



Bild: Bernhardt

Volles Haus beim Auftaktworkshop zum neuen Verkehrsentwicklungsplan mit Volker Mörgenthaler vom beauftragten Büro BIT Ingenieure.

Verkehrsplan als Gemeinschaftswerk

Auftaktworkshop am Mittwochabend in der Barbara-Künkelin-Halle

VON UNSERER MITARBEITERIN
SIGRID KRÜGEL

Schorndorf.
2016 soll ein neuer Verkehrsentwicklungsplan für Schorndorf verabschiedet werden. Erste Ergebnisse einer Verkehrszählung im Herbst vergangenen Jahres wurden jetzt in der Barbara-Künkelin-Halle vorgestellt. Dazu konnten die Besucher ihre Ideen und Bedenken loswerden.

Aus dem Jahr 1985 stammt der letzte Generalverkehrsplan. „Die Fortschreibung war nötig“, so Oberbürgermeister Matthias Klopfer. Am neuen Verkehrsleitplan sollen auch die Bürger und die Wirtschaft beteiligt werden (*wir berichteten*). Zu einem öffentlichen Auftaktworkshop hatte die Stadt deshalb in die Künkelin-Halle geladen, rund 80 Schorndorfer kamen, um sich über die Ergebnisse der Verkehrszählung zu informieren und eigene Ideen, Bedenken und Fragen einzubringen.

„Wir werden es nicht allen recht machen können, aber wir brauchen einen breiten Konsens“, so Volker Mörgenthaler von der BIT Ingenieure AG, die den neuen Verkehrsentwicklungsplan gemeinsam mit der Ingenieursgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik gevas humberg & partner entwickeln wird. Im Oktober und November 2014 war an 51 Stellen in der Stadt und den Ortsteilen der motorisierte Verkehr gezählt worden. An acht Stellen wurden außerdem die Fahrer befragt. In Weiler und in der Wilhelm-Maybach-Straße wurden auch Kennzeichen erhoben. Die

Ergebnisse belegen nun auch statistisch: Mit dem Bau der B 29 hat der Verkehr auf der Waiblinger und Welzheimer Straße stark abgenommen. Gleichzeitig sind mehr Autofahrer auf den Einfallstraßen und dem Innenstadtring unterwegs. Stauanfällige sind in den Spitzenzeiten die Ausfahrt der B 29 Schorndorf-West und einige Kreisverkehre.

Der Stadtteil Weiler hat sehr viel Durchgangsverkehr, die Winterbacher Straße übernimmt hier die Funktion einer Verbindungsstraße zwischen der Kernstadt und Winterbach. In der Wilhelm-Maybach-Straße hat der Durchgangsverkehr dagegen nur einen Anteil von 14 Prozent.

Was die Parkplätze angeht: Im Bereich der Rems-Murr-Klinik sind die Wohnstraßen stark zugeparkt. Zugeparkt ist außerdem die Weilerstraße, und ab 10 Uhr gibt es in der Innenstadt und am Bahnhof nur noch wenige Parkplätze.

Dafür funktioniert der Lkw-Verkehr „vernünftig“, so Mörgenthaler. Er hat in der Regel einen Anteil von höchstens fünf Prozent am Gesamtverkehr.

80 Prozent der Kfz-Fahrer sitzen alleine in ihrem Auto

Was die Ein- und Auspendler angeht: Von den 12 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Schorndorf arbeiten, leben gut 4000 in Schorndorf, knapp 8000 kommen von außerhalb. Weitere 10 000 Schorndorfer arbeiten außerhalb.

Nachgeschaut haben die Ingenieure auch, wie viele Menschen in einem Auto sitzen. „In 80 Prozent der Fälle war es nur einer“, so Volker Mörgenthaler in seiner Präsentation. „Das erklärt, woher der Verkehr kommt.“ In 16 Prozent der Fälle saßen zwei

Personen im Auto, in drei Prozent der Fälle waren es drei.

Keine Aussagen wird der Verkehrsaktionsplan zu Lärm und Feinstaub machen. Das Thema Radwege soll über die Lokale Agenda eingebunden werden und war auch am Mittwochabend ein Diskussionspunkt. Zahlen zum Radfahreraufkommen wurden nicht erfasst.

An verschiedenen „Inseln“ mit Pinnwänden konnten die Besucher im Anschluss an die Präsentation Fragen und Anregungen loswerden. „In Amsterdam kann man Lastenräder leihen“, erzählte zum Beispiel eine Teilnehmerin. Platz für Radler vor Ampeln schaffen – sogenannte Aufstellflächen, schlug ein anderer vor. Damit man am Stau vorbeifahren und an der Ampel als Erster starten kann.

„Eigene Trassen“ für Autos/Lastwagen, Radfahrer und Fußgänger, lautete eine weitere Forderung. Dazu: Auch für den Radverkehr sollten Zählungen gemacht werden, und der aktuelle Fahrradklima-Test des Allgemeinen deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) für Schorndorf sollte in das Konzept eingebunden werden. Die Ergebnisse kann man übrigens im Internet abrufen: www.adfc.de/fahrradklima-test.

Zum Thema „Parken“ wurden unter anderem die fehlende Attraktivität und schlechte Zufahrt zum Künkelin-Parkhaus genannt. Für Lkw und Wohnmobile sollten Langzeitparkplätze außerhalb der Wohngebiete geschaffen werden. Mehr Parkplätze wünschen sich Teilnehmer am Bahnhof und in der Grabenstraße. Und war auch hier ein Thema.

„Sind Lieferzeitenfenster noch nötig?“, lautete eine Frage beim „Wirtschaftsverkehr“. Oder könnten für die Fußgängerzone alternative Lieferkonzepte umgesetzt werden? Eine bessere Verknüpfung von Bus

und Bahn wurde am ÖPNV-Stand gefordert, dazu bessere Verbindungen in die Teillorte und ein Shuttlebus in der Innenstadt.

Die meisten Schorndorfer hatten sich beim „Kfz-Verkehr“ versammelt. Für verschiedene Straßen wurden Einbahnstraßenregelungen vorgeschlagen. Citybusse sollten angeschafft, ein Lärmaktionsplan erstellt und Tempo 30 flächendeckend eingeführt werden. „Mehr Straßen ergibt mehr Verkehr“, wurde an die Pinnwand geschrieben und: „Verkehr darf nicht nur in Kfz-Verkehr gedacht werden.“

Sämtliche Anregungen und Bedenken werden nun in einem Dokumentationsband zusammengefasst. „Die Fragen werden wir aufarbeiten“, so Manfred Beier, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung und Bau-reich. Antworten werden beim nächsten Workshop im Juni aufgegeben. Dann geht der neue Verkehrsentwicklungsplan in die zweite Runde.

Wie es weitergeht

■ Der nächste Workshop, an dem die Anregungen von Mittwochabend eingebunden werden, findet am **Donnerstag, 11. Juni**, statt.

■ Auch er ist öffentlich, jeder kann sich beteiligen.

■ Im Herbst geht der erste Entwurf des Verkehrsleitplans in den **Gemeinderat**. In ihm werden alle Verkehrsarten enthalten sein, auch der Fahrradverkehr.

■ 2016 soll der neue Verkehrsleitplan dann **verabschiedet** werden.