

Verschenkte Zeit



Kai Seehase

Seit einem Jahr verläuft im Gemeinderat die Verkehrsdiskussion im Sand. Trotz Workshops zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes sowie mehrerer Gutachterberichte in Ausschüssen und Bezirksbeiräten, sind CDU, FDP und „Heidelberger“, nicht von ihren ideologisch befrachteten Positionen gegen die HSB und den öffentlichen Personennahverkehr abgerückt. Für die so genannte „Neue Mehrheit“ im Gemeinderat fährt das Auto wieder vorne in der Prioritätenliste zur Verkehrsentwicklung. Sämtliche Argumente für den erforderlichen Ausbau des Stra-

ßennetzes wurden in den Wind geschlagen. Während CDU, FDP und die „Heidelberger“ der HSB bislang vorwarfen, sie hätte kein schlüssiges Konzept zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs für Heidelberg und die Nachbargemeinden, laufen dieselben Kritiker heute Sturm gegen alle von der HSB im Gemeinderat vorgelegten Pläne und Gutachten zum wirtschaftlichen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur.

So wird von den „Heidelbergern“ die Prüfung einer Trassenführung für die Straßenbahn nicht nach, sondern um Kirchheim herum gefordert. Eine Variante, die völlig unwirtschaftlich ist, wie alle Gutachten darlegen und die meiner Meinung nach nur dazu dient, die Unterführung über die Speyerer Straße aufzuweiten, um diese dann vierspurig für den Individualverkehr zu öffnen. Für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV erforderliche Straßenbahnen in die Altstadt und das Neuenheimer Feld hat die CDU auf ihrem Kreisparteitag in der letzten Woche kategorisch abgelehnt. Stattdessen wird ein Brückenschlag bei Wieblingen durchs Naturschutzgebiet über den Neckar ins Universitätsgelände gefordert.

Durch alle diese Projekte wird zukünftig kein Auto weniger über Heidelberger Straßen fahren, im Gegenteil, mehr Straßen werden noch mehr Autoverkehr anziehen.

Die Bürgermeister der Nachbargemeinden Sandhausen, Walldorf und Wiesloch kamen persönlich ins Heidelberger Rathaus, um zu erklären, dass sie nur auf den Ausbau der Straßenbahn nach Kirchheim warten, damit sie in ihren Gemeinden den Startschuss zum Bau der jeweiligen Trassen geben können. Der Individualverkehr von und nach Heidelberg hat in Walldorf in jüngster Zeit zum Verkehrskollaps geführt, wie fast täglich im Verkehrsfunk zu hören ist.

Die Wieslocher und Sandhäuser Gemeinderäte sehen für ihre Gemeinden eine ähnliche Entwicklung und haben längst grünes Licht zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in ihren Gemeinden gegeben, auch wenn diese Tatsache von den „Heidelbergern“ immer noch hartnäckig bestritten wird.

Weil nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Zuschüsse, die zur Erweiterung des ÖPNV gegeben werden, nicht gleichermaßen für den Neubau von Autostraßen verwendet werden können, ist die Forderung der Heidelberger CDU, auf den Bau zentraler Straßenbahnlinien zugunsten von Autostraßen zu verzichten, völlig widersinnig. Die SPD-Fraktion sieht im alleinigen Neubau weiterer Autostraßen keine Lösung der Heidelberger Verkehrsprobleme und wird deshalb noch engagierter in der Heidelberger Bevölkerung für den Ausbau des Straßenbahnnetzes auf wirtschaftlicher Grundlage werben.