

VCD Rhein-Neckar e.V. Hauptstraße 42 69117 Heidelberg

Offener Brief an den Rektor der Ruprecht-  
Karls-Universität Heidelberg  
Herrn  
Prof. Dr. rer. nat. habil Bernhard Eitel

per E-Mail:  
**rektor@rektorat.uni-heidelberg.de**

**Kreisverband Rhein-Neckar e.V.**

**Geschäftsstelle:**  
Hauptstraße 42  
69117 Heidelberg  
Tel.: (AB) / Fax (0 62 21) 16 08 93

**eMail:** rhein-neckar@vcd.org  
**Homepage:** www.vcd.org/rhein-neckar

**ÖPNV:**  
alle Linien bis Bismarckplatz,  
5 Minuten zu Fuß in die Hauptstraße

**Bankverbindung:**  
H+G-Bank HD BLZ 672 901 00  
Geschäftskonto Nr. 65 68 90 06

**Bearbeiter:** Thomas Hoffmann

Heidelberg, den 13.04.2008

## **Straßenbahnstrecke im Neuenheimer Feld**

Sehr geehrter Herr Professor Dr. Eitel,

vielen Dank für Ihre Klarstellung in der Rhein-Neckar-Zeitung vom Freitag. Dieser Beitrag hat sicherlich dazu beigetragen, Wahrheit von Annahme zu trennen.

Der VCD verfolgt die Diskussion um eine Einbindung des Campus in das Straßenbahnnetz seit vielen Jahren. Daher ist es uns zunächst ein Anliegen zu betonen, dass auf etwa 4/5 der Strecke (Jahnstraße – Zoo – Kopfklinik) **bereits heute** einen **Konsens** zwischen allen Beteiligten, also der Stadt (Verwaltung und Gemeinderat), der Universität, dem Klinikum und dem DKFZ besteht. Dieser gemeinsame Erfolg darf nicht hoch genug gewertet werden.

Nichts desto trotz sind die Auseinandersetzungen um das Restverbindungsstück zur Berliner Straße heftiger denn je. Für uns gibt es keinen Grund, an Ihrer Aussage zum Handschuhsheimer Feld zu zweifeln. Wohl aber bestätigen Sie, dass die Planung der Universität aus früheren Jahren, den **Klausenpfad** zur Randerschließungsstraße auszubauen, weiterhin Bestand hat. Wie Sie wissen, wird diese Maßnahme aber auf absehbare Zeit **keine Mehrheit im Heidelberger Gemeinderat** finden. Für viele Jahre müssen Sie also noch mit der „Durchgangsstraße“ Im Neuenheimer Feld leben.

Wir wollen nun neue Türen für einen Kompromiss aufstoßen. Daher möchten wir Ihnen unsere verkehrstechnische Sicht der Möglichkeiten aufzeigen, um Ihnen in den weiteren Verhandlungsschritten die Argumentation zu erleichtern. Wir gliedern unsere Argumentation nach den von Ihnen als zentral eingestuften Argumenten.

### **Erschütterungen:**

Wie Sie anmerken, sind Erschütterungen bereits heute ein Problem, das Sie nicht verschärfen wollen. Fraglich aus unserer Sicht ist allerdings, ob eine Straßenbahntrasse das Problem tatsächlich verschlimmern würde. Im Gegenteil könnte der Neubau einer Gleistrasse Ihre heutigen Probleme lösen helfen. Und dies auf zweierlei Art und Weise:

1. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, werden bei einer nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zuschussfähigen Baumaßnahme die Gesamtkosten subventioniert. Im Falle der Straßenbahn Kirchheim wurde somit auch die Erneuerung der Kanalisation, der Widerlager der Montpellierbrücke, die Gestaltung des Odenwaldplatzes

oder auch die Neuordnung der Kfz-Spuren am Römerkreis zu 80% von Land und Bund bezahlt.

Eine Neubaumaßnahme bietet daher die Chance, im Bestand Verbesserungen zu erzielen, die sonst als zu aufwendig und zu teuer eingestuft würden. Es könnte daher eine Veränderung der Fahrbahnbeschaffenheit in den Bauumfang integriert werden. Diese Maßnahme kann die von Ihnen genannten **Erschütterungen eliminieren** (z. B. elastische Lagerung der Deckel oder Verlegung der Kanalisation).

2. Möglicherweise gehen Sie davon aus, dass nach dem Bau einer Straßenbahn die heutigen Busverkehre der Vergangenheit angehören werden. Dies wird auch der Fall sein, falls die komplette Lösung umgesetzt wird. Bei einer Teilvariante, wie der Verschwenkung über den Klausenpfad, ist aus der Erfahrung in Heidelberg davon auszugehen, dass weiterhin zumindest die Buslinie 31 (Uniplatz – Kopfklinik) verkehren wird. Diese Vermutung liegt nahe, da im Falle der Straßenbahn nach Kirchheim ebenso verfahren wurde und parallel zu sechs Bahnen weiterhin sieben Busse pro Stunde nach Kirchheim fahren. Sicherlich erinnern Sie sich an die Proteste der Anwohner der Pleikartsförster Straße.

Die Fahrzeuge der **Buslinie 31** werden dann **weiterhin** in der Straße Im Neuenheimer Feld möglicherweise über die Kanaldeckel rollen und damit **Messergebnisse stören**.

Die Physik ist eine objektive Wissenschaft. Wenn es hier unterschiedliche Ergebnisse zur selben Fragestellung gibt, müssen die Annahmen und Prämissen im gegenseitigen Einvernehmen objektiv festgelegt werden. Die Straßenbahn, da sind wir uns sicher, wird keine zusätzlichen Schwingungen erzeugen, wenn die Strecke entsprechend geplant und gelagert ist (z.B. Feder-Masse-System) und möglichst geradlinig verläuft.

### **Elektromagnetische Felder**

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat versucht, durch den Kauf der neuen Stadtbahnen mit oberleitungsfreiem Betrieb alle Elektromogprobleme auszuräumen. Falls diese Maßnahme nicht ausreichen sollte, ist die Stadtverwaltung hier sicherlich gesprächsbereit.

### **Zerschneidung des Campus'**

In der Verkehrsplanung, das wissen Sie als Geograph sicherlich, geht man grundlegend nach dem Grundsatz vor, dass Autoverkehr möglichst unsichtbar in Randlage geführt werden soll, wobei der öffentlicher Verkehr – insbesondere der **Straßenbahnverkehr – möglichst** nah an die Bedarfsträger, die Mitarbeiter und Studenten der Universität, also sichtbar **in Mittellage** geführt wird. Dieser grundsätzlichen Vorgehensweise widerspricht also eine Führung der Straßenbahn in Randlage im Klausenpfad. Sicherlich wäre dies aus Sicht der Universität die gewünschte Führung des Autoverkehrs, für den ÖPNV kann dies aber nicht gelten.

Ob nun eine Gleistrasse eine Zerschneidungsfunktion hat oder nicht, hängt in erster Linie von der konkreten Gestaltung ab. Wie einzelne Strecken in Heidelberg, beispielsweise die Berliner Straße, die Kurfürstenanlage oder auch die neu gebaute Ringstraße zeigen, können Straßenbahntrassen, ebenso wie stark befahrene Straßen, tatsächlich zu einer Zerschneidung führen. Dies muss aber nicht sein. **Bereits heute zerschneidet die Straße** aufgrund nur weniger Querungsmöglichkeiten **den Campus** deutlich. Durch den Bau der Gleistrasse sind, wie erwähnt, auch Änderungen an der Straße möglich. Ziel sollte es sein, dass durch häufige Querungsmöglichkeiten auf Schiene und Straße der Status Quo deutlich verbessert wird.

## Fazit

Wir bitten Sie, jetzt in eine zielführende Detaildiskussion mit der Stadtverwaltung und den Fraktionen des Gemeinderats einzutreten. Als **Ziele** der Baumaßnahme sollten Verbesserungen der heutigen Situation definiert werden:

- Verringerung der Zerschneidungswirkung der Straße im Neuenheimer Feld (z.B. durch zusätzliche Querungen).
- Verbesserung der Erschütterungssituation (z.B. durch Kanalverlegung).
- Sicherstellung mindestens der heutigen Werte bezüglich Elektrosmog (z.B. durch fahrdrahtlose Strecken).

Auf dieser Basis werden Sie sicherlich eine Einigung erzielen können.

Unter Berücksichtigung der angesprochenen Optimierungsmöglichkeiten und der genannten Rahmenbedingungen stellt eine durchgängige und geradlinige Führung der neuen Straßenbahntrasse in der Straße INF unserer Ansicht nach einen gelungenen Kompromiß zwischen den Anforderungen von Universität und Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs dar.

Wir glauben, dass gerade die **Universität** den **Hauptnutzen** aus einer attraktiven Straßenbahnverbindung ziehen wird, denn ohne eine deutliche Verlagerung vom parkraumintensiven Autoverkehr zum flächensparenden ÖPNV werden die **geplanten Neubauten** zu einem deutlich größeren Gesamtflächenbedarf und zu erheblichen Verkehrsproblemen im Campus führen.

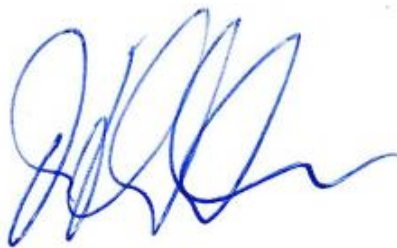
Gerne stehen wir für einen persönlichen Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

für den Vorstand des Verkehrsclubs Deutschland KV Rhein-Neckar e.V. (VCD)



Ingolf Hetzel  
(Dipl. Geograph)



Thomas Hoffmann  
(Dipl. Betriebswirt)