

Miteinander Für Wiesloch

Anhang:

Verkehrsentlastung ohne Umgehungsstraße erreichen!
Position der SPD-Fraktion im Wieslocher Gemeinderat

(Stand: Frühjahr 2008)

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 grob in drei Teile

- Richtung Heidelberg
- Richtung Wiesloch Zentrum
- Richtung Wiesloch-Walldorf

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 ursprüngliche Idee einer Nordumgehung Wieslochs erwies sich angesichts der verlagerten Verkehrsströme als nicht mehr zielführend. 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.

Dieses 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, wie etwa eine Südumgehung Wieslochs durch freie Landschaft neuen Verkehr zu erzeugen, bietet sich als Lösung des Altwieslocher Problems die Bündelung der Verkehre

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

Miteinander Für Wiesloch

auf den vorhandenen Trassen und eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßen durch Knotenausbau an.

Konkret bedeutet dies:

- umgehender Bau eines Autobahnanschlusses östlich von Dielheim durch ein kurzes Straßenstück zur L 628 Dielheim - Horrenberg
- ggf. Bau einer Entlastungsstraße parallel zur Autobahn von diesem Autobahnanschluss zur Kreisstraße 4170 Dielheim - Rauenberg und damit über diese Straße Anschluss an die B 39/ L 723.
- Ausbau dieser vorhandenen Straße auf 3 Fahrspuren mit Wechselverkehr entsprechend der Tageszeit. Ausbau der Knoten L 723/L 594 (Südtangente), L 723/B 3 (Vollknoten ohne Linksabbieger mit Anschluss des S-Bahnhofs Wiesloch-Walldorf) und Ausbau des Knotens zur HDM.
- Stärkung des ÖPNV. Die beschlossene und von der Stadt Wiesloch unterstützte Ausweitung der SWEG Linie 702 Dielheim - Horrenberg - Tairnbach auf einen weitgehenden Halbstundentakt und damit Anschluß an jede S-Bahn in Wiesloch Walldorf trägt dazu ebenso bei, wie der Ausbau der Rhein-Neckar-S-Bahn ins Elsenzthal. Gerade dieser Ausbau kann einen erheblichen Pendleranteil vom Auto auf die Schiene bringen und einen Beitrag zur Entlastung von Altwiesloch leisten.

Parallel zu diesen sinnvollen strukturellen Maßnahmen verfolgt die Agenda-Gruppe „Verkehrsentlastung“ („Move“-Projekt), hervorgegangen aus der Initiative „Entlastung für Altwiesloch – jetzt!“ einen Ansatz, der „weiche“ Maßnahmen in den Blick nimmt. Damit sind vor allem Verhaltensänderungen gemeint, die den Vorteil haben, dass sie keine aufwändigen Baumaßnahmen benötigen und im Prinzip sofort umsetzbar sind. Sie erfordern auf der anderen Seite jedoch eingehende Überzeugungsarbeit.

Die Notwendigkeit, das Verkehrsaufkommen in Altwiesloch möglichst bald und nicht erst in einem 10-15-Jahreshorizont zu senken, ergibt sich unter anderem aus der Luftqualität. In Altwiesloch werden seit Beginn 2007 so genannte „Spot-Messungen“ von der LUBW durchgeführt, weil in Voruntersuchungen hier eine besondere Belastung mit Ruß und Stickoxiden festgestellt worden war. Wenn am Messpunkt Altwiesloch die vermuteten Überschreitungen der zulässigen Feinstaub-Belastung tatsächlich nachgewiesen werden, ist ein „Luftreinhalteplan“ für diesen Bereich zu entwickeln. Das Regierungspräsidium erarbeitet ihn in Zusammenarbeit mit der Kommune. Darin können LKW-Fahrverbote ausgesprochen werden oder Fahrverbote für PKWs höherer Schadstoffklassen (Kennzeichnung durch Plaketten). In Heidelberg, Stuttgart und anderen Städten werden ab 2008 in besonders belasteten Zonen derlei Verbote vollzogen. Flankierend sind weitere „weiche“ verkehrsentlastende Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Immissionen im kritischen Bereich zu vermindern, üblich sind Steigerung der Effizienz und Attraktivität des ÖPNV und des Radverkehrs.

Miteinander **Für Wiesloch**

Ein schon vorliegendes Gutachten für Wiesloch enthält viele Vorschläge auf diesem Gebiet, die unmittelbar umsetzbar sind, etwa Verbesserungen der Bedingungen zum Bus Fahren (Überdachung von Haltestellen, verbesserte Anpassung an den Bedarf, Halbstundentakt in die Peripherie etc.) und Radfahren. Als innovative Elemente schlägt die Agenda-Gruppe darüber hinaus vor: Schaffung der Voraussetzungen für ein Zusteiger-Mitnahmesystem, ergänzende Einbeziehung der Taxi-Unternehmen, Einführung einer internetbasierten Mitfahrzentrale und weiterer Instrumente zur Steigerung des PKW-Besetzungsgrades, eventuell Einführung von Bürgerbussen und Mitnahmeparkplätzen. Über betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement sollen diese Alternativen bekannt und attraktiv gemacht werden.

Der Erfolg dieser Maßnahmen ist in hohem Maße davon abhängig, inwieweit die persönliche Bereitschaft, das eigene Mobilitätsverhalten flexibel zu gestalten, stimuliert werden kann. Mittels Umfragen und Informationsmaterialien, die auf die spezifischen Nutzergruppen abgestimmt sind, sollen die am Verkehr beteiligten Menschen direkt angesprochen werden. Wenn die Staubildung morgens und nachmittags verringert werden kann, ist damit für die Luftqualität eine große Verbesserung erreicht, denn im Leerlauf stehende Fahrzeuge haben den größten Schadstoffausstoß. Der morgendliche Stau wird im Wesentlichen durch Berufspendler und Schulverkehr gebildet; die Mobilitätsansprüche dieser Nutzergruppen sind ziemlich gleichförmig und bieten viele Ansätze für eine flexiblere Nutzung von Angeboten. Unter dem Motto „Mobilität bewahren-Verkehr sparen“ sollen die Alternativen entwickelt und bekannt gemacht werden.

Steigende Energiepreise und die wachsende Einsicht, dass der Klimawandel uns allen konkretes Handeln abverlangt, sind sicherlich Motivationshilfen für die Beteiligten, ihr Verkehrsverhalten zu überdenken.