

Tunnel-Hickhack: Wer gibt Heidelberg was?

Stadt und Ministerium widersprechen sich, ob der Bund den Tunnel mitfinanziert – Mit der „Campus-Linie“ an die Fördertöpfe

Von Micha Hörnle

Bis zum 22. September schien alles so einfach: Die Stadt hatte ihre Tunnel-Unterlagen ans Land geschickt und wartete auf den Bescheid. Da kam an diesem Tag der Brief des Regierungspräsidenten Rudolf Kühner: Er schlug Würzner vor, erstens den Tunnel kürzer zu machen und zweitens „die Perspektive einer Straßenbahnverbindung zwischen Bismarckplatz und Karlstor einschließlich der sich daraus ergebenden Fördermöglichkeiten aus Bundesprogrammen in die Überlegungen einzubeziehen“. Doch der Brief Kühners, der im Sinne Würzners gut gemeint war, warf viele Fragen auf. Auch Tunnel-Gegner finden eigentlich, dass ein kürzerer Tunnel Unsinn sei (Tunnel-Freunde sowieso). Doch richtig kompliziert wird es bei den Bundesmitteln: Könnte der Bund am Ende auch den etwa 141 Millionen Euro teuren Tunnel mitfördern? Und bei dieser Frage gehen die Meinungen auseinander.

Das Landes-Verkehrsministerium antwortete auf eine Anfrage der grünen Landtagsabgeordneten Theresia Bauer, es sei



So könnte eine Straßenbahn in die Altstadt aussehen – in Kombination mit dem Tunnel. Grafik: Privat

„nicht davon auszugehen, dass durch eine Straßenbahnlinie oberhalb des Tunnels Mittel aus Bundesprogrammen zur Finanzierung des Neckarufertunnels bereitgestellt werden“. Denn, so Ministeriumssprecher Gerhard Schmidt-Hornig: Man kann nur das fördern, was für den Straßenbahnbau zwingend notwendig ist. Und das sei der Tunnel nun mal nicht. Die Stadtverwaltung Heidelberg sieht es ganz anders:

„Eine Straßenbahn bis zum S-Bahnhof Altstadt wird zwischen Stadt und Fluss erst möglich durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs in den Neckarufertunnel“, sagt Stadtsprecherin Diana Scharl. „Daher erscheint es möglich, für das Tunnelprojekt anteilig Fördermittel des Bundes zu erhalten.“

Aber offenbar geht es der Stadt nicht nur darum, den Bund beim Tunnel in die Pflicht zu nehmen: Er soll auch für den größten Teil der Straßenbahn bezahlen. Doch die Investitionen müssen bei mindestens 50 Millionen liegen, die neue Altstadt-Straßenbahn dürfte aber nur die Hälfte kosten. Würzners „Trick“: Die längst geplante Straßenbahn ins Neuenheimer Feld wird mit der Altstadt-Straßenbahn zu einer „Campus-Linie“ vereinigt. Und so könnte der Bund auch gleich für den Neuenheimer Ast der Linie mitbezahlen – übrigens erstattet der Bund 80 Prozent der förderfähigen Kosten, beim Land sind es nur 75 Prozent (und die Stadt müsste nur maximal ein Jahr lang vorfinanzieren statt

bis zu zehn Jahren wie bei Landeszuschüssen). Und wenn der Bund noch die Spenderhosen anhat, dann wird er auch gleich die Gestaltung der neuen Promenade mitbezahlen, denn die ist ja Folge des Straßenbahnbaus.

Dieses Kalkül der Stadt hat allerdings einige Schwächen: Erstens weiß bisher der Bund noch nichts von seinem Glück, am Ende muss er ein Projekt, nämlich die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld, mitbezahlen, das er an sich nie gefördert hätte. Und zweitens fehlt Würzner die Mehrheit im Gemeinderat. Vielen Räten ist schon der Tunnel ohne Straßenbahn zu teuer. Wie sollen ihre Bedenken zerstreut werden, wenn das Projekt mit einer Straßenbahn um 60 Millionen noch teurer wird? Denn an der Stadt bliebe dann bei Gesamtinvestitionen von 240 Millionen Euro ein Eigenanteil von etwa 70 Millionen hängen. Ohne Straßenbahn wären es „nur“ etwa 60 Millionen gewesen.

US-Flächen oder Tunnel?

Und es gibt auch für Würzner beunruhigende Signale aus dem Landes-Wirtschaftsministerium: Zwar war vor zwei Jahren Wirtschaftsminister Ernst Pfister hier und erklärte, dass er erstens „Stadt am Fluss“ gut findet und dass zweitens sein Ministerium die Gestaltung der Promenade aus Landesmitteln fördern könnte. Doch nun schrieb Pfister der FDP-Fraktionsvorsitzenden im Gemeinderat, Annette Trabold, etwas anderes: Sie hatte gefragt, ob das Land Heidelberg bei den frei werdenden US-Flächen helfen könnte – und ob die Heidelberger Tunnel-Planungen Einfluss auf die Entscheidung des Landes hätten. Das Land werde gern helfen, antwortete Pfister, aber die Stadt sollte sich bei ihren Ausgaben hauptsächlich um die Neunutzung der US-Flächen kümmern. Trabold schloss daraus: „Entweder die US-Flächen oder der Tunnel.“ Dieses Dilemma ist nicht neu: Die Belastungen der Stadt durch den US-Abzug hatte bereits Kühner in seinem Brief als Motiv angegeben, weswegen der Tunnel doch bitte schön kürzer gemacht werden soll.