

Stellungnahme zum Mobilitäts- und Verkehrskonzept MOVE 2035 von der SPD-Fraktion Plochingen, vorgetragen bei der Gemeinderatssitzung am 2. Februar 2021 in der Stadthalle Plochingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrter Herr Kissling, meine Damen und Herren,

Vielen Dank zunächst mal der Verwaltung bzw. den Fachleuten für die Vorlagen, die wir zu diesem Tagesordnungspunkt bekommen haben. Da steckt sehr viel Arbeit darin, vor allem im Blick auf die Aufarbeitung der zahlreichen Rückmeldungen zu den Maßnahmenvorschlägen, die von der Verwaltung, den Fraktionen und vor allem auch online eingegangen sind. Aber wir haben nun eine **wirklich gute Vorlage und Arbeitsgrundlage für die weiteren Diskussionen** erhalten.

Bei unserem Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept MOVE 2035 sind wir mit dem heutigen Tag an einer wichtigen Station angelangt, **der abschließenden Formulierung eines Leitbildes und dem Übergang zur Priorisierung und Diskussion erster konkreter Maßnahmen**. Deutlich wird schon jetzt, dass die Umsetzung einiger dieser Maßnahmen das Leben in der Stadt, was Mobilität und Verkehr betrifft, teilweise stark verändern wird. Vielleicht nicht ganz so dramatisch wie vor etwa 50-60 Jahren, als zuerst die B 10, die bis dahin quer durch die Stadt verlief, südlich des Neckars verlegt wurde, später wurde auch die Schorndorfer Straße verlegt und eine Fußgängerzone angelegt. Das waren Schritte - ich erinnere mich noch gut als damaliger Schüler in der Stadt - die die Verkehre in der Stadt ganz stark verändert haben und die sich, das ist das Wichtige – **in der Folgezeit auch bewährt haben**. Und nun stehen wieder Entscheidungen an, die die Verkehre verändern werden und **wir müssen sie so planen, dass auch sie sich nachhaltig bewähren werden**.

Heute werden wir zunächst **das Leitbild** beschließen, das wir in mehreren Sitzungen in 2020 unter Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelt haben. Diese Beteiligung der Öffentlichkeit war und ist uns auch weiterhin sehr wichtig und wir sprechen uns auch ganz klar dafür aus, dass – nach dem Vorschlag S. 2 in der Vorlage – die Dokumentation der Online-Beteiligung **in der Homepage der Stadt veröffentlicht** wird.

Zum Text des Leitbildes: Hier finden wir es richtig und sehr wichtig, die Themenbereiche „**Schulwegsicherheit**“ und „**Lärmschutz**“ zu benennen, beides verbindet sich zwar mit konkreten Maßnahmenvorschlägen, die sich auch in der Stellungnahme unserer Fraktion finden. Es handelt sich aber dabei um

grundsätzliche Anliegen, die hinter vielen Einzelmaßnahmen stehen und sie sollten deswegen ins Leitbild aufgenommen werden. Im Blick auf die **Schulweg-sicherheit** könnten wir uns vorstellen, dass bei den Klammerbemerkungen statt „(auch für den Schulweg)“ besser zweimal **„(vor allem auch für den Schulweg)“** steht. Das Schulwegthema ist in Plochingen ja etwas ganz Besonderes, weil es so gut wie alle Zufahrtsstraßen und Wege von den Stadtteilen und den Nachbargemeinden her betrifft.

Andere Stichworte wie Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes usw. gehört natürlich nicht in das Leitbild, sondern zu den konkreten Maßnahmen.

Zum **Vorschlag der OGL**. Sehr gerne können wir die konkrete Nennung eines **Umstieges auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel** mittragen. Aber wir wollen das nicht verbinden mit einer prozentualen Festschreibung von 15 % Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, denn die derzeitige Entwicklung des MIV geht ja immer stärker **hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln inklusive zum Beispiel Elektro-Carsharing**. Weil sich das in der Entwicklung gerade die Hand reicht und die Entwicklung nicht absehbar und nach Prozentsätzen planbar ist, deswegen ist es nicht sinnvoll, hier eine Zahl vorschreiben.

Auch die **klassische Aufteilung des Modal Split** in „zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV und Kfz“ wird in der weiteren Entwicklung sicher nochmals deutlich differenziert werden müssen. Es ist ja ein großer Unterschied, ob jemand per E-Car-Sharing eine Fahrt im Kfz macht oder mit einem großen SUV (S – U – V!) sich vorwärtsbewegt, beides fällt zur Zeit in der Statistik noch unter die Rubrik Kfz bzw. MIV.

Noch garnicht berücksichtigt ist bei diesen Überlegungen, wie sich die Corona-Zeit möglicherweise längerfristig auswirkt. Nach einer ganz aktuellen Studie vom Januar bevorzugen in Deutschland 74 Prozent der Verbraucher die Nutzung eines privaten Fahrzeuges gegenüber dem ÖPNV, um sicher unterwegs zu sein. Vor der Pandemie waren es 57 Prozent. Und der Anteil derer, die in den kommenden Monaten ein Auto, gerne ein E-Auto, kaufen möchten, stieg seit April letzten Jahres in Deutschland von 25 auf 39 Prozent. Diese Tendenz wird sich über mehr Jahre auswirken, nicht nur kurzfristig!

Ich komme zur Entwicklung und Wirksamkeitsüberprüfung von Maßnahmen: Hier liegt uns zum einen vor die **Anlage 3** mit dem Verkehrsmodell Nullfall 2035. Diese Anlage zeigt die Entwicklung auf, die man derzeit annehmen kann allerdings unter der nicht unproblematischen Voraussetzung: nach Corona geht es wieder so weiter wie vor Corona prognostiziert; ich weise auf die gerade genannte Studie hin.

Das andere ist **Anlage 5 mit der Gesamtliste aller** Maßnahmenansätze- und -vorschläge, eine sehr umfangreiche Arbeitsgrundlage für die weitere Maßnahmenbewertung. Diese Vorlagen nehmen wir mit großem Interesse zur Kenntnis wie auch die Prüfaufträge der Fraktionen in Anlage 4. Wir freuen uns auf interessante Diskussionen, wenn wir noch stärker an die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gehen. Bei den Anregungen aus der Online-Befragung ist ja vor allem interessant, dass sie mitten in der Corona-Zeit gemacht wurden, das müssen wir sicher noch im Einzelnen genauer anschauen.

Bezüglich einer Priorisierung schlägt die Verwaltung vor, was ja schon im vergangenen Jahr gesagt wurde, dass wir zuerst aus klar nachvollziehbaren Gründen **die Ost-West-Trasse (mit Bahnhofsbereich) und das Untere Schulzentrum angehen**. Dann in zweiter Stufe ein „flächendeckendes Grundgerüst für die Entwicklung der Verkehrsarten“. Dieser Vorgehensweise stimmen wir zu, zumal das zweite auf das erste aufbauen wird. Beispiel: ist der Autoverkehr erst einmal vor allem in der Eisenbahnstraße, dann kann man über die Gestaltung der Esslinger Straße zB als Fahrradstraße nachdenken.

Unsere Meinung zur **Ost-West-Trasse** mit Bahnhofsbereich und dem Unteren Schulzentrum haben wir ja abgegeben mit unserer Vorlage. Das meint bei Ost-West-Trasse die **Variante A** und solange es nicht ganz umsetzbar ist mit der beschriebenen Untervariante. Aber wir wollen heute gerne zunächst mal dem zustimmen, dass die Varianten im Verkehrsmodell überprüft werden.

Auch beim Unteren Schulzentrum haben wir uns positioniert und zwar für **Variante A, mit der schon 100 Jahre geplanten Anbindung der Hindenburgstraße zur Esslinger Straße. Variante B für Johanniter- und Urbanstraße macht ergänzend zu Variante A Sinn**. Unsere weiteren guten Ideen für den Bereich des Schulzentrums haben wir formuliert und freuen uns auch hier auf die Diskussionen zur Umsetzung.

So stimmen wir dem Beschlussantrag jedenfalls zu: Leitbild mit Ergänzungen, bitte unseren Vorschlag für die Klammerbemerkung noch zur Diskussion stellen. Ansonsten stimmen wir den Vorschlägen der Verwaltung zum weiteren Vorgehen zu.