

**Mobil in die Zukunft -  
intelligent, bequem und nachhaltig!**

#heidelbergröner



**GRÜN**

**GRÜNER**

**HEIDELBERG**

Am 26. Mai  
Liste 2  
Grün wählen



[www.GrüneHD.de](http://www.GrüneHD.de)

Heidelberg, 2019, Foto: Michael Heide, Heidelberg, 2019, Foto: Michael Heide, Heidelberg, 2019, Foto: Michael Heide



## **Kommunalwahlprogramm 2019 zur „Mobilität“**

**von Bündnis 90/ Die Grünen Heidelberg**

### **Ergebnispapier des AK „Verkehr“ und der AG „Innovative Mobilitätsformen“.**

**Mitwirkung:** Christoph Rothfuß, Felix Grädler, Luitgard-Nipp-Stolzenburg, Felix Berschin, Claudia Kämper, Burkhard Margies, David Esders, Moritz Damm

#### **Inhalt**

<b>1) Verkehr als Aufgabe</b>	<b>S. 2</b>
<b>2) Grüne Leitbilder für den Verkehr</b>	<b>S. 3</b>
<b>3) Grüne Vorschläge für den Verkehr</b>	<b>S. 3</b>
<b>a) Digitale Innovationen</b>	<b>S. 4</b>
<b>b) Grün fürs Rad: schnell, direkt und sicher</b>	<b>S. 5</b>
<b>c) Grüne Vorschläge für den Nahverkehr</b>	<b>S. 8</b>
<b>d) Grüne Vorschläge für den Fußverkehr</b>	<b>S. 9</b>
<b>e) Grüne Vorschläge für den Autoverkehr</b>	<b>S. 10</b>
<b>f) Grüne Vorschläge für Logistik und Güterverkehr</b>	<b>S.10</b>
<b>4) Weitere Vorschläge</b>	<b>S. 11</b>

## **1. Verkehr als Aufgabe**

Wir Grüne stehen für eine Stärkung nachhaltiger Mobilität wie Rad- und Fußverkehr, öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) oder elektrisch betriebenen Individualverkehr. Wir sind überzeugt: Mobilität in Heidelberg kann rücksichtsvoll und sicher sein, menschenfreundlich und innovativ, flächenschonend und gerecht und damit umweltgerecht und klimaverträglich gestaltet werden! Wir wollen innovative und grüne Lösungen für die Verkehrsprobleme in Heidelberg nutzen und verschiedene ökologische Verkehrsmittel intelligent vernetzen. Damit schaffen wir weniger Staus, weniger Parkplatzsuche, weniger Frust an der Haltestelle, weniger Lärm, weniger Abgase, mehr Platz und bessere Luft für unsere Stadt.

Der Verkehr ist eines der wichtigsten Probleme der Stadt: 59 % der Heidelberger\*innen sehen dies so, wie die Heidelberg-Studie 2017 zeigte. Zu den Haupt-Ursachen des Verkehrs in der Stadt gehören die Pendler\*innen: Täglich pendeln mehr als 63.000 Menschen nach Heidelberg zur Arbeit, etwa 23.000 Menschen pendeln hinaus. Insgesamt wächst dadurch die Zahl der Menschen in Heidelberg täglich um ein Viertel von rund 160.000 Einwohner\*innen auf fast 200.000 Menschen, die sich hier aufhalten. Dies zeugt von der starken Wirtschaftskraft und hohen Attraktivität unserer Stadt, auf die wir stolz sind. Es führt aber auch zu einer enormen Verkehrsbelastung. Deshalb brauchen wir neue, intelligente Mobilitätskonzepte, um Menschen und Umwelt vom Verkehr zu entlasten.

## 2. Grüne Leitbilder für den Verkehr

Wir Grüne wollen, dass Verkehr rücksichtsvoll und sicher ist, menschenfreundlich und innovativ, flächenschonend und gerecht und damit umweltgerecht und klimaverträglich:

### Rücksichtsvoll und sicher

Verkehr bedeutet, **öffentliche Flächen gemeinsam zu nutzen**, und ist für uns damit eine Frage des sozialen Miteinanders. Dieses Miteinander funktioniert umso besser, je mehr wir **Rücksicht aufeinander nehmen**. Gegenseitige Rücksichtnahme - oder die Möglichkeit dazu - hängt auch von der **baulichen Gestaltung** öffentlicher Flächen ab. Rücksichtslose Raserei zum Beispiel kann durch bauliche Gestaltung von Straßen verhindert werden. Auch Radfahrer\*innen müssen ihr Tempo drosseln, wenn sie Wege gemeinsam mit Fußgängern nutzen. Niemand soll mehr durch Verkehrsunfälle sterben, insgesamt muss es **weniger Unfälle** geben. Um unsere Schulen herum müssen Gefahren beseitigt werden, auch solche, die durch Holen und Bringen entstehen. Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen brauchen **freie Wege und übersichtliche Kreuzungen**.

### Menschenfreundlich und innovativ

Verkehr wird viel zu stark dadurch gesteuert, dass die einzelnen Verkehrsträger voneinander getrennt werden. Das kann sinnvoll sein, besonders wenn es darum geht, Wege für hohe Geschwindigkeiten auszuweisen. Im innerstädtischen Verkehr wollen wir daneben jedoch mehr **selbstregelnde Prozesse** etablieren. Dafür betrachten wir alle Nutzer\*innen des Verkehrs gemeinsam. Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sollen sich intuitiv bewegen können und dürfen nicht zu Umwegen gezwungen werden. Bei der **Wahl des Verkehrsmittels** zu einem bestimmten Ziel sind **Informationen** darüber wichtig, welche verschiedenen Verkehrsmittel zu welchen Bedingungen zur Auswahl stehen. Hier wollen wir die neuen digitalen Medien umfassend nutzen.

### Flächenschonend und gerecht

Öffentliche Flächen müssen **gerecht verteilt** werden. Sie werden viel zu oft für egoistische Zwecke beansprucht, zum Beispiel durch dauerhaft parkende Autos oder durch Fahrräder oder Mülltonnen, die Gehwege blockieren. Die Herstellung eines Parkplatzes auf einem Privatgrundstück kann 20.000 Euro und mehr kosten, aber die Stadt überlässt öffentlichen Parkraum sehr billig oder kostenlos zur privaten Nutzung. Die Kosten dafür tragen alle, ob sie einen Parkplatz nutzen oder nicht. Insgesamt gehört Verkehr zu den am stärksten subventionierten Wirtschaftszweigen, und Bürger\*innen mit einem geringen Verkehrsaufwand tragen dieselben Umweltkosten wie Bürger\*innen mit einem hohen Verkehrsaufwand. Das wollen wir ändern, **Preise sollen die ökologische Wahrheit sagen**. Auch der Nahverkehr verbraucht Ressourcen und darf deshalb nicht verschenkt werden.

### Umweltgerecht und klimaverträglich

Neue städtebauliche Vorhaben müssen zu klimaschonendem und umweltgerechterem Verkehr führen. Bei städtebaulichen Projekten steht heute die Frage, ob genügend Parkplätze entstehen, zu stark im Vordergrund. Künftig soll eine **Umweltbilanz** sichtbar machen, welche Mischung verschiedener Verkehrsmittel welche Nutzen und Kosten für die Umwelt mit sich bringt.

## 3. Grüne Vorschläge für den Verkehr

Unsere Vorschläge, wie die grünen Leitbilder Wirklichkeit werden können, betreffen alle Bereiche des Verkehrs. Wir schildern sie weiter unten in diesem Papier: Vorschläge für den Radverkehr (Seite 5), für den Nahverkehr (Seite 8), für den Fußverkehr (Seite 9), für den Autoverkehr (Seite 10), für Logistik und Güterverkehr (Seite 10). Zunächst jedoch stellen wir vor, wie wir digitale Innovationen für den Verkehr nutzen wollen.

## a) Digitale Innovationen

Die Digitalisierung bietet zahlreiche Chancen für innovativere und übergreifende Betrachtung von Mobilität. Diese Ideen können bald in Heidelberg zum Alltag gehören:

### **Einfach mobil: Eine App für alle Verkehrsmittel**

Schluss mit dem App-Wirrwarr! Aktuell gibt es allein im VRN-Gebiet 5 verschiedene VRN-Apps. Der Zugang zur urbanen Mobilität muss einfacher und intelligenter werden! Wir wollen eine einzige App, die alle Verkehrsmittel miteinander kombiniert: Bus und Bahn, Fahrrad, CarSharing, Taxi und auch Fußwege. Suchen, buchen und bezahlen – alles bequem und einfach mit nur einem Account. Immer die beste Routen-Auswahl mit den passenden Verkehrsmitteln – in Echtzeit und stets mit dem günstigsten Tarif! Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) soll eine solche App entwickeln oder die notwendigen Daten geeigneten Unternehmen zur Verfügung stellen. Heidelberg kann hier als „Smart City“ in der Metropolregion vorangehen– für eine flexible, moderne und umweltbewusste Mobilität!

### **Gemeinsam ans Ziel: Car-Pooling und Ridesharing**

Fahrgemeinschaften nutzen beim Car-Pooling und Ridesharing Fahrzeuge gemeinsam, zum Beispiel für den täglichen Weg zur Schule oder zur Arbeit. Dadurch entlasten sie die Umwelt und die Straßen. Die Mitglieder von Fahrgemeinschaften finden sich über Apps. Wir wollen Anreize für Privatpersonen und Unternehmen schaffen, Fahrgemeinschaften zu nutzen oder zu unterstützen. Dazu zählen garantierte Parkplätze oder ausgewiesene und sichere Zustiegspunkte. Auf Sonderspuren können Fahrgemeinschaften am Stau vorbeiziehen. Diese wollen wir in einem Modellversuch einrichten, zum Beispiel auf Ein- und Ausfahrtsstraßen wie der Speyerer Straße, der A 656 oder der Karlsruher Straße. Fahrgemeinschaften sollen mehr garantierte Stellplätze ausgewiesen bekommen. Dafür wollen wir auch Firmen oder die Universität gewinnen, denn sie können ihre Flächen effizienter nutzen, wenn sie weniger Parkplätze vorhalten müssen.

### **Parkplatz garantiert: Smart Parking**

Wir machen das Parken smart! In einem Modellversuch, zum Beispiel in der Altstadt, wollen wir erkunden, welche Chancen ein intelligentes Parkleitsystem per App bieten kann. Wer mitmacht, wird innerhalb des Anwohner-Bereichs verlässlich zu einem Parkplatz geleitet - ganz ohne suchen zu müssen. Auch Kontrollen werden sehr viel effizienter mit digitaler Unterstützung. Das Parken insgesamt kann besser gesteuert werden, so dass es möglich werden kann, weniger Parkplätze auszuweisen. Dadurch wird wertvoller Freiraum geschaffen, der essentiell für die Lebensqualität in unserer Stadt ist.

### **Bequem und flexibel: On-Demand-Schuttle-Service**

Du bestimmst den Fahrplan! Gerade dort wo die Nachfrage für einen 10-Minuten-Takt nicht ausreicht, ist es besser den Nahverkehr auf Nachfrage fahren zu lassen. Er bringt Fahrgäste täglich rund um die Uhr auf flexiblen Routen ans Ziel. Fahrgäste mit ähnlichen Routen werden automatisch zu Fahrgemeinschaften gebündelt und gemeinsam befördert. Mit optionalen Haltepunkten im Abstand von etwa 200 Metern ermöglicht der On-Demand-Schuttle-Service die sichere Beförderung in die unmittelbare Nähe der Wohnung. Auch ein Haustür-Service für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist möglich. Der On-Demand-Schuttle-Service kann die heutigen Quartierbuslinien in Handschuhsheim, Ziegelhausen/Schlierbach und Quartier am Turm ablösen. Auch in bisher schlecht bedienten Gebieten wollen wir ihn anbieten, zum Beispiel am Schlierbacher Hang oder für Alt-Rohrbach. In das bestehende Nahverkehrs-Angebot ist der On-Demand-Schuttle-Service integriert -auch tariflich.

## **b) Grün fürs Rad: schnell, direkt und sicher**

Heidelberg wird Fahrradhauptstadt! Wir wollen Vorfahrt fürs Rad, schnell, direkt und sicher.  
Unsere Vorschläge:

### **Knotenprogramm: Schnell und sicher über die Kreuzung**

Das Knotenprogramm sorgt dafür, den Radverkehr an Kreuzungen möglichst eigenständig oder parallel zum KFZ-Verkehr zu führen. Schnelle Radfahrer dürfen künftig zusammen mit den KFZ auf der Straße abbiegen; wer langsam über die Kreuzung möchte, biegt indirekt ab, zugleich mit den Fußgänger\*innen. Die Fahrtzeiten im Radverkehr verkürzen sich durch das Knotenprogramm spürbar, aber auch die Sicherheit für Fußgänger\*innen und Radfahrende wird deutlich verbessert.

### **Fahrradstraßenprogramm: Vorrang auf der ganzen Linie**

Die Fahrbahnen von Fahrradstraßen sind dem Radverkehr vorbehalten, können aber für andere Fahrzeuge geöffnet werden. Radler\*innen haben Vorrang und dürfen zum Beispiel neben einander fahren, müssen sich aber an die Verkehrsregeln halten. In der Regel gilt Tempo 30. Wir wollen in Heidelberg viele Fahrradstraßen einrichten. Wo, ist auf der Karte grün markiert:



- Kleingemünder Straße/In der Neckarhelle, in beiden Richtungen;
- Peterstaler Straße, bergauf;
- Neckarstaden (B37) zwischen Stadthalle und Neckarmünzplatz, in beiden Richtungen;
- Schurmanstraße (B37) von der Thibautstraße bis Stadthalle;
- Von der „Kleinen Plöck“ zur Poststraße, in beiden Richtungen;
- Rohrbacher Straße von der Dantestraße bis zur Franz-Knauff-Straße;
- Vom Bauhaus Eppelheimer Straße zum Hauptbahnhof, Ausbau des Weges an den Bahnschienen, Lückenschluss am Tankturm;
- Römerstraße von der Hebelstraße bis zur Franz-Knauff-Straße und weiter von der Lessingstraße bis zur Dantestraße;
- Vangerowstraße von der Gneisenaustraße bis zur Mittermaierstraße
- Vangerowstraße von der Mittermaierstraße bis zur Karl-Metz-Straße, mit Abbiegemöglichkeit in Karl-Metz-Straße;
- Karlsruher Straße von Rohrbach Markt bis zur Ortenauer Straße;
- Kirchheimer Weg vom Mörgelgewann bis zur Rudolf-Diesel-Straße;
- Sickingenstraße zwischen der Karlsruher Straße und der Römerstraße, in beiden Richtungen.

#### **Radschnellwege: Zügig in die Nachbarstädte**

Heidelberg und die Nachbarstädte müssen mit Schnellwegen verbunden werden:

- Mannheim über Ladenburg;
- Schwetzingen über Patrick-Henry-Village;
- Wiesloch-Walldorf, zum Beispiel entlang der Bahn über St. Ilgen;
- durchs Neckartal, nach Umwandlung einer Fahrspur der B37 zwischen Orthopädie und Neckargemünd;
- vom Neuenheimer Feld entlang der Bergstraße, zum Beispiel westlich von Dossenheim und Schriesheim.

#### **Radnetz der zwei Geschwindigkeiten: Freie Wahl der Fahrspur**

Die Pflicht zur Benutzung des Radwegs wird bei engen Platzverhältnissen aufgehoben, allerdings bleiben die Gehwege frei von Fahrrädern. Hier ist das möglich:

- Neuenheimer Landstraße;
- Mittermaierstraße;
- Mannheimer Straße, Richtung Wieblingen;
- Berliner Straße, zwischen der Jahnstraße und dem Technologiepark.

#### **Radachse West: Immer der Nase nach**

Die westlichen Stadtteile müssen mit dem Neuenheimer Feld verbunden werden. Vom Neuenheimer Feld über die Bahnstadt bis nach Rohrbach/Kirchheim/Pfaffengrund. Dafür werden Radbrücken gebaut: über den Neckar, über den Autobhanzubringer (A656), über die Bahnschinnene am Kino. Zudem eine direkte Radweg von Kirchheim über Patton Barraksc (Heidelr Inee ate) in die Stadt.

### **Mehr Leihräder: Mobil nach Bedarf**

Die Leihräder (Nextbike) müssen stadtweit verfügbar werden und über das MobilitätsAPP jederzeit buchbar sein. Auch ausreichend (elektrische) Lastenräder sollen bereitstehen.

### **Lastenräder: Transporter mit Pedal**

Wir wollen bessere Anreize zu Kauf von Lastenrädern bieten und Stellplätze für Lastenräder reservieren.

### **Weitere Maßnahmen: Mit kleinen Sachen Freude machen**

- Grüne Pfeile für Radfahrende zum Rechts-Abbiegen an roten Ampeln;
- Längere Grünphasen, abhängig von der Dichte des Verkehrs;
- Mehr geschützte Radfahrstreifen wie es sie bereits in der Rohrbacher Straße zwischen Bismarckplatz und Poststraße gibt;
- Freigabe von breiten Gehwegen an stark befahrenen Straßen, soweit dort keine gesonderte Radspur eingerichtet werden kann.

## **c) Grüne Vorschläge für den Nahverkehr**

Heidelbergs Nahverkehr wird schneller, dichter und erschwinglicher. Unsere Vorschläge:

### **10-Minuten-Takt für fast alle Einwohner**

Alle wichtigen Buslinien sollen zukünftig im 10 Min.-Takt verkehren, so dass Ziegelhausen, Pfaffengrund Süd, Kirchheim West, Hasenleiser, Boxberg und die neue Südstadt genauso gut angebunden sind wie die Stadtteile mit Straßenbahn. Die Buslinien sind zukünftig auf direktem Wege in die Innenstadt zu führen. Die Erschließung der Quartiere wird durch einen On Demand Shuttledienste verbessert und erweitert.

### **20- oder 15-Minuten-Takt am Sonntag und abends**

Ein Halbstundentakt am Sonntag und abends ist unzureichend für eine wachsende Stadt wie Heidelberg.

### **Beschleunigung von Bus und Straßenbahn**

Bus und Straßenbahn erhalten an Knotenpunkten Vorrang. Da Busse und Straßenbahnen fast immer parallel auch zum Autoverkehr fahren, profitiert der Autoverkehr hiervon genauso, er muss nur entsprechend intelligent geschaltet werden.

### **Rückbau von Busbuchten**

Busbuchten kosten dem Bus unnötig Zeit und nehmen Fahrgästen die Wartefläche. Zudem schaffen sie oft auch noch Konflikte zwischen Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen. Busse müssen auf der Fahrbahn halten. Zur Sicherheit für Schulkinder und ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen muss das Überholen haltender Busse durch einen Fahrbahnteiler verhindert werden. Der Zustieg vom Bordstein muss barrierefrei möglich sein.

### **Straßenbahn im Neuenheimer Feld**

Das Neuenheimer Feld soll per Straßenbahn erschlossen werden. Nur so sind umsteigefreie Verbindungen aus der Altstadt oder aus Rohrbach und der Südstadt möglich. Die Trasse muss im Konsens mit der Universität gefunden werden und soll zu einem attraktiven Campus beitragen.

### **Straßenbahnen ins Umland**

Um die Zahl der Autopendler\*innen zu verringern müssen auch die ÖPNV Linien ins Umland nach Wiesloch, Walldorf und Schwetzingen ausgebaut werden. Sie nutzen der Stadt, selbst wenn sie nicht auf Heidelberger Gebiet liegen.

## **Nahverkehr für 1,- € pro Tag**

Wir wollen das 1,-€ Ticket (365,- Jahr). Für alle Bewohner\*innen soll erreichbar werden, was es für Schüler, Studenten, Senioren und Arbeitnehmer (Jobticket) schon gibt (Beispiel: Wien). Das Land prüft derzeit dafür neue Finanzierungsmöglichkeiten.

## **Straßenbahnverbindung nach Patrick Henry Village**

Die Straßenbahnverbindung nach Patrick Henry Village und einen Radschnellweg dorthin schnell planen und bauen, damit dort eine attraktive Verkehrsanbindung besteht, bevor die ersten Menschen dort einziehen. Die Bahnstadt zeigt eindrücklich, wenn erst Wohnungen gebaut werden, dann bisschen Radinfrastruktur kommt und irgendwann der Nahverkehr. Nicht wenige Menschen dort haben aus der Not heraus ein Auto angeschafft und sich an dieses Verkehrsmittel gewöhnt, diese Leute wird man nicht mehr so leicht in die Straßenbahn kriegen.

## **d) Grüne Vorschläge für den Fußverkehr**

### **Vorrang für Fußgänger: Gehwege durchziehen**

Bei Umbau und Neubau von Wohn- und Geschäftsstraßen (außer Hauptverbindungen) werden Gehwege durchgezogen und die Straßenfläche aufgepflastert. Damit wird deutlich gemacht, dass Fußgänger Vorrang haben.

### **Freie Wege: Schluss mit Gehweg-Blockaden**

Das Gehwegparken wird nach und nach beendet. Es soll nur dort zugelassen bleiben, wo eine Gehwegbreite von 2,00m gesichert ist. Wo Fahrräder Gehwege blockieren, werden auf Parkplätzen am Fahrbahnrand neue Radabstell-Anlagen geschaffen. Gebäudeeigentümer, wie beispielsweise die Unibibliothek, werden verpflichtet Stellplätze für Fahrräder der Nutzer\*innen ihres Gebäudes zu schaffen. Gleiches gilt für das Blockieren von Gehwegen durch Mülltonnen und dergleichen.

### **Schutz für Kinder**

Um die Grundschulen und Kindergärten wird der Verkehr zu den Schulwegezeiten großflächig unterbunden. Zum Schutz aller Kinder soll das Holen und Bringen per PKW weitgehend verhindert werden. Um die Schulen und Kindergärten werden verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit eingerichtet, um die Schulwegesicherheit zu erhöhen. Ausgenommen bleiben Hauptstraßen.

### **Tempo-20-Zonen in Geschäftsstraßen**

Geschäftsstraßen werden nach dem Vorbild der Bahnhofstraße zu Tempo-20-Zonen mit breiten Mittelstreifen für Fußgänger. Die Straßen können an jeder Stelle problemlos gequert werden. Tempo-20-Zonen wünschen wir uns zum Beispiel auf folgenden Straßen: Rheinstraße, Brückenstraße, Bergheimer Straße, nördliche Fr.-Ebert-Anlage, Karlsruhe Straße im Bereich Rohrbach Markt.

### **Zebrastreifen mit Schutzampeln**

Ampeln zum Schutz der Fußgänger werden modellhaft in Zebrastreifen mit Schutzampeln umgewandelt. Es bleibt beim Vorrang der Fußgänger, die Ampel kann von Personen aktiviert werden, die besonderen Schutzbedarf haben. Ampeln, die vor allem Blinden dienen, werden auf ein Warnsystem umgestellt. Alle Ampeln sollen per App von Blinden oder Sehbehinderten wahrgenommen werden können. Es ist ein Anachronismus, dass jede Ampel anders piepst, summt, oder wahlweise auch gar nichts von sich gibt.

## e) Grüne Vorschläge für den Autoverkehr

### Stadtweit Tempo 30

Tempo 30 ist auch auf den Hauptstraßen problemlos möglich aufgrund der Lärm- und Schadstoffemissionen. Ausnahmen sollen nur noch für Straßen ohne Wohnbebauung oder in Gewerbegebieten gelten (z.B. Schlierbacher Landstraße, Umgehung Wieblingen, Speyerer Straße, Henkel-Teroson-Straße).

### Fort mit den Ampeln

Für jede Ampel soll geprüft werden, ob sie wegfallen kann. Viele Ampeln können ersetzt werden durch Zebrastreifen mit Schutzampeln, durch Kreisverkehre und in besonderen Fällen auch durch Brücken.

### Attraktive Ebert-Anlage

Konzentration des KFZ-Verkehrs auf die südliche Ebert-Anlage (Gaisberg- und Königstuhltunnel). Die nördliche Ebert-Anlage soll für den Einzelhandel so attraktiv wie Brückenstraße werden. Dafür wird sie zur Fahrrad- und Geschäftsstraße im Zweirichtungsverkehr. Durch diese neue Fahrrad-Achse wird auch die Plöck vom Fahrradverkehr entlastet.

### Rückbau der Römerstraße (Südstadt) auf zwei Fahrspuren

Die Römerstraße erhält auf zwei Fahrspuren mit einem breiten Mittelstreifen sowie Geh- und Radwegen und optimalen Möglichkeiten zur Überquerung. Damit wandelt sich die Römerstraße von einer unüberwindlichen Stadtautobahn in eine quartiersgerechte Straße für die neue Südstadt. Eine Entlastung führt künftig über die Speyerer Straße und die B 535.

### Parkplätze für das Neuenheimer Feld

Am Autobahnende könnte unter dem Gneisenauplatz eine große Tiefgarage mit ca. 1.500 Stellplätzen entstehen. Damit könnte der gesamte Stellplatzbedarf des südlichen Neuenheimer Feldes (vor allem DKFZ) bewältigt werden. Bergheim-West und die Ernst-Walz-Brücke werden dadurch um 3.000 Autofahren entlastet. Von der Tiefgarage geht es in wenigen Minuten über die neue Radbrücke zu Fuß, per Rad oder Roller zum Arbeitsplatz. Ein internes Ausleihsystem der Uni für Roller könnte diese umweltschonende Mobilität sehr unterstützen.

### Erholung/Freizeit: Autofreier Wald

Unterbindung Schleichverkehr Heidelberg – Waldhilsbach bzw. Heidelberg – Gaiberg über den Königstuhl. Für beide Strecken stehen leistungsfähige Straßen im Tal zur Verfügung. Für Gaiberg/Gauangelloch wurde sogar extra die Nordostumgehung Leimen gebaut. Kein Schleichverkehr zum Boxberg.

### Trennen von Wohnen und Parken

Neue Baugebiete sehen regelmäßig vor, das Parken in zentralen Bauwerken am Rand zu bündeln. Damit kann einerseits der Lärmschutz (meist zu Straßen/Bahn) verbessert werden und gleichzeitig die Baukosten von teuren Tiefgaragenstellplätzen entlastet werden. Zudem trägt die Distanz zwischen Wohnen und Auto erheblich zum bewussteren Umgang mit der Ressource PKW bei. Damit werden weniger Stellplätze benötigt (Carsharing), was wiederum die Baukosten senkt.

## f) Grüne Vorschläge für Logistik und Güterverkehr

### Lieferverkehr per Lastenrad oder elektrisch

Paketfirmen und Zulieferer sollen ihre Citylogistik auf Lastenräder und elektrische Kleinfahrzeuge umstellen, zunächst in der Altstadt. Für diese Fahrzeuge werden großzügige Zufahrts- und Halteregeln geschaffen. Die Waren werden an Sammelpunkten („Micro-Hubs“) umgeladen und von dort zu den Empfängern weiterbefördert. Der LKW-Lieferverkehr in die

Altstadt wird weiter reduziert. Gegen das Halten in zweiter Reihe oder auf Geh- und Radwegen wird durchgegriffen.

#### **Logistikkonzepte für neue Gewerbegebiete/-standorte**

Für neue Gewerbegebiete/-standorte wird ein Logistikkonzept verlangt, dass den LKW/Transporterverkehr gegenüber bisherigen Werten halbiert.

#### **Güter auf die Bahn**

Der Gleisanschluss Bahnbetriebswerk – Pfaffengrund wird wieder reaktiviert. Zusammen mit dem bestehenden Anschluss Rohrbach/Heidelberg Zement und zusammen mit regionalen Güterverteilstellen (zusammen mit Mannheim/Ludwigshafen) wird versucht schienenaffine Transporte wieder auf die Bahn zu verladen.

## **4. Weitere Vorschläge**

### **Ausnutzen der Landes-Bauordnung (LBO) für weniger Stellplätze und Förderung des Radverkehrs**

- § 37 Abs: 1 Satz 2 LBO: Offensive Ausnutzung der Möglichkeiten zur Reduzierung von Stellplätzen aufgrund guter ÖPNV Anbindung und Jobticketvereinbarung für Betriebe.
- § 37 Abs. 4 LBO: Aussetzen der Stellplatzpflicht für autoarme Siedlungen. Es müssen zwar Reserveflächen vorhanden sein, für den Fall dass autoarm nicht funktioniert, die können aber als Grünflächen genutzt werden. Die Stadt sollte solche autoarme Siedlungen fördern und neue Gebiete nur hiernach ausweisen. Dies soll für das PHV zwingend geschehen.
- § 37 Abs. 7 LBO: Verbot von Stellplätzen auf Baugrundstücken für neue Wohnungen, um autofreie Siedlungen zu schaffen.
- § 37 Abs. 2 LBO: Verschärfung der ordnungsgemäßen Benutzbarkeit von Fahrradstellplätzen bei Neubauten: Nicht nur ausreichend Platz muss nachgewiesen werden, sondern auch die Zugänglichkeit besser überprüft werden. Alibi-Fahrradräume im Keller werden verhindert.

*Mehr Infos über unser Programm und unsere Kandidaten\*innen finden Sie unter [www.GrueneHD.de](http://www.GrueneHD.de)*

*Sie haben Fragen, Anregungen oder Kritik?*

*Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [kreisverband@gruene-heidelberg.de](mailto:kreisverband@gruene-heidelberg.de)*