

Lärmaktionsplan bringt Tempo 30

Maßnahmenpaket, das der CDU-Fraktion zu weit und der SPD-Fraktion nicht weit genug geht / Entscheidung am 22. März

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
HANS PÖSCHKO

Schorndorf.

Als Folge des Lärmaktionsplans haben sich Stadt und Regierungspräsidium auf ein Tempo-30-Maßnahmenpaket verständigt, das im Gemeinderat aber nicht unumstritten ist. Der CDU-Fraktion gehen die zwischen RP und Stadt getroffenen Absprachen in Einzelfällen zu weit, der SPD-Fraktion dagegen gehen sie nicht weit genug. Aber alle einschließlich des Oberbürgermeisters sind sich einig, dass die Weigerung des RPs, im Bereich des vor allem motorradlärmegeplagten Spittlerstifts das Tempo von derzeit 70 auf 50 km/h zu reduzieren, nicht akzeptiert wird.

Wenn das Regierungspräsidium beim Spittlerstift stur bleibe, dann werde er sich persönlich an den grünen Verkehrsminister Winfried Hermann wenden, kündigte Matthias Klopfer an und fügte hinzu: „Und dann wollen wir mal sehen, wer sich da durchsetzt. Da muss die Politik des Gehörtwerdens auch mal ernst genommen werden.“

Maßnahmen

Das zwischen Stadt und RP abgestimmte Paket beinhaltet folgende Tempo-30-Zonen (siehe auch Grafik): **Werderstraße** zwischen Rosen- und Burgstraße (nur nachts); **Feuerseestraße** zwischen Aichenbachstraße und Reinhold-Maier-Platz; **Schlichtener Straße** zwischen Burg- und Krummhaastraße (nur nachts); **Burgstraße** zwischen Schlichtener Straße und Aichenbachstraße und nur nachts zwischen Burg- und Johannesstraße; **Göppinger Straße** zwischen Reinhold-Maier-Platz und Schillerstraße; **Gmünder Straße** zwischen Augustenplatz und Hohenstauferstraße; **Welzheimer Straße** zwischen Mittlerer Brücke und Dueviller Platz; **Ortsdurchfahrt Schornbach** zwischen Friedhof (Weißbacher Straße) und Einmündung Helle Eiche; **Ortsdurchfahrt Miedelsbach** durchgängig vom Netto-Kreisel bis Ortsausgang Richtung Haubersbronn.

Zu den nicht in die Vereinbarung aufgenommenen Maßnahmen gehören die **Uhlandstraße**, die Verbindung **Karlstraße/Rosenstraße**, die **Grabenstraße**, die **Schorndorfer beziehungsweise Winterbacher Straße in Weiler** und die **Landesstraße von Schorndorf nach Schlichten im Bereich des Spittlerstifts**, wo die Stadt eine Temporeduzierung von 70 auf 50 anstrebt.

Handlungsbedarf für straßenbauliche und/oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist dann gegeben, wenn **Messwerte von 70 db(A) am Tag zwischen 6 und 22 Uhr und von 60 db(A) in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr überschritten werden**. Handlungspflicht besteht dann, wenn die genannten Werte um drei db(A) überschritten werden.

den.“ Ansonsten aber war der Oberbürgermeister der Meinung, dass das in einem mühseligen Abstimmungsprozess mit der Rechtsaufsicht geschnürte Tempo-30-Paket nicht wieder aufgeschnürt und in seine Einzelteile zerlegt werden sollte. „Sonst haben wir den Spaltpilz in der Stadt, und das tut uns allen nicht gut, warnte Matthias Klopfer und bekundete, er selber sei bereit, das ausgehandelte Paket insgesamt so mitzutragen, obwohl es auch seinen (weitergehenden) politischen Zielvorstellungen nicht in allen Punkten entspreche.“

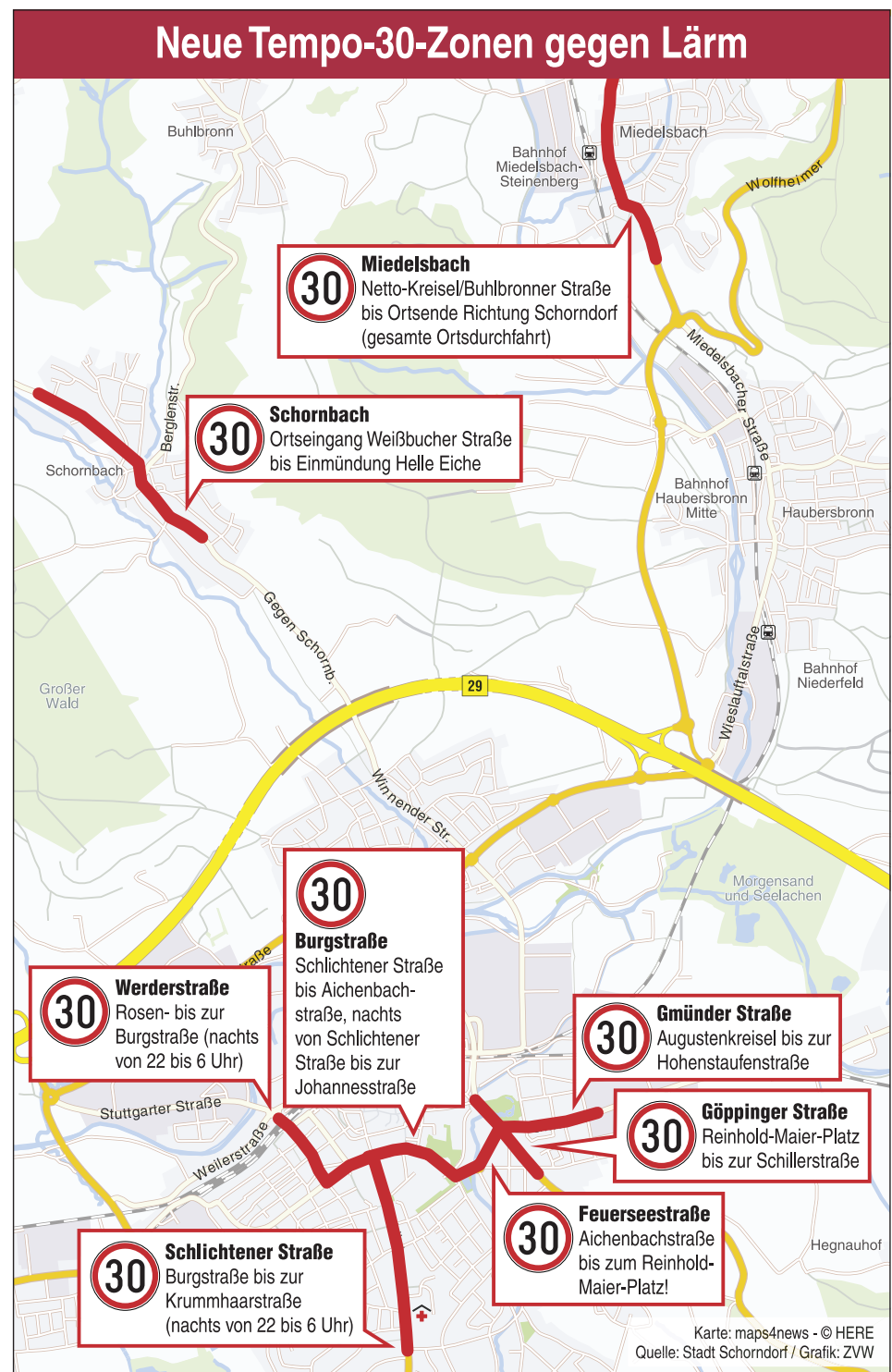
Für oder gegen Tempo 30, das ist „fast schon eine Religionsfrage“

Der Oberbürgermeister reagierte damit auf eine Wortmeldung von CDU-Stadtrat Max Klinger, der deutlich gemacht hatte, dass es der sogenannte „Kooperationserlass“, der Basis für diese straßenverkehrsrechtlichen Vereinbarungen sei, sehr wohl zulasse, dass einzelne Maßnahmen noch einmal zur Disposition gestellt und am Schluss gegebenenfalls über jede einzelne Tempo-30-Zone getrennt abgestimmt werde. Weil, so Klinger, bei der Anordnung oder Ablehnung von Tempo 30 nicht allein der Lärmpegel, sondern auch andere Belange eine Rolle spielen könnten. Für seine Fraktion ganz entscheidend bei der Abwägung, sagte der CDU-Stadtrat mit ausdrücklichem Verweis auf die Burg- und die Schlichtener Straße, sei die Bündelungsfunktion einer Straße. „Einen gewissen Charme“ attestierte Klinger den angedachten Tempobeschränkungen bei Nacht, und natürlich gebe es auch Straßen wie die Feuerseestraße, auf denen ohnehin kaum schneller als 30 gefahren werden könne. Grundsätzlich sei die Entscheidung für oder gegen Tempo 30 „fast schon eine Religionsfrage“, meinte Max Klinger.

SPD-Fraktionschef Thomas Berger nannte den Lärmaktionsplan und das daraus resultierende Maßnahmenpaket „ein stimmiges Konstrukt“, mit dem seine Fraktion größtenteils gut leben könne. Weshalb Berger an die CDU-Fraktion appellierte, das Paket nicht wieder aufzuschneiden – um dann gleich selber anzukündigen, seine Fraktion werde auch „an der einen oder anderen Stelle Anträge stellen“. Konkret nannte Berger die Uhlandstraße, für die seine Fraktion ebenfalls Tempo 30 fordern will. „Da ist mir das Regierungspräsidium einfach zu weit weg“, kritisierte der SPD-Fraktionschef die ablehnende Haltung aus Stuttgart.

Bürgerbeteiligung: „Keine Angst“ oder „vorhersehbar“?

Von einem „schlüssigen Konzept, obwohl es in manchem nicht dem entspricht, was sonst so in meiner Fraktion gesprochen wird“, sprach FDP/FW-Stadtrat Gerhard Nickel, der an beide Seiten, an die CDU-Fraktion genauso wie an die SPD-Fraktion, appellierte, das Maßnahmenpaket weder in die eine oder andere Richtung, also weder um etwas herauszunehmen noch um etwas dazuzupacken, aufzuschneiden. Wenn die CDU-Fraktion die eine oder andere Maßnahme nicht akzeptieren wolle, „dann beantragen wir eine Bürgerbeteiligung für alle Straßen, bei denen weiterhin Tempo 50 gelten soll, obwohl die Anwohner Tempo 30 wollen“, drohte Grünen-Fraktionschef Werner Neher. „Wir haben keine Angst vor dem Bürger“, betonte Max Klinger. Sein Fraktionschef Hermann Beutel ist da etwas anderer Meinung: „Das Ergebnis einer Bürgerbeteiligung ist vorhersehbar, weil die, die Tempo 30 wollen, in der Überzahl sein werden.“ Was nichts daran ändere, dass es aus Sicht seiner Fraktion Straßen gebe, auf denen Tempo 30 nicht als sinnvoll erachtet werde, weil Tempo 30 auch die Akzeptanz von denen brauche, die als Autofahrer unterwegs seien. Und da hat Hermann Beutel bei der Uhlandstraße ähnliche Zweifel, wie



sie FDP/FW-Stadtrat Konrad Hofer bei der Schlichtener Straße hat – zumal nachts. Weil Tempo 30 auch bedeute, dass künftig deutlich mehr kontrolliert werden müsse. Gleichwohl erklärten sich letztendlich alle Fraktionen dazu bereit, die Entscheidung über das Tempo-30-Maßnahmenpaket erst in der Sitzung am 22. März zu treffen und vorher eine Bürgerbeteiligung in Form einer Dialogveranstaltung durchzuführen. Wobei es nicht schlecht wäre, wenn die Fraktionen bis dahin wüssten, was genau sie denn nun selber wollen und wie sie sich im Gespräch mit den Bürgern positionieren wollen, meinte Matthias Klopfer, der sich zum Abschluss noch ein kleines Scharmützel mit CDU-Stadtrat Ingo Sombrutzki lieferte, nachdem der es als wenig hilfreich bezeichnet hatte, „dass die Verwaltung hier ein Paket vorlegt, und niemand darf dran rummachen“. Er selber, reagierte Klopfer auf diesen Vorhalt, habe bei der Entscheidung über die einzelnen Maßnahmen ganz bewusst keinen politischen Einfluss genommen, sondern das Ganze ganz auf der rein fachlichen Ebene belassen und den zuständigen Fachbereichen überlassen. „Eine Ebene, die mit Ihnen ja leider nicht möglich ist“, sagte der Oberbürgermeister an die Adresse von Sombrutzki.

Kommentar

VON HANS PÖSCHKO



Lärm ist nicht alles

Dem Lärmaktionsplan sei's gedankt: Miedelsbach bekommt – endlich! – Tempo 30 in der gesamten Ortsdurchfahrt, und auch Schornbach bekommt eine längere Tempo-30-Strecke. Und Weiler? Dort soll es beim seitherigen begrenzten Tempo-30-Abschnitt bleiben, obwohl auch die Weilermer unter der Belastung des Durchgangsverkehrs ächzen und stöhnen (auch wenn ein nicht zu unterschätzender Teil dieses Verkehrsaufkommens sogenannter Ziel- und Quellverkehr ist). Es ist nicht konsequent, nicht logisch und mit dem gesunden Menschenverstand nicht nachvollziehbar, dass allein der Lärm ein Kriterium dafür sein soll, ob eine Ortsdurchfahrt beruhigt wird oder nicht. Es muss auch andere Gründe geben, die ein durchgängiges Tempolimit rechtfertigen. Speziell in Weiler müssten das die tagtägliche Gefährdung der im Vergleich zum Autofahrer schwächeren und schwächsten Verkehrsteilnehmer, also der Radfahrer und der Fußgänger, sein und das berechnete (kommunalpolitische) Anliegen, den Durchgangsverkehr, für den es mit der B 29 ja eine Alternative gibt, zu reduzieren. Beides würde genauso zu einer besseren Lebensqualität entlang der Straße und im Ort beitragen wie eine Lärmreduzierung. Und deutlich mehr bringen als eine mögliche Einbahnregelung, die – und da werden die Kritiker eines Modellversuchs wohl recht behalten – den Durchgangsverkehr eher noch attraktiver macht, als dass sie ihn ausbremst. Aber genau das müsste im wahrsten Sinn des Wortes in Weiler passieren (*wir haben über die Diskussion zu Weiler in unserer Samstagsausgabe berichtet*).

Noch ein Wort zur grundsätzlichen Tempo-30-Diskussion im Gemeinderat. Es ist nicht schlüssig, wenn die SPD-Fraktion einerseits die CDU-Fraktion dafür tadelt, dass sie das im Zuge des Lärmaktionsplans ausgehandelte Paket noch einmal aufschneide und einzelne Maßnahmen – vermutlich in erster Linie die Burgstraße – herausnehmen will, und gleichzeitig selber Nachbesserungen in Form von Tempo 30 auch in der Uhlandstraße verlangt. Denn auch dazu muss das Paket auf- und dann wieder neu geschnürt werden.



Einer der Tempo-30-Knackpunkte aus CDU-Sicht: Die Burgstraße, die derzeit von besonders vielen Schülern gequert wird, weil die Unterführung durch den Neubau des Burg-Gymnasiums stark beeinträchtigt ist. An der Straße liegen aber auch weitere Schulen und Kindergärten. Bild: Büttner