

Trübe Aussichten auf Ortsumfahrung

Die Anwohner der Miedelsbacher Ortsdurchfahrt dürfen frühestens mit einem Baubeginn 2027/28 rechnen

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
HANS PÖSCHKO

Schorndorf.

Die Neuigkeiten, die Manfred Beier im Technischen Ausschuss zur Ortsumfahrung Miedelsbach ankündigte, waren keine erfreulichen: Frühestens 2027/28 dürfen die entlang der hochbelasteten Ortsdurchfahrt lebenden Miedelsbacher mit dem Baubeginn für die Ortsumfahrung rechnen. Wobei es da noch eine ganze Reihe von Unwägbarkeiten gibt – und zwar sowohl planarischer als auch politischer Art.

Was die Belastung der Ortsdurchfahrt angeht, so hat sich die von Manfred Beier, seines Zeichens Leiter des Fachbereichs Stadtplanung und Baurecht, zunächst im Ausschuss und dann auch im Miedelsbacher Ortschaftsrat vorgelegten Verkehrsuntersuchung zufolge zuletzt wieder bei 14 000 bis 16 000 Fahrzeugen am Tag eingependelt, nachdem zwischendurch die Shared-Space-Baumaßnahmen in Rudersberg für eine gewisse Beruhigung mit Spitzenwerten von teilweise nur noch 9600 Fahrzeugen gesorgt hatten. Der Lkw-Anteil liegt aktuell bei 3,8 Prozent, etwa ein Drittel des Miedelsbacher Verkehrs ist Ziel- und Quellverkehr. Und die Prognosen für 2035, wenn es bis dahin keine Ortsumfahrung gibt, verheißen auch nichts Gutes: Dem Gutachten zufolge würde der Pkw-Verkehr um fünf Prozent und der Lkw-Verkehr um 33 Prozent zunehmen.

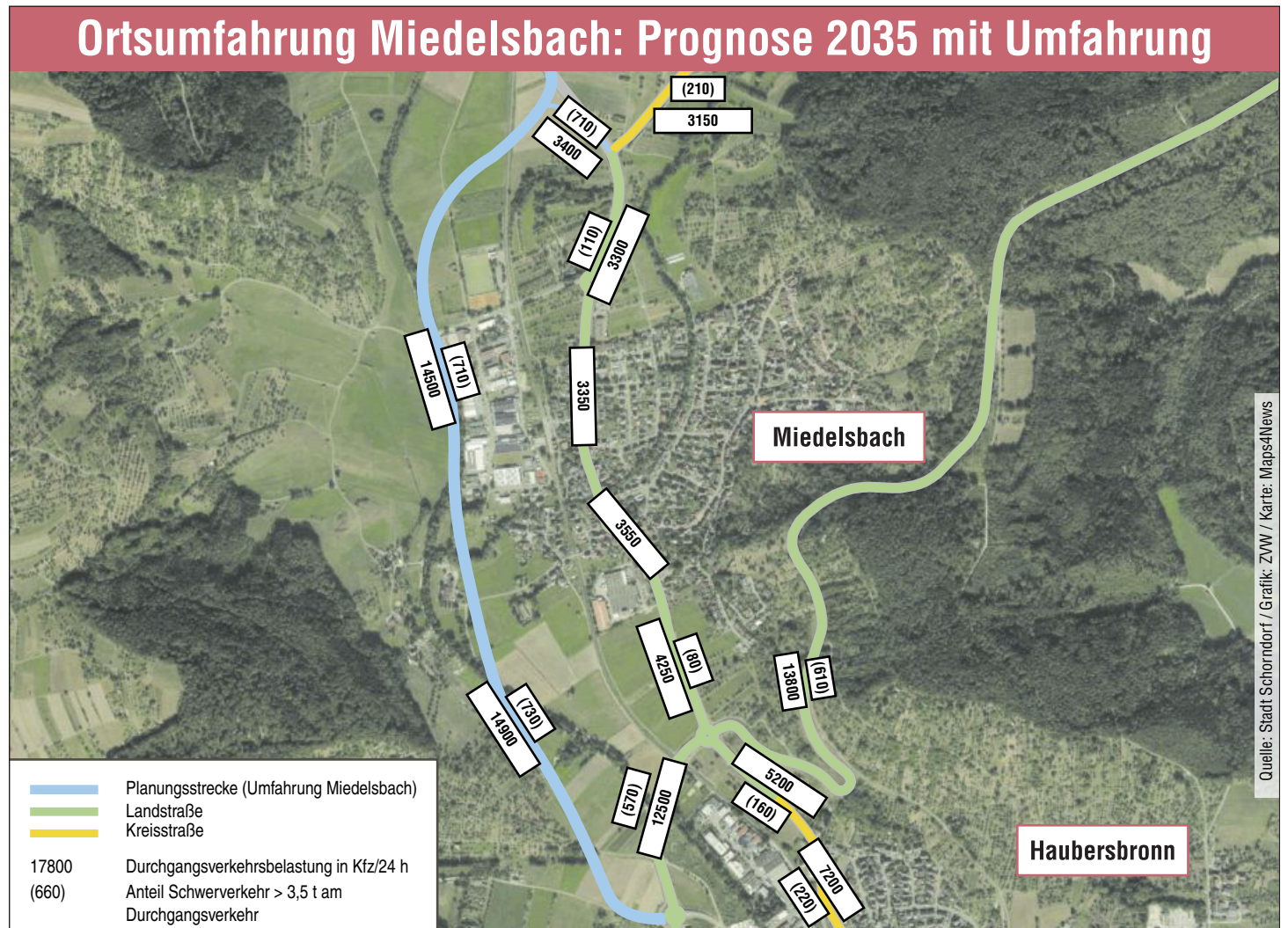
Anders sähe es natürlich mit einer Ortsumfahrung aus. Dann könnten laut Beier bis zu 15 000 Fahrzeuge auf die Ortsumfahrung verlagert werden, und in der Ortsdurchfahrt verblieben nur noch 3500 bis 5300 Fahrzeuge. „Mir reichen schon die heutigen Zahlen, da brauche ich gar keine Prognosen“, reagierte Manfred Beier auf vereinzelte Zweifel an der Verkehrsprognose für 2035 und machte deutlich, dass in diese Prognose alle neuen Bau- und Gewerbegebiete in Schorndorf und Umgebung und auch die voraussichtliche Entwicklung der Motorisierung eingeflossen seien. Was für die Miedelsbacher Grünen-Stadträtin Friederike Köstlin den Schluss nahelegte, dass es eigentlich bei diesem Wachstum nicht bleiben könne, „weil sonst überall der Kollaps eintritt“. Und auch GLS-Stadtrat Werner Neher hält unter Berufung auf die Erkenntnis, dass, wer Straßen sät, nur immer noch mehr Verkehr erntet, eine grundsätzlich andere Herangehensweise ans Verkehrsthema für erforderlich. Im Übrigen sage die rückläufige Entwicklung des

Strategischer Fehler

■ Es habe ihn „**geschmerzt**“, als er zum ersten Mal den Termin für einen möglichen Baubeginn erst 2027/8 gehört habe, sagte Oberbürgermeister Matthias Klopfer im Ausschuss.

■ SPD-Fraktionschef Thomas Berger tut's eigenem Bekunden zufolge „unendlich leid, dass die Miedelsbacher einen großen strategischen Fehler gemacht haben, **als sie sich aus reiner Gutmütigkeit von der Planung Haubersbronn haben abkoppeln lassen**“.

■ Da ist's vermutlich auch nur ein ganz schwacher Trost, dass der Haubersbrunner Ortsvorsteher Erich Bühler versicherte, **dass Haubersbronn das Miedelsbacher Projekt massiv unterstütze**, und der Stadt beziehungsweise dem Nachbarort unter Berufung auf eigene Erfahrungen den wohlfeilen Rat gab, dass Druck auf Entscheidungsträger „nur über die politische Schiene“ erzeugt werden könne.



Durchgangsverkehrs während der Shared-Space-Baumaßnahmen „ja auch was aus“. Dass die Stadt in Absprache mit dem Regierungspräsidium dabei ist, die Grundlagen für die spätere Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu erarbeiten, was bis zur Abwägung verschiedener Trassenvarianten und bis zur Präsentation einer Vorzugsvariante geht – während parallel dazu die artenschutzrechtlichen Untersuchungen laufen –, war für Manfred Beier vor allem auch im Ortschaftsrat das maßgebliche Gegenargument zum Vorwurf, dass das alles doch viel schneller gehen müsste. „Wenn die Stadt diese Vorplanungen nicht übernommen hätte, würde gar nichts passieren“, sagt der Fachbereichsleiter, dessen aktueller, von Oberbürgermeister Matthias Klopfer als „realistisch-optimistisch“ eingeschätzter Zeitplan so aussieht, dass es bis 2025 einen Planfeststellungsbeschluss geben und – abhängig natürlich von der Finanzierung und den politischen Mehrheiten im Land – bis 2027/28 mit dem Baubeginn gerechnet werden könnte. „Und dann wird sich sicher auch noch jemand finden, der klagt“, machte SPD-Fraktionschef Thomas Berger deutlich, dass es noch weitere Unwägbarkeiten gibt und dass der Termin 2027/28 demnach wohl nur der „best case“, also der Idealfall, sein dürfte.

„Man kann diesen Menschen kaum mehr gegenüberreten“

Diese Perspektive sei für die Menschen, die an der Ortsdurchfahrt wohnen, „eine Katastrophe“, meinte Berger und bekannte: „Man kann diesen Menschen kaum mehr gegenüberreten.“ Zumal es in Baden-Württemberg wohl kaum eine Landesstraße gebe, die höher belastet sei als die in Miedelsbach und bei der sich durch eine Ortsumfahrung ein besserer Effekt erzielen lasse. „Wollen wir das den Leuten in der Ortsdurchfahrt tatsächlich noch auf Jahre hinaus zumuten?“, fragte in diesem Zusammenhang fast schon verzweifelt der Miedelsbacher Ortsvorsteher Thomas Rösch. „Bis bei uns zwei Gleise verlegt sind, hat die Schweiz zwei Tunnel gebaut“, wies in Übereinstimmung mit Thomas Berger CDU-Fraktionschef Hermann auf die lange



Verfahrensdauer schon bei viel kleineren Projekten als einer Ortsumfahrung hin – verursacht durch immer noch mehr Vorschriften und Auflagen. Insofern wäre es nach Beutels Einschätzung schon ein Erfolg, wenn das mit dem Baubeginn 2027/28 klappen würde. Und dass die Stadt wie beim Aufstieg nach Schlichten etwas beschleunigen könnte, indem sie sich finan-

ziell am Bau der Ortsumfahrung beteiligt, ist laut Oberbürgermeister Matthias Klopfer sehr zweifelhaft. „Das Land will nicht mehr, dass Prioritäten auf diese Weise beeinflusst werden“, sagte Klopfer und plädierte dafür, den Bürgern reinen Wein einzuschenken. Und dazu gehöre, dass niemand erwarten dürfe, dass aktuell jemand Zusagen für ein Projekt mache, das aus heutiger Sicht erst in die Amtszeit der übernächsten Landesregierung falle.

Und technische beziehungsweise verkehrsplanerische Probleme sind natürlich auch noch einige zu lösen. So zeichnet sich, auch wenn die Trassenführung noch gar nicht feststeht, schon jetzt ab, dass der Kreis auf Höhe der Lauswiesenhalle, an den die Ortsumfahrung theoretisch angebunden werden könnte, mit einer Belastung von rund 57 000 Fahrzeugen in 24 Stunden keine Option ist. Zum Vergleich: Der morgens und abends ebenfalls überlastete Kübler-Kreis muss derzeit „nur“ um die 30 000 Fahrzeuge schlucken. Eine Alternative zum Lauswiesener-Kreis, so Manfred Beier auf Nachfrage, könnte sein, eine direkte Verbindung zwischen den Ortsumfahrungen Haubersbronn und Miedelsbach zu schaffen und den von Welzheim her kommenden Verkehr mittels einer Ampel auf die Ortsumfahrung zu führen. Kein Problem wäre von Schorndorf her das Rechtsabbiegen in Fahrtrichtung Welzheim. „Aber das ist, glaube ich, unser kleinstes Problem“, meinte Oberbürgermeister Matthias Klopfer. Ein größeres könnten die Kosten sein, über die Manfred Beier derzeit überhaupt noch nicht reden und spekulieren will: „Da wäre jede Zahl komplett daneben.“



Der allmorgendliche Verkehrswahnsinn in der Miedelsbacher Ortsdurchfahrt – und Besserung ist erst einmal nicht in Sicht.

Foto: Mogck