

„Rotstift fast immer sinnvoll eingesetzt“

Landtagsabgeordnete Boris Palmer und Theresia Bauer äußern sich zum Bundesverkehrswegeplan

Von Holger Buchwald

Für Heidelberg selbst waren keine Bundesprojekte geplant und konnten daher auch keine gestrichelt werden. Und trotzdem hat der Bundesverkehrswegeplan mit der fraglichen ICE-Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs und dem Ausbau der Autobahn A 6 auch für die Bürger hier einige Konsequenzen. Der verkehrspolitische Sprecher der grünen Landtagsfraktion, Boris Palmer und die Heidelberger Landtagsabgeordnete Theresia Bauer erläuterten die geplanten und gestrichlenen Projekte aus „grüner Sicht“.

Der Bundesverkehrswegeplan regelt die Investition des Bundes in Fernstraßen, Schienen und Wasserstraßen bis 2015. Bundesweit ist ein Finanzvolumen von rund 150 Milliarden Euro vorgesehen. Und erstmals sind die Mittel für die Straßen und die Schiene einander angeglichen worden. Sie schlagen mit 77,5 Milliarden beziehungsweise 77,9 Milliarden Euro zu Buche. Jetzt wurde der erste Entwurf des Planes den Ländern, der Deutscher Bahn und den verkehrspolitischen Verbänden zur Stellungnahme zugeleitet.

Der sechsspürige Ausbau der Autobahn A 5 vom Kreuz Heidelberg nach Walldorf mit Kosten in Höhe von rund 122 Millionen Euro steht nicht mehr in diesem Entwurf. „Bis 2015 wird dieses Projekt wohl keineswegs realisiert werden“, erklärt Palmer. Dagegen wird die A6 zwischen Viernheim und Schwäbisch Hall sechsspurig ausgebaut. Bis Sinsheim kostet das nach den Angaben von Palmer rund 285 Millionen Euro. „Wir sind keine Autobahnpartei und brechen nun auch in keine Jubelarien aus“, meint Palmer, trotz-



Theresia Bauer und Boris Palmer erläutern den Bundesverkehrswegeplan. Foto: Kresin

„die die wenigen Freiflächen in diesem Gebiet durchschneidet“, durchweg ab. Die Chancen stehen aber schlecht, dass sie noch verhindert werden kann. Denn der Bundesverkehrswegeplan sieht vor, das bereits begonnene Vorhaben auch durchgeführt werden, und das ist bei der B 535 der Fall.

Palmer und Bauer werfen der Landesregierung und der SPD vor, dass sie nur aus politischen Gründen den Startschuss für das Projekt gegeben hätten: Der baden-württembergische Finanzminister und frühere OB von Schwetzingen Gerhard Stratthaus und der Heidelberger SPD-Bundtagsabgeordnete Lothar Binding hätten sich für dieses Projekt eingesetzt. Erifreut zeigten sich Palmer und Bauer dagegen, dass die B 38 um Mannheim ebenso dem Rotstift zum Opfer fiel wie der Ausbau der B 3 zwischen Leimen und Walldorf.

Beim Ausbau des Schienennetzes stellt sich für Heidelberg vor allem die Frage, ob die ICE-Neubaustrecke von Frankfurt nach Stuttgart auch über Mannheim führen wird. „Wir hätten uns mehr Mut gewünscht“, verleiht Bauer ihrer Enttäuschung Ausdruck, dass die von Bahn-Chef Hartmut Mehdorn favorisierte Bypass-Variante um Mannheim herum nach dem Bundesverkehrswegeplan theoretisch immer noch möglich ist. Die Landtagsabgeordnete ist aber zuversichtlich, dass der Bypass keine Chance hat: „Ich kenne keine Partei, die sich dafür ausspricht.“

Bauer glaubt, dass sich die Politiker durchsetzen werden, schließlich entscheiden sie über die Finanzierung. Politisch ist der Bypass nicht durchsetzbar, ökologisch wäre er eine Katastrophe und ökonomisch unvernünftig.“