

Ein Neckarufer-Tunnel „uneffektiv“?

FDP beschäftigte sich mit der verkehrspolitischen Zukunft Heidelbergs – Stadtplaner Jerusalem zu Gast

Von Alexander Müller

Dass die verkehrspolitische Zukunft Heidelbergs ein mehr als abendfüllendes Thema ist, dieser Tatsache trug auch Roland Jerusalem in der Gaststätte der Rudergesellschaft Rechnung. Die FDP hatte den stellvertretenden Leiter des Stadtplanungsamts zu ihrem Arbeitskreis Kommunalpolitik eingeladen, um über die Planungen der Verwaltung im Verkehrsbereich auf den neuesten Stand gebracht zu werden. „Ich will mich wegen der Fülle der Projekte heute abend auf vier große Themenbereiche beschränken“, so Jerusalem. Der große Themenbereich ÖPNV mit den heiß diskutierten Vorschlägen zu Straßenbahnen ins Neuenheimer Feld, in die Altstadt und nach Kirchheim, müsse aus Zeitgründen ausgespart bleiben.

Berücksichtigt werden müsse bei der Planung zunächst die Tatsache, so Jerusalem, dass die meisten Verkehre von Westen und Süden in die Stadt drängten. „Dadurch ergeben sich vor allem Probleme in den Bereichen um den Hauptbahnhof, die Stadteinfahrt über die A 656 und in den Ortsdurchfahrten Handschuhsheim, Rohrbach und Kirchheim“, betonte der Verkehrsplaner. Ein

angedachter Neckarufertunnel, ob in der kurzen oder in der langen Variante, bringe zwar Fortschritte bei der Umsetzung des Konzepts „Stadt am Fluss“, sei aber von der Verkehrs-entlastung her eher als ineffektiv zu bezeichnen. „Wir glauben, dass der Neckarufertunnel nur kosmetisch und nicht unter verkehrs-entlastenden Aspekten eine Verbesserung für die Stadt bringt“, begründete FDP-Stadträtin Anette Trabold die ablehnende Haltung der Liberalen zu diesem Projekt.

Ganz andere Probleme, erklärte Jerusalem, träten beim Bau des Königstuhltunnels als südliche Umfahrung in seiner ursprünglich angedachten Version auf: Die Planungen zum neuen Stadtteil Bahnstadt würden aufgrund der Lärm- und Abgasbelastungen der dort oberirdisch verlaufenden Trasse erheblich beeinflusst und praktisch unmöglich. Als alternative Route brachte Jerusalem einen Streckenverlauf entlang der DB-Gleise ins Spiel, der zumindest die Bahnstadt-Probleme ausräume. „Man kann über Varianten des Königstuhltunnels diskutieren“, ließ auch Anette Trabold Gesprächsbereichschat der FDP erkennen.

Wenig Hoffnung sah Roland Jerusalem für die Realisierung einer fünften Neckarque-

ring ins Neuenheimer Feld. „Eine Brücke scheint aufgrund der mit ihr verbundenen Naturschutz-, Lärm- und Abgasprobleme nicht durchsetzbar.“ Hohe Kosten, bautechnische Probleme und neue Parkplatzschwierigkeiten für die Universität erschwerten auch eine Tunnelösung.

Viel optimistischer zeigte sich der Stadtplaner bei der Umgestaltung und Untertunnelung des Bahnhofsbereichs. „Der Vorplatz soll die neue Visitenkarte Heidelbergs werden“, betonte Jerusalem die städtischen Intentionen. Durch den so genannten Burellitunnel in Nord-Süd-Richtung werde der Bereich entlastet und mit einem ellipsenartigen Rundverkehr städtebaulich aufgewertet. Diese Bahnhofspläne seien auch „im politischen Raum unumstritten“.

Natürlich sei insgesamt ein Maßnahmenpaket unter Einbeziehung von Bus und Bahn und einer sinnvollen Parkraumbewirtschaftung vonnöten, um die verkehrlichen Probleme Heidelbergs zu lösen. Eine Auffassung, der auch die Liberalen zustimmten. „Wir müssen den ÖPNV und den Individualverkehr zusammenführen, um eine wirkliche Entlastung zu bekommen“, attestierte Stadträtin Trabold.