

Prof. Götze geehrt

Bundesverdienstkreuz für sein Engagement

RNZ. Für seine Förderung der Wissenschaften, insbesondere an der Universität Heidelberg, sein kulturelles und soziales Engagement sowie seine ehrenamtlichen Tätigkeiten in Berufsverbänden erhielt Prof. Dietrich Götze das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Wissenschaftsministerin Theresia Bauer überreichte die Ehrung an den langjährigen Vorsitzenden der Geschäftsleitung des wissenschaftlichen Springer-Verlages und Sprecher der Geschäftsführung der Bertelsmann Springer Science + Business Media GmbH.



Theresia Bauer überreichte Dietrich Götze das Bundesverdienstkreuz. Foto: Joe

„Dank des unternehmerischen Einsatzes von Dietrich Götze wuchs der Springer-Verlag bis zu seinem Ausscheiden zum zweitgrößten Wissenschaftsverlag der Welt und wurde 1996 mit Einführung von SpringerLink ein Pionier des wissenschaftlichen Online-Publizierens“, so Bauer. In Heidelberg und der Region habe der Verlag zu einem der bedeutendsten und sozial vorbildlich geführten Unternehmen gezählt. Zudem engagierte sich Götze „über das Normalmaß hinaus“ für die Wissenschaft.

Dietrich Götze (Jahrgang 1941) studierte Medizin in Berlin und Heidelberg. Er wurde 1969 promoviert, im gleichen Jahr folgte die Approbation. Nach seiner Habilitation 1975 in Immunologie und Genetik arbeitete er bis 1981 in den USA und war zugleich stellvertretender Direktor des Max-Planck-Instituts für Immunogenetik in Tübingen. 1981 wechselte Götze als Leiter der Programmplanung Medizin zum Springer-Verlag. Sein Einsatz zur Förderung der Wissenschaften an der Uni Heidelberg gilt vorrangig der Altersforschung sowie der medizinisch-molekularbiologischen Forschung. Aktuell setzt er sich auch für die Neugestaltung der Uruk-Warka-Sammlung am Institut für Ur- und Frühgeschichte und Vorderasiatische Archäologie ein.

„Man muss Kompromisse eingehen“

Wie Alexander Thewalt (Stadt) und Martin in der Beek (RNV) damit umgehen, dass niemand ihre Trassen durch die Ebert-Anlage will

Von Micha Hörnle

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss lehnte am Mittwochabend die drei möglichen Varianten einer Straßenbahn durch die Ebert-Anlage ab: Die Eingriffe ins Stadtbild seien zu groß. Die RNZ fragte den Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, Alexander Thewalt, und den Technischen Geschäftsführer der RNV, Martin in der Beek, ob sie falsch geplant haben, ob die Altstadt überhaupt eine Straßenbahn braucht – und ob diese so unverzichtbar für die großen Linienausbaupläne Heidelbergs („Mobilitätsnetz“) ist.

> Die RNV und Sie haben drei Trassenvarianten durch die Ebert-Anlage vorgeschlagen – und alle im Gemeinderat sind dagegen. Was lief schief?

Thewalt: Unsere Aufgabenstellung war, mögliche Trassen für eine Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Anlage zu planen. Keine leichte Aufgabe, da in einem historischen Stadtkern für Verkehr nur begrenzt Platz zur Verfügung steht. Da man auf relativ engem Raum eine Straßenbahn, den Autoverkehr, Parkplätze, Radfahrer und Fußgänger unterbringen muss, kommt es notwendigerweise zu Nutzungskonflikten. Hinzu kommen Anforderungen an die Verkehrssicherheit, städtebauliche und ökologische Aspekte sowie die Frage der Förderfähigkeit. Kurz und gut: Das ist eine mehr als schwierige Aufgabenstellung mit Zielkonflikten, die nur teilweise ausgeräumt werden können. Wenn man eine Lösung sucht, muss man also bereit sein, Kompromisse zwischen den verschiedenen Anforderungen einzugehen. Dass nun alle vorgestellten Varianten abgelehnt werden, zeigt, wie schwer es ist, allen Interessen gerecht zu werden.

> Die Mehrheit im Rat meint, es gäbe noch andere Varianten, die fürs Stadtbild besser wären. Wollten Sie die nicht entdecken?

in der Beek: Die vorgestellten Alternativen wurden aus dem Spannungsfeld heraus entwickelt, neben einer optimalen Planung für die Straßenbahn auch für die anderen Verkehrsträger tragfähige Lösungen zu finden. Der Gemeinderat hat nun klargestellt, dass es vorrangig unser Auftrag ist, eine Straßenbahn zu planen, die den vorhandenen Baubestand weitgehend erhält.

Thewalt: Aber auch da kommen wir nicht umhin, die Belange aller Nutzer zu be-



1976 fuhr die Straßenbahn noch in die Altstadt – aber durch die Hauptstraße. Foto: Archiv

rücksichtigen und uns die Frage zu stellen, ob die Trasse förderfähig ist. Wir werden im Ergebnis sicher darstellen, welche Räume insbesondere für die Fußgänger „übrig“ bleiben und inwieweit das Angebot für den ruhenden Verkehr eingeschränkt werden muss.

> Ist denn eine Straßenbahn durch die Ebert-Anlage, unabhängig von einer bestimmten Trasse, verkehrlich und städtebaulich überhaupt machbar? Oder sehen Sie Alternativen für eine Linie in die Altstadt?

Thewalt: Eine Straßenbahn in die Altstadt ist in unserem Konzept des Mobilitätsnetzes enthalten und ist auch machbar. Aber, wie gesagt, in einer historischen Altstadt wird es immer zu Nutzungskonflikten kommen. Verkehrlich und städtebaulich machbar ist vieles, die Frage ist aber, zu welchen Kompromissen man bereit ist.

> Wie wichtig ist eigentlich eine Altstadt-Linie für das gesamte Mobilitätsnetz, also den großzügigen Ausbau des Straßenbahnnetzes, den Heidelberg vorhat?

Thewalt: Uns liegen erste grobe Zahlen zur

Wirtschaftlichkeitsberechnung der Teilstrecken des Mobilitätsnetzes – auch der Altstadt – vor. Diese zeigen sehr gute Werte. Dies darf nicht verwundern, da die Altstadt als wichtiges Ziel auch erhebliche Potenziale für den ÖPNV hat.

in der Beek: Zwar haben wir hier heute eine gute Buser-schließung, aber die direkte Anbindung dieses Bereichs mit der leistungsfähigeren Straßenbahn, ohne umzusteigen, erhöht spürbar die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs – und dies wollen wir ja mit dem Mobilitätsnetz erreichen. In diesem Zusammenhang werden wir auch prüfen, wie sich der Nutzen eines Mobilitätsnetzes ohne Altstadtstrecke darstellen würde.

> Ist es denn so wichtig, dass es eine Unilinie gibt, die die Altstadt mit dem Neuenheimer Feld verbindet? Oder genügt auch der Ast ins Neuenheimer Feld?

in der Beek: Die Altstadtstrecke soll von zwei Linien bedient werden, der Linie 22 aus Richtung Eppelheim und der künftigen Linie 21 als Unilinie aus dem Neuenheimer Feld. Diese Unilinie bietet sich deshalb an, da es natürlich zwischen den

Universitätsstandorten enge Verflechtungen gibt und mit dem Hauptbahnhof ein wichtiger Umsteigepunkt angebunden wird. Die bisherige Wirtschaftlichkeitsrechnung hat aber gezeigt, dass die Straßenbahn in das Neuenheimer Feld auch ohne die Altstadtstrecke machbar ist – mit der Altstadt ist das Ergebnis allerdings deutlich besser.

> Was passiert, wenn die Uni gegen diese Linie klagt? Dann verschiebt sich doch deren Bau auf den Sankt-Nimmerleins-Tag...

Thewalt: Eine mögliche Klage im Planfeststellungsverfahren verzögert den Bau nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag, sondern nur um eine gewisse, überschaubare Zeit. Sollte der Planfeststellungsbeschluss in einem Gerichtsverfahren geändert werden, kann es unter Umständen zu Änderungen der Planungen und damit zu höheren Baukosten führen. Aber es ist nicht davon auszugehen, dass ein Gerichtsverfahren die Maßnahme unmöglich machen wird.

> Wäre denn auch eine historisierende Straßenbahn durch die Hauptstraße förderfähig, wie sie Wassili Lepanto fordert?

in der Beek: Eine historisierende Straßenbahn könnte schon alleine durch die zu wählenden kleinen Fahrzeuge nicht Bestandteil des Mobilitätsnetzes sein. Wir brauchen auf den heutigen Strecken lange Fahrzeuge, um die Vielzahl der Fahrgäste an ihr Ziel zu bringen. Eine historische Straßenbahn müsste daher als zusätzliches Verkehrssystem in Heidelberg betrieben werden. Die Förderfähigkeit ist unter diesen Voraussetzungen realistisch sehr kritisch einzuschätzen.

> Welche Voraussetzungen müssen denn erfüllt sein, dass Bund oder Land eine neue Straßenbahnlinie fördern? Braucht sie einen eigenen Gleiskörper und muss sie eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit erreichen?

Thewalt: Grundvoraussetzung nach den Förderkriterien des Bundes ist, dass die Kosten des Gesamtprojekts über 50 Millionen Euro liegen und die Trasse auf einem besonderen Bahnkörper geführt wird. Die Forderung einer Mindestgeschwindigkeit gibt es nicht, diese ist jedoch sehr wichtig für die Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Diese müssen ergeben, dass der volkswirtschaftliche Nutzen höher ist als die Kosten – das ist ebenfalls eine grundsätzliche Fördervoraussetzung.



Im RNZ-Gespräch: Alexander Thewalt und Martin in der Beek. Fotos:RNZ

AUS DEM POLIZEI-BERICHT

Rad kostenfrei codieren

Die Reviere Mitte und Süd führen heute zwischen 10 Uhr und 15 Uhr auf dem Recyclinghof am Oftersheimer Weg gemeinsam eine Fahrradcodieraktion durch. Dabei wird ein Code in den Fahrradrahmen eingefräst, der der Polizei die Möglichkeit gibt, bei Kontrollen an Ort und Stelle die Besitzverhältnisse zu überprüfen. Interessierte werden gebeten, den Personalausweis und – wenn vorhanden – einen Eigentumsnachweis mitzubringen. Kinder und Jugendliche benötigen die Einverständniserklärung der Eltern. Bei der Codierung wird ein Fahrradpass mit der Codiernummer ausgehändigt.

Fahrt mit leeren Bierflaschen

Ein Radler fuhr am Freitagmorgen nicht nur in Schlanglinien durch die Hauptstraße. In der linken Hand hatte der 45-Jährige auch zwei leere getrunke Bierflaschen. Das

war für eine Polizeistreife Grund genug, den Mann auf Höhe des Theaterplatzes zu kontrollieren. Der Alkoholtest ergab 1,62 Promille Blutalkohol, so der Polizeibericht. Um ihn an einer Weiterfahrt zu hindern, wurde sein Fahrrad-schlossschlüssel beschlagnahmt. Der Mann wird wegen Trunkenheit im Verkehr angezeigt.

Einbrecher mit Tragkraft

Einen 300 Kilogramm schweren Safe sowie zwei Laptops und eine externe Festplatte stahlen Einbrecher in der Nacht zum Donnerstag aus dem Büro einer im Emmertsgrund/Im Forum 5 ansässigen Firma. Nach Polizeiangaben wurde das Diebesgut vermutlich mit einer Sackkarre abtransportiert. Der Diebstahlschaden beläuft sich auf etwa 1000 Euro; zur Schadenshöhe an der Eingangstür können noch keine Angaben gemacht werden. Zeugen sollen mit dem Polizeirevier Heidel-

berg Mitte (06221 / 99-1700) Kontakt aufnehmen.

Bei Aufprall leicht verletzt

Ein 56-jähriger Seatfahrer prallte am Donnerstag um 7.30 Uhr auf dem Neckarstaden auf den Wohnanhänger eines stehenden 43-jährigen VW-Fahrers. Die 44-jährige Mitfahrerin im VW wurde leicht verletzt. Insgesamt entstand ein Sachschaden von etwa 1500 Euro, so die Polizei; der Seat musste abgeschleppt werden.

Einbruch in Kirchheim

Durch eine aufgetretene Terrassentür drangen am Donnerstag zwischen 7.45 Uhr und 16.30 Uhr in der Straße „Glockenzehnten“ in Kirchheim Einbrecher in ein Einfamilienhaus ein. Die Täter durchsuchten alle vier Stockwerke und erbeuteten mehrere Uhren, zwei Autoschlüssel und Bargeld. Die Sachschadenshöhe beläuft sich auf etwa 1000 Euro.

TAG DER OFFENEN TÜR

SRH Hochschule Heidelberg

Sonntag, 06.05.2012,
11:00 – 17:00 Uhr

VORSTELLUNG
NEUES
STUDIENMODELL
PRÄSENTATION

Programm:

- Schnuppervorlesungen
- Workshops
- Beratungsstände zu allen Studiengängen
- Bewerbungscheck
- SRH BRAINWAVES – LIVE IN CONCERT / weitere Informationen zum Projekt auf www.facebook.com/SRH.Brainwaves
- Segway Parcours
- Preisverleihung Studentenprojekt "Barrierefreie Smartphones" prämiert durch die Initiative "Deutschland – Land der Ideen"
- Towerbesichtigung mit Skyounge
- Catering
- Spiel und Spaß auch für kleine Gäste

Veranstaltungsort:
auf dem Campus der SRH Hochschule Heidelberg in Heidelberg-Wieblingen

Wir sind für Sie da!
Telefon: +49 (0) 6221 88-2600

Programm unter: www.fh-heidelberg.de



Staatlich anerkannte Fachhochschule
Ludwig-Guttmann-Str. 6
69123 Heidelberg
www.fh-heidelberg.de



Anzeige