20%	-3%	-4%	-2%	-2%	nein	1 Jahr	0,3	-8
4.9	Rad-/Fußbrücke über Neckar	-2%	-3%	-2%	-1%	nein	5 Jahre	1	0
4.10	S-Bahn	-0,3%	-0,3%	-0,2%	-2%	nein	15.12.2003		
4.11	S-Bahn Nordachse	-2,4%	-2%	-2%	-0,1%	nein	5 Jahre	?	?
4.12	Straba Ladenburg/Heddesheim	-2%	-1,7%	-1,7%	-0,1%	nein	6 Jahre	?	?
4.15	Schnellbus Wilhelmsfeld	-1%	-1%	0%	0%	nein	Monate	0	0,10
4.16	bessere Nahversorgung in HSH	-2%	-1%	-4%	-0,2%	nein	3 Jahre	0	0,05
4.17	sichere Radverbindung in Stadt	-5%	0%	-12%	0%	nein	2 Jahre	0,1	0
4.18	Straba Kirchheim/Walldorf	0%	0%	0%	-2,8%	nein	6 Jahre	?	?
4.19	Straba Nußloch/Wiesloch	0%	0%	0%	-3,5%	nein	6 Jahre	?	?
4.20	Straba Plankstadt/Schwetzingen	0%	0%	0%	-2,7%	nein	6 Jahre	?	?
	<b>Summe</b>	<b>-48%</b>	<b>-44%</b>	<b>-37%</b>	<b>-31%</b>	nein		15,6	-7,2
5.1	5.NQ Tunnel mit Ausb.Klausenpfad	-7,3%	+17%	+5%	-25,7%	ja	10-15 Jahre	100	1,5
5.2	5.NQ Tunnel ohne Ausb.Klausenpf.	-3,1%	+3%	+7%	-14,8%	ja	10-15 Jahre	95	1,2
5.3	5.NQ Brücke mit Ausb.Klausenpfad	-6,2%	+17%	+7%	-27,0%	ja	10-15 Jahre	25	0,9
5.4	Zentraler Nordzubringer	-29,6%	-18%	+1%	-4,4%	ja	10-15 Jahre	?	?
5.6	kleiner Nordzubringer	-5,8%	-5%	+12%	-3,7%	ja	8 Jahre	15	0,3

Tabelle 2: Maßnahmen zur Entlastung der B3 in Handschuhsheim

Bei der Berechnung der Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen 4.1 bis 4.20 wurde angenommen, daß sie zusammen realisiert werden; bei den Maßnahmen 5.1 bis 5.6, daß sie einzeln verwirklicht werden. Bei Kombination mehrerer der Maßnahmen 5.1 bis 5.6 oder der Maßnahmen 4.1 bis 4.20 mit einer Maßnahme aus 5 wäre die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen geringer



## 7 Was bisher schon erreicht wurde

1970 wurde in Heidelberg der erste „Generalverkehrsplan“<sup>47</sup> erstellt und vom Gemeinderat beschlossen. 1978 erfolgte eine Fortschreibung.<sup>48</sup> In beiden Plänen wurde eine große Zahl von Straßenbaumaßnahmen empfohlen. Ihre Umsetzung war sehr unterschiedlich: Während im Süden Heidelbergs etliche davon gebaut wurden (vollständiger Neubau der L594a und der B3 neu, der B535 und der L600neu, vierspuriger Ausbau der Lessing- und Römerstraße und der L594), scheiterten sie im Norden Heidelbergs am Widerstand der Handschuhsheimer. Der Generalverkehrsplan hatte u.a. den sog. Kurpfalzring (5. Neckarbrücke), einen Autobahnzubringer durch das Handschuhsheimer Feld, beide verbunden mit einem riesigen Kleeblatt und einen sechsspurigen Ausbau der Ernst-Walzbrücke mit einer Beseitigung der dortigen Straßenbahngleise vorgeschlagen.

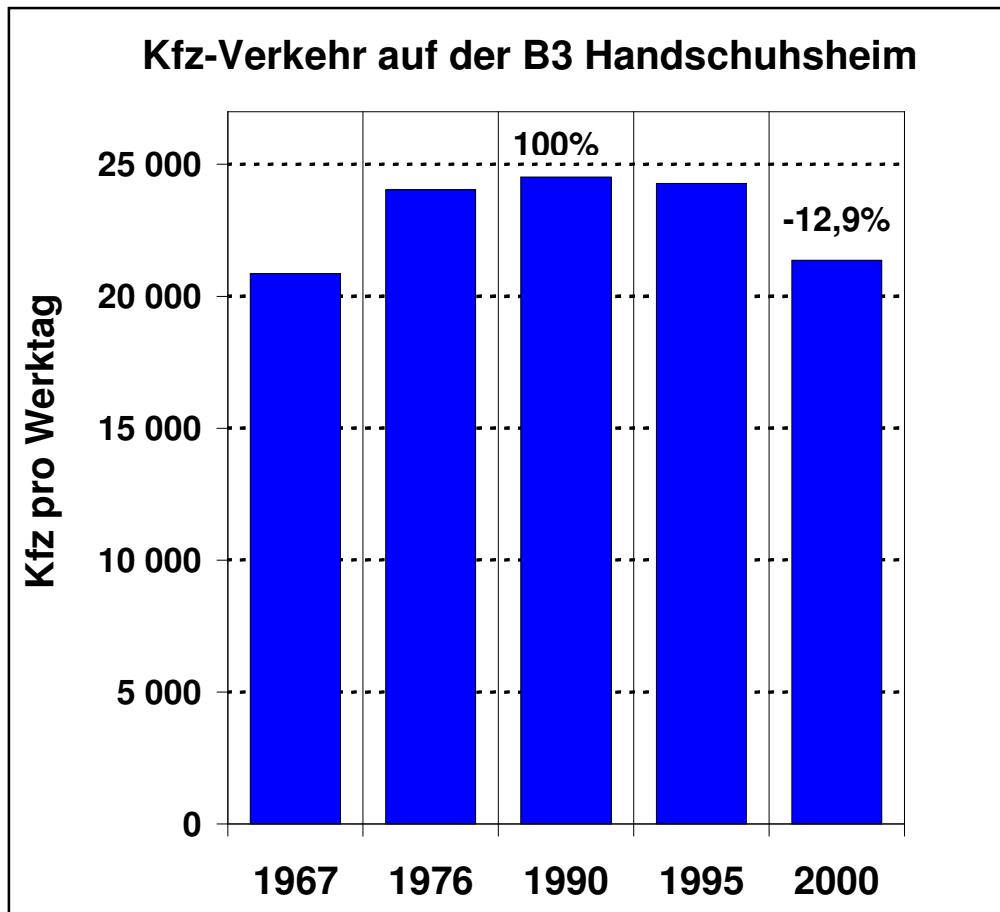
Wo ist es heute schöner, wo kann man die heimatliche Landschaft besser genießen, wo ist die Verlärmung und Zerschneidung der Landschaft geringer und die Wohnqualität besser, im Süden oder im Norden? Wir können heute den Handschuhsheimern dankbar sein, die in den siebziger und achtziger Jahren unsere Heimat vor der Zerstörung bewahrten und verhinderten, dass dieser „Fortschritt“ unser Land heimsuchte. Ein „Fortschritt“, der vor allem Lärm, Abgase und mehr Verkehr brachte. Im Süden z.B. an Rohrbach-Markt ist der Verkehr inzwischen unerträglich, die Einfallstraßen nach Heidelberg sind breite, unmenschliche Schneisen, die Straßenbahn nach Nussloch und Wiesloch längst begraben, Rad- und Spazierwege übers Feld enden an Straßenböschungen und Schnellstraßen und der Verkehr nimmt von Jahr zu Jahr zu. Wir können, verglichen mit dem Süden, heute von Glück sagen, dass diese Konzepte bei uns nicht verwirklicht wurden. Die Straßenbahn die Bergstraße entlang gibt es noch, sie wurde und wird sogar ausgebaut. Über die Felder kann man noch ungestört fast überall hin spazieren und mit dem Fahrrad fahren und der Verkehr auf der B3 hat in den letzten Jahren nicht zu-, sondern abgenommen.

Die Folgen dieser Straßenbaumaßnahmen lassen sich an der Entwicklung des Verkehrs deutlich ablesen. Auf der B3 im Süden an Rohrbach-Markt nahm der Kfz-Verkehr deutlich zu, seit 1967 um 45%. Die Begründung für die Realisierung der Straßenbauvorhaben des Generalverkehrsplans war damals, dass sie gebaut werden müssten, um die bestehenden Straßen zu entlasten.

---

<sup>47</sup> Schaechterle, KH., Holdschuer, G., Verkehrsuntersuchung zur Aufstellung eines Generalverkehrsplans für die Stadt Heidelberg, Ulm, 1970

<sup>48</sup> Schaechterle, KH., Holdschuer, G., Generalverkehrsplan Heidelberg Fortschreibung, Ulm, 1978



Ganz anders verlief die Entwicklung in Handschuhsheim, wo diese Straßenbauten verhindert wurden: Die Grafik „Kfz-Verkehr auf der B 3 Handschuhsheim“ zeigt die Ergebnisse von Verkehrszählungen des Generalverkehrsplans (1967, 1976)<sup>48</sup> und des Straßenbauamtes Heidelberg (1990 – 2000)<sup>49</sup> in Handschuhsheim am nördlichen Ortsausgang. Der Verkehr nahm zunächst auch zu. Dann trat jedoch eine Trendwende ein. Seit 1990 ging der Kfz-Verkehr auf der B3 in Handschuhsheim wieder zurück, bis 2000 um 12,9%. Damit liegt er heute fast auf der gleichen Höhe wie in den sechziger Jahren. Das ist umso bemerkenswerter, als die Zahl der Berufseinpender aus dem Norden nach Heidelberg von 1992 auf 2000 von 4900 auf 5470 (+11,6%) zugenommen hat.<sup>50</sup>

Statt eines massiven Ausbaus des Straßennetzes wie im Süden begann in den 90er Jahren im Norden eine Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs. Während in den 60er und 70er Jahren das Straßenbahnnetz der HSB halbiert worden war, erfolgte mit dem Lückenschluss in der Berlinerstraße in Handschuhsheim zum ersten Mal wieder ein Neubau einer Straßenbahnstrecke, der eine Fahrmöglichkeit in Richtung Universitätsgelände und Hauptbahnhof ermöglichte. Durch den Bau eines zweiten Gleises zwischen Handschuhsheim und Schriesheim konnte der OEG-Takt am 30.5.1999 durchgängig von 20 auf 10 Minuten halbiert werden.

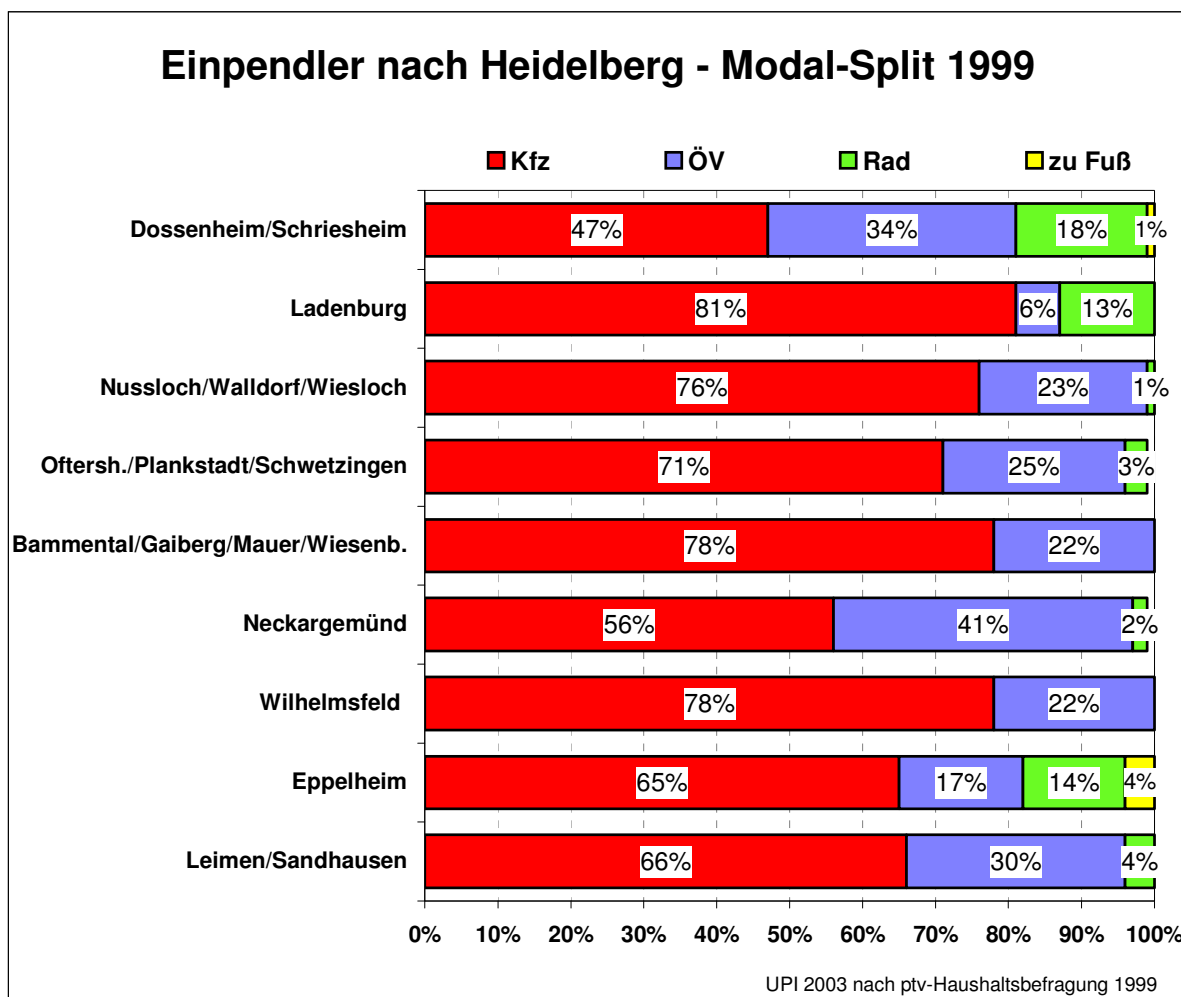
<sup>49</sup> Straßenbauamt Heidelberg, Straßenverkehrszählung 2000, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, 2002

<sup>50</sup> Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Pendlerbericht 2000, Berufspendler in Heidelberg, Statistische Kurzmitteilung Nr. 40, September 2002

Durch den Umbau des OEG-Bahnhofs und die Weiterführung der Linie 1 bis Handschuhsheim wurde im November 2002 auch der Takt in die Berlinerstraße Richtung Hauptbahnhof von 10 auf 5 Minuten halbiert. Die OEG stellte zum selben Zeitpunkt samstags vom 30- auf den 20-Minuten-Takt um. Beides dürfte zu einer weiteren Entlastung der B3 geführt haben, die in der Grafik noch nicht enthalten ist.

Diese bisher schon durch wenige Maßnahmen erreichte Entlastung der B3 (bis 2000 um 12,9%) ist rund doppelt so stark wie der Rückgang, der sich z.B. durch einen kleinen Nordzubringer über die Tiergartenstraße (5,8%) oder durch eine fünfte Neckarquerung (3% - 7%) erreichen ließe. Dies zeigt, dass die positive Wirkung kleiner und kurz- bis mittelfristig realisierbarer und leicht finanzierbarer Maßnahmen spürbar ist. Es kommt darauf an, diese Maßnahmen sinnvoll zu kombinieren und sie zügig umzusetzen, damit bereits in den nächsten Jahren weitere spürbare Verbesserungen beim Durchgangsverkehr in Handschuhsheim eintreten.

Die Wirksamkeit von verkehrsplanerischen Maßnahmen zeigt sich auch bei der Zusammensetzung des Verkehrs. Die nachfolgende Grafik zeigt die Verkehrsmittel der täglichen Einpendler nach Heidelberg:



So kamen z.B. bereits 1999 aus Dossenheim und Schriesheim mit 47% weniger als die Hälfte der Einpendler mit dem Auto, 53% dagegen mit dem Umweltverbund (34% mit dem ÖPNV und 18% mit dem Fahrrad). Dossenheim und Schriesheim sind gut mit der OEG an Heidelberg angebunden, die Fahrt mit dem Fahrrad durch das Handschuhsheimer Feld ist schön und ungefährlich. (Die Daten aus dem Jahr 1999 erfassen noch nicht die durch die Takthalbierung der OEG eingetretenen Verbesserungen.)

Aus Ladenburg dagegen, das nur sehr schlecht mit dem Öffentlichen Verkehr zu erreichen ist, kommen fast doppelt soviel (81%) mit dem Auto. Sogar mit dem Fahrrad kommen aus Ladenburg mehr als doppelt soviel wie mit dem ÖPNV. Auch aus den Gemeinden im Süden, die keine attraktive Schienenverbindung nach Heidelberg haben, kommen rund Dreiviertel mit dem PKW. Hier liegen durch den Ausbau eines modernen ÖPNV erhebliche Umlagerungspotentiale.

## **8 Fazit**

Wir stehen vor dem Problem, dass seit vielen Jahren vornehmlich darüber gestritten wird, welches von mehreren Großprojekten zur Anbindung des Neuenheimer Feldes gebaut wird. Alle diese Großprojekte, über die diskutiert wird, haben gemeinsam, dass sie viel Geld kosten, wenig bewirken und, wenn überhaupt, nur langfristig zu verwirklichen sind.

Gleichzeitig wird von Seiten der Stadtverwaltung, des Gemeinderates und der Universität seit vielen Jahren vernachlässigt, die zahlreichen kleinen und mittleren Maßnahmen zu realisieren, mit denen sofort bis mittelfristig eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine Entlastung Handschuhsheims erreicht werden könnte. Der Streit über das Für und Wider der Großprojekte verstellt den Blick für die Möglichkeiten des realistisch Machbaren. Es sollte deshalb jetzt endlich daran gegangen werden, mit erster Priorität all das zu realisieren, was man schon vor 10 Jahren hätte machen können: Eine Schienen-Anbindung des Neuenheimer Felds, ein Job-Ticket für die Beschäftigten, eine Bewirtschaftung der 5500 Stellplätze, eine bessere Straßenbahnanbindung vom Norden in die Berliner Straße, die Vorbereitung der Ausdehnung der S-Bahn nach Norden, die Schaffung einer sicheren Fahrradverbindung in die Stadt u.a. Werden diese Maßnahmen (4.1 bis 4.17) realisiert, wogegen weder Gesetze noch technische Hürden noch öffentliche Finanzen sprechen, würde der Kfz-Verkehr in Handschuhsheim auf der B 3 um rund 48 Prozent reduziert werden. Das hätte keine negativen Folgen für das Handschuhsheimer Feld und wäre achtmal soviel wie mit einer 5. Neckarbrücke oder mit einem kleinen Nord-Zubringer erreichbar wäre, falls diese überhaupt jemals zu realisieren wären.