

17. Juli 2020, 16:21 Uhr
Update: 17. Juli 2020, 16:37 Uhr

Der Heilbronner Gemeinderat ringt um ein Verkehrskonzept

Heilbronn Mehr Fahrten mit Bus, Bahn und Rad, weniger Autoverkehr: Das ist ein zentrales Ziel des umfangreichen Mobilitätskonzepts, über das der Heilbronner Gemeinderat am Donnerstag hinter verschlossenen Türen erneut beraten hat.

Von [Alexander Hettich](#)

Mehr Fahrten mit Bus, Bahn und Rad, weniger Autoverkehr: Das ist ein zentrales Ziel des umfangreichen Mobilitätskonzepts, über das der Heilbronner Gemeinderat am Donnerstag hinter verschlossenen Türen erneut beraten hat. Im September sollen Beschlüsse fallen - auch zu einer Flut von Anträgen aus den Fraktionen.



Wie soll das Mobilitätsverhalten der Heilbronner in Zukunft aussehen? Welche Maßnahmen sind dafür nötig? Mit diesen Fragen beschäftigt sich das lange diskutierte, mehr als 100 Seiten umfassende Mobilitätskonzept.

Die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, hier die Stadtbahn in der Innenstadt, ist eines der Ziele des Heilbronner Mobilitätskonzepts. (Foto: Archiv/Veigel)

Von Tempolimits über fußgängerfreundliche Ampelschaltungen bis zu Wegebau oder Änderungen im Nahverkehrstarif reichen die Vorschläge des Werks, das der Gemeinderat in einer Klausursitzung diskutiert hat.

Beschlüsse sollen im September fallen

Beschlüsse gab es nicht, sie sollen erst in einer September-Sitzung fallen. Wohl aber diskutierte das Gremium über fast 100 Anträge, die vor allem die Fraktionen von Grünen und Die Linke eingebracht hatten. Ein Ansinnen der Linken, das auch die Lokale Agenda aufgeworfen hat: Das Thema soll sich im Rathaus in einem "Amt für Mobilität" auch personell niederschlagen. Die Verwaltung sieht hierfür keine Notwendigkeit, auch im Rat zeichnet sich keine Mehrheit ab.

Zentral ist auch die Frage, nach welchem Zeitplan die Vielzahl von Projekten abgearbeitet wird, und was sie kosten. Hierfür soll die Verwaltung bis September weitere Details liefern. Klar ist: Über jedes einzelne Vorhaben wird der Gemeinderat künftig separat beschließen und dabei die angespannte Finanzlage im Auge haben. "Das weckt Begehrlichkeiten", sagt Thomas Randecker mit Blick auf das Konzept.

Dem CDU-Fraktionssprecher ist wichtig, dass keine "Luftschlösser" gebaut werden. Dazu gehört für ihn der Umbau des Lerchenbergtunnels zum Fahrradtunnel, wie es die Linke

beantragt hat. "Wir brauchen finanzierbare Projekte, die einen breiten Nutzen haben", sagt Randecker und nennt etwa E-Busse, eine Mobilitäts-App oder mehr elektrisch angetriebene Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark.

Einige Anträge sind umstritten

Diskutiert wird sicher auch ein Antrag der SPD, die Parkplätze in der Nordstadt reduzieren will. Das sehen unter anderem die Freien Wähler skeptisch. Die SPD hat zudem die Gerberstraße im Fokus: Sie soll von der Kaiserstraße bis zur Einfahrt zur Tiefgarage Käthchenhof Einbahnstraße werden - und zwar von 20 bis 6 Uhr. "Dann wird es dort etwas ruhiger", wirbt Fraktionschef Rainer Hinderer. Susanne Bay von den Grünen sieht Fortschritte in der Diskussion. "Es wird erkannt, dass wir beim Verkehr voranschreiten müssen." Beim sogenannten Modal Split, der Aufteilung der Wege auf die Verkehrsträger, könnte sich ihre Fraktion einen größeren Anteil des Fahrrads vorstellen, so Bay.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, also vor allem Autofahrten, lag in Heilbronn 2015 bei 58 Prozent, während er im Bundesschnitt etwa 50 Prozent ausmacht. 18 Prozent der Wege in der Stadt wurden zu Fuß, elf Prozent mit dem Rad und zehn Prozent mit dem ÖPNV zurückgelegt. Den sogenannten Umweltverbund - Fußwege, Rad, Bus und Bahn - soll das Konzept stärken.

Auch Vertreter von Freien Wählern, FDP und AfD hatten in früheren Sitzungen die Bedeutung des Konzepts unterstrichen. Zum Teil hatten sie wie Freie-Wähler-Fraktionschef Herbert Burkhardt die Flut der Anträge kritisiert.

Alexander Hettich ist stellvertretender Leiter der Regionalredaktion. Er arbeitet seit 2003 bei der Heilbronner Stimme, berichtet über Verkehrsthemen, über Kommunalpolitik und Heilbronn.