

## Welcher Tunnel?

Die kritische Darstellung der Pläne zur Stadtentwicklung von Kirsten Baumbusch in der RNZ vom 25. Juli („... Summe von Notlösungen?“), ausgehend von einer Studie der Gruppe um Albertus Bujard und Dr. Jochen Goetze, wird hoffentlich die Diskussion über dieses für die Zukunft der Stadt so entscheidende Thema kräftig beleben. Vorrangig geht es dabei um den Zugang zum Neuenheimer Feld sowie um die Entlastung des die Stadt durchquerenden Verkehrs.

Mir ist bis heute nicht aufgegangen, wie die Stadtverwaltung und eine Gemeinderatsmehrheit offenbar den Neckarufertunnel trotz seiner offensichtlichen Problematik favorisieren können. Die hervorstechenden Schwachpunkte dieses Konzeptes: Einmal die aufwendige Absicherung gegen eindringendes Fluss- und Grundwasser, wobei die regelmäßig wiederkehrenden Überschwemmungsphasen nicht die geringste Gefahr sind. Darüber hinaus dürften der Stadt Schadensersatzforderungen von Anliegern zu schaffen machen. Welche Behinderungen dieser sensible Stadtbereich durch die Jahre dauernden Bauarbeiten wird erleiden müssen, wagt man sich gar nicht auszumalen.

Nicht minder gewichtig ist zum anderen, dass das ursprüngliche Ziel der Verkehrsentflechtung dem Blickfeld der Befürworter weitgehend entschwinden zu sein scheint. Selbst aus dem Stadtplanungsamt ist jetzt zu hören (RNZ vom 28. Juli), die Verkehrsentlastung durch einen Neckarufertunnel sei eher als uneffektiv zu bezeichnen, die Verbesserung für die Stadt sei vor allem kosmetischer Natur. Was ist auch anderes zu erwarten, wenn der Verkehr nach dem Auftauchen aus dem Untergrund wieder in die berüchtigten

Problemereiche Ernst-Walz-Brücke, Berliner Straße etc. einmünden soll? Und dafür Investitionen von mehr als 100 Millionen DM?

Ein Tunnel durch den Königstuhl würde einen merklichen Teil des Durchgangsverkehrs von der Stadt abziehen. Die Innenstadt bliebe von den Bauaktivitäten weitgehend unberührt. Vom Tunnelende im Westen könnte die Straße unter Nutzung der stillgelegten Bahntrasse mehr oder weniger direkt bis zur Autobahn in Rittel-Nähe weitergeführt werden. Aber nicht allein das erscheint verlockend: Von dort aus den Neckar zu unterqueren und so dem Neuenheimer Feld einen neuen Zugang zu verschaffen wäre eine weitere attraktive Möglichkeit. Ich habe nicht den geringsten Zweifel daran, dass das Neuenheimer Feld ohne ein neues Tor von Westen nicht auskommen wird, wenn das schon jetzt sich abzeichnende Verkehrschaos nicht zur Dauereinrichtung werden soll. Ich vermisse die Einsicht, dass sich für Heidelberg hier ein gravierender Standortnachteil anbahnt, wenn nicht bereits besteht.

Der östliche Tunneleintritt wird öfters beim Karlstor ins Auge gefasst. Dabei wird jedoch die tägliche Staumisere in Schlierbach, wie auf dem gegenüberliegenden Neckarufer, vergessen. Als stationärer Patient der Orthopädischen Klinik musste ich über Wochen jeden Morgen zu Bestrahlungen in die Kopfklinik gebracht werden, kenne also den unerträglichen zeitraubenden Hindernislauf nach Westen aus eigener Erfahrung. Die weit bessere Lösung wäre, den Königstuhltunnel weiter im Osten, etwa beim Schlierbacher Bahnhof in Fortsetzung der Ziegelhäuser Brücke, beginnen zu lassen. Die Bürger von Schlierbach und Ziegelhausen hätten dagegen wohl kaum Einwände. Die Tunnelröhre würde natürlich entsprechend länger und auch kost-

spieliger werden; es entstände aber eine weit greifende echte Umgehungsstraße, vom östlichen Stadtrand in einem Schwung bis ins Neuenheimer Feld.

Dass für eine solche Lösung noch viele Details zu klären wären, versteht sich von selbst. Denkt man an Tunnelstraßen anderswo, im Inland wie im Ausland (Schweiz, Österreich), kann man dieses Konzept aber gewiss nicht als utopisch bezeichnen, sondern als berechtigten Anspruch einer Stadt, die den Status des Weltkulturerbes für sich einfordert. Die für die Zukunft unserer Stadt Verantwortlichen müssten allerdings für eine solche Lösung kämpfen und sich nicht im täglichen Klein-Klein zerschleifen.

Prof. Hans Elsässer

## Das Tunnel-Risiko

Betr.: Tunnel-Diskussion

Nachdem offenkundig eine Vorentscheidung in dieser Sache ansteht, möchte ich daran erinnern, dass sich das Kunsthistorische Institut bereits in den 1970-er Jahren nachdrücklich für die Entlastung der Heidelberger Altstadt durch einen Tunnel eingesetzt hat. Diskutiert wurde damals vor allem eine Trasse durch den Königstuhl. Zustande kam, wie man weiß, nur jene kleine Lösung, die sich bis heute im Prinzip bewährt hat, nämlich die Umwidmung des alten Eisenbahntunnels für den Autoverkehr. Dass man jetzt einen leistungsfähigeren Tunnel bauen will, ist begrüßenswert, doch sollte man sehr sorgfältig prüfen, ob die neckarnahe Linienführung der Weisheit letzter Schluss ist. Man darf wohl annehmen, dass sich die Probleme der Abdichtung eines unmittelbar neben dem Fluss verlaufenden Tunnels mit modernen

Mitteln bewältigen lassen, doch wird der technische und finanzielle Aufwand immens sein. Mehr Sorge macht mir, dass der Tunnelbau Folgen für die Sicherheit der Gebäudefundamente im Uferbereich der östlichen Altstadt haben könnte. Unklar ist mir auch, ob eine optisch schonende Einleitung der Straße in den Tunnel möglich sein wird. Oder wird man in der Nähe des Karlstors einen ähnlich hässlichen Schlund wie in der Sandgasse in Kauf zu nehmen haben? So schön der Gedanke einer wieder stärker mit dem Fluss verbundenen Stadt ist: Er scheint mir mit Risiken verbunden, wie sie das Alternativprojekt eines Südtunnels unter dem Königstuhl kaum mit sich bringen würde.

Prof. Dr. Peter Anselm Riedl

RNZ  
6.8.01