

Werden Parkplätze auf dem Archivplatz für den Klimaschutz geopfert? - Schorndorf - Zeitungsverlag Waiblingen

Die Zeichen der Zeit sind eindeutig: Gelingt es nicht, Treibhausgase zu reduzieren, droht die Klimakatastrophe. Absichtserklärungen von Bund und Land gibt es zuhauf; und im Jahr 2007 hat sich auch die Stadt Schorndorf als Mitglied des Klima-Bündnisses verpflichtet, alle fünf Jahre zehn Prozent der Treibhausgase zu reduzieren. Wie viel CO₂ seitdem eingespart wurde, ist unklar – es wurde nie dokumentiert. Doch jetzt will sich die Daimlerstadt mit Hilfe des Förderprogramms „Klima Mobil“ – und finanzieller Unterstützung des Landes – als eine von 15 Modellkommunen auf den richtigen Weg machen und die Chance nutzen, Einzelmaßnahmen zu bündeln und ein übergeordnetes Mobilitätskonzept für die Innenstadt zu erstellen. Doch da es bei der nachhaltigen Gestaltung der Alltagsmobilität auch um Parkplätze geht, hat sich im Technischen Ausschuss schon erster Widerstand geregt.

Weniger Pkw-Parkplätze und mehr Aufenthaltsqualität

Tatsächlich will die Stadtverwaltung mit dem Einsatz planerischer und verkehrsrechtlicher Instrumente zentrale Plätze und Straßen der Innenstadt umgestalten – und mit Parkraumbewirtschaftung, Ausbau multimodaler Verkehrslösungen, Umwidmung von Straßenraum sowie Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung zum Ziel kommen. Konkret, so die von Diana Gallego Carrera vom Fachbereich Stadtentwicklung und Baurecht vorgetragene Idee, soll die Aufenthalts- und Lebensqualität auf dem Archivplatz und der Johann-Philipp-Palm-Straße verbessert werden. Dafür soll es ein Viertel weniger Pkw-Parkplätze und mehr Fahrradabstellplätze im künftigen Büchereiumfeld geben und die Fußgängerzone über die Johann-Philipp-Palm-Straße in Richtung Marienstift zu verlängert werden.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist dabei das schon im Jahr 2014 in den Analysen des Verkehrsentwicklungsplans festgestellte „hohe Verkehrsaufkommen“ in Schorndorf. Obendrein steigt der Pkw-Bestand je 1000 Einwohner stetig, „die Attraktivität des Autos“, so Gallego in ihren Ausführungen weiter, „scheint ungebrochen zu sein“. Ziel eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts sei hingegen, die Unabhängigkeit vom eigenen Auto zu fördern, gleichzeitig den Öffentlichen Personennahverkehr und die Radwegeinfrastruktur auszubauen, Fahrradleihstationen und Carsharing zu fördern, und die Idee der „Stadt der kurzen Wege“ umzusetzen. Das zentral gelegene Projekt Archivplatz/Johann-Philipp-Palm-Straße könnte, so die Annahme der Stadtverwaltung, „Ausstrahlungseffekte haben“: Schließlich haben Veränderungen in diesem Bereich Auswirkungen auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und eine hohe Anzahl an Verkehrsteilnehmern.

Innenstadtnahe Parkplätze: Widerstand gegen Reduzierung

Klimaziele zu erreichen und Treibhausgase zu reduzieren – gegen diese Absichtserklärung hatte denn auch im Ausschuss niemand etwas einzuwenden. Doch ob dieses Ziel mit weniger Parkplätzen auf dem Archivplatz erreicht werden soll, da herrschte schon weniger Einigkeit: Grünen-Stadträtin Kirsten Katz, die die Teilnahme am Förderprogramm grundsätzlich begrüßte, gab zu bedenken, dass eine Reduzierung von Parkplätzen im Sommer ganz gut funktionieren könnte – „aber was ist im Winter?“ Dabei denkt Katz vor allem an die Einwohner der Ortsteile, die oft genug aufs Auto angewiesen sind, wenn sie nach Schorndorf kommen wollen.

Widerstand gegen den Abbau von Parkplätzen regte sich dann aber vor allem in der CDU-Fraktion, die allein durch den Wegfall von Parkplätzen auf dem Archivplatz noch keine Treibhausgase reduziert sieht. Wer mit dem Auto in die Stadt kommt, wird sich eben

anderswo einen Parkplatz suchen – und dann von den Teilorten, wie Thomas Schaal befürchtet, zum Einkaufen gleich nach Urbach oder Winterbach weiterfahren. Auch in einem Meinungsbeitrag auf Facebook ist von der CDU-Fraktion zu lesen: „Gespart wird hier überhaupt nichts, es werden nur hochwertige, ebenerdige Parkplätze abgeschafft, die kurze Wege in die Fußgängerzonen ermöglichen – gerade für viele ältere Besucher der Innenstadt sehr wichtig.“



Zum Mobilitätskonzept gehört auch, die Johann-Philipp-Palm-Straße bis zur Volksbank zur Fußgängerzone zu machen. © Gabriel Habermann

Schon im Technischen Ausschuss hatte CDU-Fraktionsvorsitzender Hermann Beutel dafür geworben, sich beim Klimaschutz breiter aufzustellen, als sich nur auf den Individualverkehr zu konzentrieren, also auch Fotovoltaik auf Dächern, Maßnahmen zur Wärmedämmung an Gebäuden, Energieeinsparungen, ein Liefer- und Logistikkonzept zur Verringerung des innerstädtischen Lieferverkehrs sowie Baumpflanzungen in Betracht zu ziehen. Schließlich sei im Jahr 2018 der gesamte Verkehrssektor lediglich für 19 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich gewesen. „Das Auto“, so Beutels Überzeugung, „ist kein Verkehrsmittel, das wir totreden müssen.“ Einzig bei der Idee, den nördlichen Teil der Archiv- und den östlichen Teil der Johann-Philipp-Palm-Straße bis zur Volksbank zur Fußgängerzone zu machen, kann die CDU mitgehen – und hat mit diesem Zugeständnis sogar OB Matthias Klopfer überrascht, der seinerseits versprach, auch in Zukunft nicht auf alle innenstadtnahe Parkplätze verzichten zu wollen. Seit der 2019 eingeführten Parkraumbewirtschaftung habe es aber in Schorndorf keinen einzigen Tag gegeben, an dem es keinen freien Parkplatz gab.

Hohe Fördergelder im "Klima Mobil"-Programm

Grundsätzlich appellierte Beutel aber auch, weniger „großartige Konzepte“ zu entwickeln, die noch nicht finanziert sind, sondern sich auf Realisierbares zu konzentrieren. Genau unter diesem Aspekt sieht SPD-Rat Marcel Kühnert aber den Vorteil des „Klima-Mobil“-Programms, das mit hohen Fördergeldern verbunden ist: „Das hätten wir aus eigener Finanzkraft nicht stemmen können.“ Und dass von heute auf morgen alles anders wird, diese Befürchtung teilt Kühnert sowieso nicht. Doch er sieht Schorndorf „auf dem richtigen Weg“.

Auch Andreas Schneider von den Grünen steht dem Vorhaben positiv gegenüber, sofern „der Invest effektiv ist“: Darum sollte es nicht passieren, dass man Straßen sperrt, die Aufenthaltsqualität auf den Plätzen steigert – „und die Ladeninhaber kein Geschäft mehr machen“. Eine Angst, die Werner Neher von der Grünen Liste überhaupt nicht nachvollziehen kann: „Die Innenstadt ist schon zehnmal fast untergegangen, seitdem ich im

Gemeinderat sitze.“ Aus seiner Sicht hätte man nach der Remstal-Gartenschau den Mut haben sollen, die Johann-Philipp-Palm-Straße als Fußgängerzone zu belassen. Jetzt empfindet Neher die Situation als chaotisch. Und auch er sieht im Parksuchverkehr ein Problem – und die Ursache für einen erhöhten CO₂-Ausstoß.

Für Dr. Heinz-Jürgen Kopmann, der sich als Vorsitzender des Seniorenforums im Ausschuss zu Wort melden konnte, muss es bei allen Überlegungen um die „Sicherstellung der innerstädtischen Mobilitätsziele“ gehen, und die sieht er für Senioren und bewegungseingeschränkte Personen gefährdet. Auch AfD-Rat Franz Laslo plädierte, bei allen erstrebenswerten Klimaschutzzielen nicht die zu vergessen, „die darauf angewiesen sind, in die Stadt zu kommen“.

Parkplatzdiskussion oder Umdenken in der Mobilität?

Grünen-Rätin Friederike Köstlin wiederum warb dafür, die Diskussion um das Förderprogramm nicht auf Fußgängerzonen und Parkplätze zu verengen. Für sie braucht es vielmehr „ein Umdenken in der Mobilität“. Sie hofft auf Alternativen und eine Offenheit in der Bevölkerung, Dinge auch mal ausprobieren zu können. Und auch Diana Gallego, gab nach der Diskussion Folgendes zu bedenken: „Sie müssen sich überlegen, wie soll Schorndorf in 20, 30 Jahren aussehen. Dafür müssen Sie heute die Weichen stellen.“

Von 1300 bewirtschafteten Parkplätzen in der Stadt waren, so Gallego weiter, noch nie alle besetzt. Und obendrein belegten Studien, dass der Einzelhandel von solchen Maßnahmen profitiere. Dazu komme die einmalige Situation, dass sich 75 Prozent der Kosten für das Mobilitätskonzept über die Förderung finanzieren ließen. Und noch eine Zahl zum Nachdenken hatte Gallego auf Lager: Da jeder bewirtschaftete Parkplatz 220 Euro im Jahr kostet, spare jeder Parkplatz, der wegfällt, Geld.

Kompetenznetz „Klima Mobil“

Das Kompetenznetz „Klima Mobil“ berät die ausgewählten Modellkommunen bei der Planung und Kommunikation sowie bei der Akquise von Fördermitteln für die eingereichten Projekte. Das Kompetenznetz wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz von der Bundesrepublik Deutschland mit 2,3 Millionen Euro. Das Land Baden-Württemberg steuert einen finanziellen Eigenanteil in ähnlicher Höhe bei und unterstützt inhaltlich. Schorndorf hat sich im Januar 2020 als eine von 40 Städten und Gemeinden für die Aufnahme als Modellkommune in das Förderprogramm „Klima Mobil“ beworben und hat unter 15 Kommunen den Zuschlag bekommen.