

Beate Weber: „Hier geht es um die Zukunftsfähigkeit“

RNZ
25.9.01

Oberbürgermeisterin zur am Mittwoch im Gemeinderat anstehenden Entscheidung über den fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplan

lib. Die Wogen dürften hoch gehen am Mittwoch ab 16.30 Uhr im großen Rathausaal. Dann wird nämlich der Gemeinderat über ein Herzstück der Zukunft Heidelbergs debattieren: Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan (die RNZ berichtete ausführlich). Der ist deshalb so wichtig, weil darin alle Prioritäten für die nächsten Jahre festgeklopft werden. Projekte, so erklärte gestern Oberbürgermeisterin Beate Weber in einer Pressekonferenz, die darin nicht aufgeführt sind, haben auch keine Chance auf Förderfähigkeit durch Land oder Staat.

Auf der Tagesordnung stehen im Zuge dieser Entscheidung so „heiße Geschichten“ wie die fünfte Neckarquerung zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld, die Straßenbahn nach Kirchheim oder der Neckarufertunnel. Große Mehrheiten, so vermutet auch Beate Weber, wird es vermutlich nur

beim Burelli-Tunnel, der den Bereich am Hauptbahnhof entlasten soll, sowie bei der Anschlussstrasse des neuen Stadtteils „Bahnstadt“ vom Rittel her gehen.

„Hier geht es um die Zukunftsfähigkeit“, so das Stadtoberhaupt im Hinblick auf die Fortschreibung. Sie macht kein Hehl daraus, dass sie die Zerstrittenheit des Gremiums und die knappen Mehrheiten, die sich in vielen Punkten andeutet, zutiefst bedauert. „Ich halte nichts von unverrückbaren Positionen“, sagt sie mit Blick auf die, die die „tiefen Gräben ausgehoben haben“. Sie appelliert an alle Fraktionen, Entscheidungen, nicht nur im Gedanken an die augenblicklichen Wähler zu richten, sondern für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre. Auch sie habe im Vorfeld der Fortschreibung Kompromisse schließen müssen, doch das gehöre zur Demokratie dazu.

Wer wolle, dass die Heidelberger Straßen-

und Bergbahn in eine erfolgreiche Zukunftsfahrt, müsse dafür auch etwas tun. Und dafür, so die Oberbürgermeisterin weiter, spiele es eine wichtige Rolle, wie gut geführt, schnell gebaut und ausgelastet neue Strecken sind. Wirtschaftlich erfolgreich kann ihrer Ansicht nach in Richtung Kirchheim nur die Zentrumstrasse über den Kirchheimer Weg und die Schwetzinger Straße sein. An der vor allem von CDU und Heidelbergern vorgezogene Westtrasse wohnen laut Beate Weber viel zu wenig Leute. Sie sehe durchaus die Sorgen der Unternehmen über die Bauzeit. Deshalb, so sicherte sie zu, müsse die Trasse in kurzen, konzentrierten Abschnitten gebaut werden. Für „unerträgliche Baubelastungen“ werde überdies derzeit eine Satzung erarbeitet, die einen finanziellen Ausgleich ermögliche.

Unumwunden räumt Beate Weber ein, dass sie die Entscheidung über die fünfte Ne-

ckarquerung am liebsten am Mittwoch ausgeklammert hätte. Der Gutachter für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans habe einleuchtend dargelegt, dass „weiche Lösungen“ wie Parkraumbewirtschaftung, Straßenbahnerschließung des Campus, eventuell ein Zubringer Nord zur Autobahnausfahrt nach Dossenheim und ein besserer Zu- und Abfluss des Verkehrs für wesentlich weniger Geld den gleichen Effekt haben würden. Und wesentlich weniger kosten würden.

Mit rund 160 Millionen beziffert sie die Kosten für eine Tunnelquerung. Allerdings, so das Stadtoberhaupt, werde selbst wenn der Beschluss für die Neckarquerung ausfällt, dann erst einmal im Detail zu prüfen und zu berechnen sein, ob ein Tunnel besser ist als ein Brücke, und wo ein geeigneter Standort sein könnte. Dauern wird das alles auf alle Fälle, das ist für Beate Weber keine Frage.

Neckarquerung neben dem Wehrsteg möglich?

Stellungnahme der SPD-Fraktion vor morgiger Gemeinderatssitzung – Straßenbahn-Projekte vorrangig – Meinung zu Kirchheim „unumstößlich“

Kaz. „Nur mit einer klaren Aussage für den Ausbau der Straßenbahn bekommt der Verkehrsentwicklungsplan die Stimmen der SPD“. So der Titel des Schreibens, in dem die Fraktion die ihr wichtigsten Punkte vor der morgigen Gemeinderatssitzung auflistet. Im Gespräch mit der RNZ bezeichnete Karl Emer die Position seiner Fraktion insbesondere bezüglich der geplanten Streckenführung nach Kirchheim und durch die Schwetzinger Straße als „unumstößlich“. Schon deshalb, weil diese Entwicklungsachse dem vor zwei Jahren beschlossenen Modell Räumliche Ordnung entspreche, eine West-Variante an Kirchheim vorbeiführen und offenbar auch nicht zuschussfähig wäre.

„Wir werden weiterhin miteinander reden“, sagte er in Bezug auf die anderen Fraktionen, die ja zum Teil über die möglichen Mehrheitsverhältnisse spekulierten. Über die immer wieder geäußerte Kritik von Gewerbetreibenden am Straßenbahn-Projekt

sagte der SPD-Stadtrat: „Wir nehmen sie zur Kenntnis, aber wir können sie nicht nachvollziehen“. Überzogen erscheint ihm auch ein Schreiben der Industrie- und Handelskammer, in dem des heißt, das Hinausschieben der Entscheidung über eine fünfte Neckarbrücke gefährde den Innovationsstandort Heidelberg. „Gerade um den Standort Neuenheimer Feld beneiden uns viele“, hält Karl Emer dieser Aussage entgegen.

Inzwischen spreche ja auch die CDU nicht mehr von einer Brücke, sondern von einer Querung. Seinen Worten nach wird es bei der Gemeinderatssitzung einen Antrag zu dem Thema geben. Dies mit der Anregung, die Möglichkeit einer Neckarquerung in Höhe des Wehrsteges beziehungsweise der Gneisenaustraße direkt in das Neuenheimer Feld zu prüfen. „Damit wäre das Naturschutzgebiet Altneckar nicht berührt, dem Handschuhsheimer Feld würde keine Zerschneidung drohen, und die Lebensqualität der

Wieblingen Bevölkerung wäre geschützt“, so die Begründung. Eine fünfte Neckarquerung am bisher geplanten Standort lehne die Fraktion ebenso ab wie einen Zubringer Nord durch das Handschuhsheimer Feld.

Damit aber noch einmal zum Thema „Straßenbahn“. Die eingangs erwähnte Priorität schließt nämlich eine Ringerschließung des Neuenheimer Feldes mit Schienenfahrzeugen mit ein und favorisiert auch eine Trasse in die Altstadt. Die Universität wird indessen aufgefordert, endlich das Angebot des Job-Ticket wie auch die Parkraumbewirtschaftung in ihr Verkehrskonzept aufzunehmen.

Die Prioritäten, „für einen flüssigen Autoverkehr“ in der Stadt Leimen liegen laut SPD im Bereich des Hauptbahnhofes – mit einem Nord-Süd Tunnel im Bereich Mittermaierstraße/Lessingstraße, dem Ausbau der Gneisenaustraße sowie einer optimierten Steuerung am Römerkreis. Letzteres wäre sicher am schnellsten zu realisieren. Geht es laut Karl

Emer doch zunächst darum, die Ampelschaltung so einzurichten, dass sie sich an der Fahrtrichtung der Straßenbahn orientiert und nicht automatisch den ganzen Kreis lahm legt, wenn ein Schienenfahrzeug passiert.

„Im Gegensatz zu anderen Parteien verfolgen wir konsequent die Verwirklichung der Stadt am Fluss...“, heißt es in dem Schreiben unter Punkt sieben. Dort wird außerdem an den Beschluss der Kreisdelegiertenkonferenz erinnert, den Bau eines Königstuhlunnels zu favorisieren. Als am meisten vom Durchgangsverkehr belastet werden Kirchheim und Rohrbach genannt. Beiden Stadtteilen nütze eine zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahntrasse mehr als die Sickingen-Autobrücke, so die Meinung der SPD. Neben der optimalen Erschließung durch die Straßenbahn brauche Kirchheim die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.