

Stadt Heidelberg

Antrag Nr.:
0110/2019/AN

Antragsteller: CDU
Antragsdatum: 03.12.2019

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Erstellung Verkehrskonzept mit Zukunft:
Städte und ländliche Räume neu vernetzen**

Antrag

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. Dezember 2019

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Beratungsergebnis:	Handzeichen:
Gemeinderat	17.12.2019	Ö		
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	01.07.2020	Ö		
Gemeinderat	23.07.2020	Ö		

Der Antrag befindet sich auf der Seite 3.1

Sitzung des Gemeinderates vom 17.12.2019

Ergebnis: verwiesen in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss

Antrag Nr.: 0110/2019/AN

Briefkopf des Antragstellers:



CDU-Gemeinderatsfraktion, Rathaus, Marktplatz 10, 69117 Heidelberg

Herrn Oberbürgermeister
Prof. Dr. Eckart Würzner
Rathaus, Marktplatz 10
69117 Heidelberg

Dr. Jan Gradel, Vorsitzender
Werner Pfisterer, 1. stv. Vors.
Prof. apl. Dr. Nicole Marmé stv. Vors.
Kristina Essig
Alexander Föhr
Matthias Kutsch
Otto Wickenhäuser

Heidelberg, 03. Dezember 2019

Tagesordnungspunkt Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für die nächste Sitzung des Gemeinderats beantragen die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner gemäß § 18 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Gemeinderates der Stadt Heidelberg im öffentlichen Teil die Aufnahme des Tagesordnungspunktes:

Erstellung Verkehrskonzept mit Zukunft: Städte und ländliche Räume neu vernetzen

1. Diskussion und Aussprache
2. Anträge

Die Antragssteller fordern die Stadt Heidelberg auf, ein Verkehrskonzept der Zukunft mit kommunalen Partnern sowie Land und Bund zu erstellen unter der Berücksichtigung, neue Wege bei der Vernetzung von Städten und ländlichem Raum zu gehen, um Mobilität für alle zu ermöglichen, die dabei bezahlbar, attraktiv und ökologisch ist.

Begründung:

Schon seit Jahren wird in Heidelberg bereits über ausreichend große Park&Ride-Parkplätze in Randzonen des Stadtgebietes (Rohrbach Süd, Friedhof Kirchheim, Handschuhsheim Nord et cetera) und in den umliegenden Städten und Gemeinden gesprochen. Geschehen ist seither leider nicht viel.

Die Mobilität in den Städten und im ländlichen Raum entwickelt sich unterschiedlich. Während in vielen Städten das Fahrrad und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) den PKW längst abgehängt haben, ist das Auto im ländlichen Raum (und damit für viele Pendler) das Verkehrsmittel Nummer 1. Viele Städte besitzen dagegen gar kein Auto mehr. Aufgrund dieses Ungleichgewichts sowie der Lärm- und Abgasbelastung wächst in den Städten der Widerstand gegen das tägliche Verkehrsaufkommen durch einpendelnde PKW. Vielerorts werden autofreie Bereiche in den Innenstädten und Entlastungen für die Anwohner der Zufahrtsstraßen aus dem Umland gefordert.

Es droht ein sich weiter verschärfender Mobilitätskonflikt zwischen der Stadt und dem ländlichen Raum. Klar ist auch, dass die Städte von den Einpendlern profitieren und diese entscheidend zum Erfolg und

zur Attraktivität der Städte beitragen. Daher hat auch die städtische Bevölkerung eine Verantwortung gegenüber den Einpendlern und ihrer persönlichen Lebenssituation.

Um dem gerecht zu werden, muss es das Ziel sein, nicht auf Verbote, Abschreckung und Sperrungen setzen, sondern auf attraktive und ökologische Angebote, die einen Mehrwert für die Nutzer haben. Wir fordern die Stadt Heidelberg auf, bei den Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und ländlichem Raum neue, zukunftsfähige Wege zu gehen, die attraktiv sind und die Lebensqualität verbessern. Dazu braucht es eine Allianz mit umliegenden Kommunen, aber auch vor allem mit dem Land, das hier noch viel zu wenig tut, um die Konflikte aufzulösen und attraktive interkommunale Angebote zu machen.

Beispielgebend seien folgende Maßnahmen genannt:

Umsteigen attraktiv machen, Takt verdichten, Preise senken:

Der Umstieg vom PKW auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist für viele Menschen nur dann attraktiv, wenn er nicht mehr Zeit und Geld kostet als die Fahrt mit dem PKW. Davon sind wir oft weit entfernt. Wir brauchen eine Pendler-Offensive, die diese Bedürfnisse berücksichtigt. Klar ist, dass der Umstieg vom PKW auf den ÖPNV möglichst wohnortnah, z.B. am nächstgelegenen S-Bahnhof erfolgen sollte, um den Großteil der Strecke ohne PKW zurückzulegen. Das geht nur mit ausreichend großen, kostenfreien und sicheren Parkplätzen. Eine zukunftsfähige Ladeinfrastruktur für E-Mobilität an den Parkplätzen muss ein weiteres Ziel sein, ebenso wie ein flächendeckend vorhandenes WLAN-Angebot an solchen zentralen Verkehrspunkten. Lange Wartezeiten, verpasste Anschlüsse und Unzuverlässigkeit des ÖPNV sind, neben den Kosten, der zweite Faktor, der Menschen vom Umstieg abhält. Wir brauchen deshalb einen spürbaren Ausbau des ÖPNV mit dichtem Takt, sowohl in den Städten als auch auf den Trassen ins und im Umland. 30 oder gar 60 Minuten-Takte sind gerade auf Hauptpendlerstrecken keine Antwort auf die Mobilitäts-Herausforderungen der Zukunft. Wir brauchen 10 oder mindestens 20 Minuten-Takte auf allen S-Bahn-Strecken.

Kommunen bei Park&Ride (P&R) - Infrastruktur unterstützen:

P&R Parkplätze sind ein wichtiger Bestandteil der Vernetzung von Stadt und ländlichem Raum. Sie werden zukünftig Schlüsselstellen der Mobilität sein. Gleichzeitig belasten sie die Kommunen, auf deren Gemarkung sie gebaut werden (Kosten, Unterhalt, Flächen etc.), ohne dass diese einen direkten Nutzen davon haben. Sinnvoller Weise liegt die P&R Infrastruktur in den städtischen Randgebieten, sowie wohnortnah im ländlichen Raum entlang von S-Bahn Trassen.

gezeichnet CDU-Fraktion