



Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Fraktion im Wieslocher Gemeinderat

Abs. Dr. Lars Castellucci, In der Bohn 28, 69168 Wiesloch
Herrn
Oberbürgermeister
Franz Schaidhammer
Marktstr. 13

69168 Wiesloch

**Antrag der SPD-Fraktion zur Gemeinderatssitzung am 24. März 2010, TOP
„Umgehung Altwiesloch“**

Wiesloch, den 18. März 2010

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ich sende Ihnen beigefügten Antrag meiner Fraktion für die Beratungen in der kommenden Gemeinderatssitzung mit der Bitte um Vorab-Information der Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderats.

Mit freundlichen Grüßen,

(Fraktionsvorsitzender)

Fraktionsvorsitzender:
Dr. Lars Castellucci
In der Bohn 28
69168 Wiesloch

Kontakt:
Tel./Fax: 0 62 22/5 33 74
e-mail: fraktion@spd-wiesloch.de
<http://www.spd-wiesloch.de>

Bankverbindung:
Sparkasse Heidelberg
Konto-Nr.: 5000 9130
Blz 672 500 20

Antrag:

Der Gemeinderat möge beschließen:

1. Die vorliegenden Varianten für eine Umgehungsstraße von Altwiesloch werden abgelehnt.
2. Es wird ein Verkehrsforum eingerichtet. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur Sommerpause 2010 unter Einbeziehung des Gemeinderats und VertreterInnen der Bürgerschaft ein Konzept zu erarbeiten, das den organisatorischen, räumlichen und inhaltlichen Rahmen dieses Verkehrsforum definiert. Bestandteil dieses Konzepts ist ein Finanzierungsvorschlag, für den auch erste Anfragen bei mittelvergebenden Stellen eine Grundlage bilden (z.B. Umweltbundesamt, Stiftungen, Landes-, Bundesministerien, Metropolregion, Europäische Union – z.B. INTERREG).
3. Die in der Anlage aufgeführten Vorschläge, eine Zusammenstellung vorliegender Vorschläge seitens Winum, Nabu, der Agenda 21, move, Bürgerinitiativen, Bürgerinnen und Bürgern und der SPD werden in die Arbeit des Verkehrsforums eingebracht.
4. Der Gemeinderat beschließt die folgenden Maßnahmen zur unmittelbaren Umsetzung bzw. Erprobung:
 - Pförtnerampel(n) in Kooperation mit Dielheim
 - (nächtliches) LKW-Fahrverbot
 - Kreisellösung an der Einmündung Baiertaler/Dielheimer Str.
 - Besetzung der im Stellenplan enthaltenen Stelle Mobilitätsmanagement beim Zweckverband Bahnhof Wiesloch-Walldorf
 - Reduzierung der Bebauung Äußere Helde auf den ersten Bauabschnitt

Die Verwaltung wird beauftragt zur nächsten Sitzung des Gemeinderats entsprechende Vorlagen (nach Bedarf mit Finanzierungsvorschlag) vorzulegen.

5. Für Altwiesloch wird unter Einbezug der Bürgerschaft ein Programm zur Aufwertung des Stadtteils aufgestellt. Maßnahmen könnten unter anderem sein: Gestaltung/Pflasterung des Platzes am Bürgerhaus, Gestaltung des Naherholungsgebiets Schlangengrund/Bergbauwanderweg, Sicherung der Einkaufsmöglichkeit, Aufstellen eines Bankautomaten, Beantragung eines Sanierungsgebiets
6. Verkehrlich besonders belastete Stadtbezirke werden als Versuch einer Kompensation bei städtischen Investitionen und Projekten künftig bevorteilt. Dieser Grundsatz findet pilothaft bei den Haushaltsberatungen 2011 Anwendung.

Begründung:

Die massive Ausweisung neuer Wohngebiete in den Gemeinden und Stadtteilen östlich von Wiesloch in den vergangenen 50 Jahren und die damit verbundene Ansiedlung tausender von Menschen brachte entsprechenden Kfz-Verkehr aus diesen Orten in und durch die Stadt Wiesloch. War dieser Verkehr zunächst vorzugsweise nach Heidelberg ausgerichtet, teilte er sich mit der wachsenden Bedeutung Wieslochs als Mittelzentrum und Schulstadt sowie der Ansiedlung zahlreicher neuer Arbeitsplätze im Raum Wiesloch-Walldorf zunehmend grob in drei Teile (Richtung Heidelberg, Richtung Wiesloch-Zentrum, Richtung Wiesloch-Walldorf) auf.

Gerade die zahlreichen Arbeitsplätze erzeugen auch Pendlerverkehr aus weiter östlich gelegenen Gemeinden durch Wiesloch hindurch. Dazu kommt gewerblicher Verkehr aus den Gemeinden des Elsenztales, die über Mauer, Meckesheim oder Hoffenheim über Wiesloch den Weg zur Autobahn suchen.

In der Summe erzeugen diese Kfz-Ströme extreme Belastungen insbesondere für Altwiesloch. Seit vielen Jahren werden deshalb Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Die Planungen eines Autobahnanschlusses östlich von Dielheim, der geeignet gewesen wäre, den auf die Autobahn ausgerichteten gewerblichen und Pendlerverkehr ebenso abzufangen wie einen Teil des Richtung Wiesloch-Walldorf zielenden Verkehrs, konnten wegen der ablehnenden Haltung der Gemeinde Dielheim nicht umgesetzt werden. Darüber hinaus wurden dort Wohngebiete teilweise ausschließlich in Richtung Wiesloch erschlossen, statt auf das übergeordnete Straßennetz Kreisstraße Richtung Bundesstraße und -autobahn.

Das vorhandene übergeordnete Straßennetz kann derzeit seine Funktion als Entlastung für Wiesloch nur sehr eingeschränkt erfüllen, da es aus dem Leimbachtal nur durch die Ortsdurchfahrt Dielheim zu erreichen ist und die Knoten dort nicht leistungsfähig ausgebaut sind. Die SPD-Fraktion hatte bereits beim Ausbau der B 3/B 39 auf dieses Problem hingewiesen, insbesondere hinsichtlich des Knotens B 3 alt / B 39 alt, der inzwischen in Erkenntnis dieses Mangels teilausgebaut wurde.

Statt durch neue Straßen durch freie Landschaft neuen Verkehr zu erzeugen, bietet sich als Lösung des Altwieslocher Problems und der Verkehrsprobleme in Wiesloch und Umgebung nur ein Bündel verschiedener Maßnahmen an, die als Vorschläge der Anlage zu entnehmen sind. Wichtig ist, *jetzt* entlastende Maßnahmen in Angriff zu nehmen und nicht auf den St. Nimmerleinstag zu warten, an dem eine Umgehungsstraße realisiert wird, die kaum Entlastung, sondern vielmehr neue Belastungen mit sich bringt:

- Ein unattraktives Terrain erzeugt wiederum Verkehr: „Zum Spaziergang fahren wir dann eben weg!“
- Eine Beschleunigung des Durchflusses führt bekanntlich auch dazu, dass bisheriger Umweg- oder Ausweichverkehr (Richtung Norden: Baiertal-Gaiberg o.ä., Richtung Süden: Dielheim-Rauenberg) das beschleunigte Gebiet wieder attraktiver einschätzt und prompt die gesamte Verkehrsmenge weiter zunimmt: „Straßen erzeugen Verkehr“.

- Die vorgeschlagenen Trassenführungen entlasten sämtlich allenfalls die Dielheimerstraße, wobei die Trassenführungen Süd 2-6 die verminderte Altbelastung durch die Neubelastung von östlich oberhalb der Dielheimerstraße weitgehend aufwiegen. Stärker oder neu belastet werden hingegen: Baiertalerstrasse / Am Schlangengrund / Königswiese / Silvanerweg / Burgunderweg / Rebenweg / Messplatzstrasse / Ringstrasse / Heidelberger Strasse.

Alternativlösungen, die mit geringerem finanziellen Aufwand als eine Umgehung nennenswerte Fortschritte brächten, sind bis dato nicht wirklich untersucht und geprüft – speziell für Altwiesloch, aber letztlich für die gesamte Region. Hier soll das Verkehrsforum ansetzen – unter dem *move*-Motto „Mobilität bewahren – Verkehr sparen“. Alleine eine Steigerung der Insassenzahl von durchschnittlich 1,3 auf 1,7 Personen würde nach Berechnungen von WINUM eine Minderung der Fahrzeugzahl um 4000-6000 Fahrzeuge pro Tag und damit eine entsprechende Verbesserung der Lebensqualität für die Altwieslocher Bevölkerung mit sich bringen. Hier sind Einstellungs- und Verhaltensänderungen nötig, die intensiv professionell unterstützt werden müssen.

Begründung Pfortnerampel (WINUM): Die durch Autos verursachte Schadstoffbelastung hat sich in den letzten 10 Jahren zwar durch technische Fortschritte bereits verringert, sie ist aber, wie auch die Lärmbelastung, für Altwiesloch immer noch zu hoch. Durch weitgehend fließenden Verkehr werden beide Faktoren reduziert. Zur Reduktion des „Stop-and-Go“-Verkehrs, v.a. in der Baiertaler Straße und im westlichen Abschnitt der Dielheimer Straße, dienen sogenannte Pfortner-Ampeln, wie sie andernorts durchaus schon eingesetzt werden (z.B. in Allmannsdorf am Bodensee). Diese Ampeln sorgen dafür, dass der Stau außerhalb der Ortschaft stattfindet. Die 3-5 Minuten Wartezeit (wobei die Ampeln nur in Zeiten der Spitzenbelastung in Funktion sind!) entspricht den gewohnten Verzögerungen: Für die Autofahrerinnen und Autofahrer kommt es insgesamt zu keiner Verzögerung. Die Schadstoffbelastung wird zudem geringer, weil „Motor aus“ im berechenbaren Stau (auf dem freien Feld) plausibel ist. Die Pfortnerampeln sollten zudem zur Bevorrechtigung der Busse genutzt werden, was der Beschleunigung und damit der besseren Akzeptanz des ÖPNV dient.

Schließlich eine Aussage zu Verkehrsprognosen von der Metropolregion Rhein-Neckar: „Die den Straßenplanungen zugrunde liegenden Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes 2004 (Basisjahr 1997 und Prognosejahr 2015) von plus 22 % im PKW-Verkehr und plus 80 % im LKW-Verkehr müssen nach gegenwärtigem Erkenntnisstand weit nach unten korrigiert werden: nach den Ergebnissen des deutschen Mobilitätspanels ist seit 1999 eine Stagnation im PKW-Verkehr sowie ein moderater LKW-Zuwachs von nicht mehr als 1 bis 2 % pro Jahr zu beobachten. Unter weiterer Berücksichtigung des demographischen Wandels und der Altersentwicklung in Gesamteuropa ist bis 2015 / 2020 noch mit einem leichten Anstieg der Verkehrsnachfrage und dann mit einem deutlichen Rückgang zu rechnen. Die Frage, wie der kurzfristig noch zu erwartende „Nachfrageberg“ in der Region Rhein-Neckar „untertunnelt“ werden kann, wird im Rahmen des neuen Regionalverkehrsplans Rhein-Neckar zu beantworten sein. Dabei wird insbesondere der Einsatz von „weichen“ Maßnahmen der Verkehrslenkung und -steuerung geprüft.“