

Der folgende Kommentar des STV Bergheim wurde beim Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten am 5.10.2021 im Dezernat 16 von Herrn Jo-Hannes Bauer vorgebracht.

### **Eine verpasste Chance - für Bergheim**

Beide vorgelegten Entwürfe enthalten keine Vorschläge, die in irgendeiner Weise die Verkehrssituation in Bergheim verbessern könnten. Eine spürbare Entlastung könnte allein eine fünfte Neckarquerung, etwa auf der Höhe der Grenze der beiden Stadtteile Bergheim und Wieblingen, bringen.

Der (motorisierte) Individualverkehr soll weiterhin von Osten, Westen und Süden kommend allein über die Ernst-Walz-Brücke geführt werden, mit steigender Tendenz. Für eine Verringerung des Verkehrsaufkommens auf dieser Trasse stehen keine alternativen Routen zur Verfügung. Noch ist eine abschreckende Wirkung durch restriktive Parkbewirtschaftung im Neuenheimer Feld (weniger Parkplätze, höhere Preise) zu erwarten, dies dürfte sich als Wunschdenken erweisen.

Die Bus- und Bahnverkehre sind ebenfalls auf die Ernst-Walz-Brücke angewiesen. Hier kommt noch hinzu, dass, z.B. bei der beabsichtigten Schaffung einer weiteren Stra-Ba Linie vom PHV zum Neuenheimer Feld, was ja sinnvoll wäre, die jetzt schon problematische Kreuzung Mittermaier-straße und Bergheimer Straße mit dem zentralen Stra-Ba-Knoten Betriebshof noch stärker belastet wäre. Da hilft auch die (Teil-)Entnahme der Linie 21 und die Reduzierung der Taktzahl auf der Linie 26 nur wenig; im Gegenteil, für Bergheim sind das schlechte Nachrichten.

Wie bereits IVAS/VCB in der Untersuchung „Masterplan Im Neuenheimer Feld -Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand“ vom 28.11.2019 festgestellt haben, führen die im ÖPNV vorgesehenen Maßnahmen zu teilweise deutlichen Verkehrszunahmen. Zum damaligen Zeitpunkt war in die Berechnungen noch eine neue Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV (Busse) sowie Rettungsdienste einbezogen gewesen. Eine solche Brücke ist in den Plänen von Astoc und Höger nicht mehr vorgesehen. Lediglich in den Plänen von Höger ist noch eine Fuß- und Radwegebrücke von Wieblingen ins Neuenheimer Feld auf der Höhe des Tiergarten-Schwimmbads vorgesehen.

Dieser Vorschlag erscheint absolut unrealistisch angesichts der bereits in Planung befindlichen „Rad- und Fußverbindung über den Neckar“ östlich des Wieblinger Stauwehrs. Die Stadt wird es sich nicht leisten können, einen weiteren Millionenbetrag für eine zweite Fuß- und Radwegebrücke westlich des Stauwehrs aufzuwenden. Die von Astoc und Höger vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität des MIV-Verkehrs – bei Astoc eine Verringerung des MIV-Anteils auf 19%, bei Höger auf 17% des MIV-Anteils im Vergleich zu heute 37% MIV-Anteil – werden im Gegenteil durch ein „verbessertes“ ÖPNV-Angebot mit weiteren Stra-Ba-Linien für Bergheim ei-

ne verkehrliche Verschlechterung bedeuten.

Schon jetzt kommt es auf der Bergheimer Straße fast täglich zu beinahe- und tatsächlichen Unfällen mit Bahnen und Bussen, meist zu Lasten von unaufmerksamen und ortsfremden AutofahrerInnen (Linksabbieger beim Queren der Stra-Ba-Trasse, blockierte Kreuzung Bergheimer/Mittermaierstraße); die zu erwartende höhere Frequenz wird auch hier wohl kaum durch "verkehrsberuhigende" Maßnahmen aufzufangen sein.

Eine kleine Verbesserung scheint es allein im Bereich der Fußgänger- und FahrradfahrerInnen zu geben. Mit der bereits beschlossenen und geplanten Fahrradbrücke östlich des jetzigen Stauwehrs wird tatsächlich der Weg ins NF wohl um einige wenige Minuten verkürzt. Bemerkbar machen wird sich dies allerdings nur dann, wenn die Fahrrad-Trasse vom Hbf ausgehend konsequent aus der Mittermaierstraße herausverlagert wird.