

RADWEG STATT BAHNGLEIS: DEBATTE ÜBER DIE ZUKUNFT DES „BIMBELES“

Landesförderung für Fahrradwege

VAIHINGEN/Enz. Mit kräftigen Landeszuschüssen sind in jüngster Zeit mehrere stillgelegte Bahntrassen im Südwesten zu Radwegen umgebaut worden. Bei der Bewilligung von Fördermitteln für kommunale Radwege will das Land künftig flexibler sein.

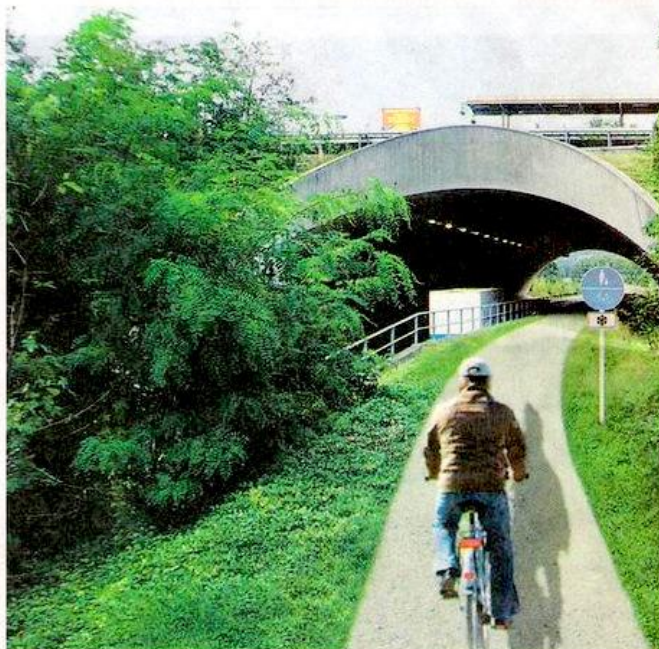
Von Markus Klohr

Stillgelegte Bahnstrecken und Fahrradwege haben auf den ersten Blick nicht viel miteinander zu tun. Wer sich aber näher mit dem Thema beschäftigt, der stößt im Internet auf eine veritable Bahnstrassenradel-Bewegung. „Rails to Trails“ heißt das englische Schlagwort dafür. Laut der privaten Homepage eines Fahrradfreaks (www.achim-bartoschek.de) gibt es in Deutschland mittlerweile rund 460 ehemalige Bahntrassen, die zu Radwegen umgebaut wurden. 36 davon liegen demnach in Baden-Württemberg, davon wiederum zwei in der Region Stuttgart: die Strecke Waldenbuch-Glashütte bei Leinfelden-Echterdingen und, wenige Kilometer entfernt, die ehemalige Filderbahn zwischen Echterdingen und Neuhausen.

Das Aktionsbündnis „Fahrradbahn Vaihingen“ (siehe nebenstehenden Text) richtet seinen Blick in den nahe gelegenen Landkreis Heilbronn. Dort wird zurzeit die ehemalige Kochertalbahn zwischen Bad Friedrichshall und Hardthausen zu einem rund 18,5 Kilometer langen Fahrradweg umgebaut. Im Frühsommer soll die Strecke freigegeben werden. Das Projekt wird mit kräftiger Unterstützung des Landes finanziert. Der kurze (4,5 Kilometer), aber teure (1,8 Millionen) Abschnitt von Bad Friedrichshall bis Oedheim wird nach Angaben des Landratsamts Heilbronn vom Land mit rund 1,1 Millionen Euro bezuschusst. Für den längeren Abschnitt bis nach Hardthausen – geschätzte Kosten: 1,5 Millionen Euro – gibt das Land 200 000 Euro aus dem Topf der Tourismusförderung plus einen noch nicht feststehenden Zuschuss aus Straßenbaumitteln.

Nach Einschätzung von Thomas Thullner, Leiter des Straßenbauamts im Landratsamt Heilbronn, bieten ehemalige Bahnstrecken „relativ gute Bedingungen für Fahrradwege“. Das liege einerseits daran, dass die alten Eisenbahnen nicht sehr zugkräftig gewesen seien, deshalb gebe es auf den alten Bahnstrecken allenfalls geringe Steigungen. „Das ist für Fahrradfahrer einfach sehr angenehm“. Außerdem sei das Schotterbett unter den Bahngleisen perfekt als Untergrund geeignet. Mit einer feinen Spitschicht und einer dünnen Asphaltdecke könnten die Trassen kostengünstig umgebaut werden.

Laut dem zuständigen Innenministerium sollen die Förderbedingungen für kommunale Radwege künftig verbessert werden. Ein Runder Tisch Radverkehr mit Umwelt- und Fahrradverbänden, habe ergeben, dass „mehr Anreize bei Kommunen für den Bau von Radwegen gewünscht“ werden, teilt ein Sprecher mit. Mehr als 30 Millionen Euro flössen jährlich in die Radwegförderung. In Zukunft solle das Augenmerk verstärkt auf Radwege gerichtet werden, die nicht direkt an einer Bundes- oder Landesstraße lägen. Städtebauliche oder touristische Argumente, so der Sprecher, würden dabei deutlicher in den Vordergrund gerückt.



Bequem mit dem Rad zum Bahnhof (oben): so stellt sich die Bürgerinitiative eine Fahrradbahn für Vaihingen vor. Montage Initiative Fahrradbahn



Fahrradweg auf der WEG-Trasse

Bahn frei!

Von Markus Klohr

Die Diskussion über das alte Vaihinger Bahngleis ist seit Jahren von einer ausgesprochenen Fantasielosigkeit geprägt. Vor gerade mal einem Jahr hat der Gemeinderat mehrheitlich bekundet, er wisse auch ohne ein teures Gutachten, dass für die Bimbeles-Bahntrasse in der nächsten Jahrzehnten der Zug abgefahren ist. Jetzt, da sich eine starke Bürgerinitiative zu Wort meldet und einen Radweg auf der Trasse fordert, heißt es plötzlich: vielleicht will irgendwann mal wieder jemand dort einen Zug fahren lassen.

Doch im jedem Jahr, in dem die Trasse ungenutzt daliegt, wird eine Reaktivierung unwahrscheinlicher, weil die Entwicklung an ihr vorbeirauscht. Es braucht offenbar einen Bürgerentscheid, um der Stadträten klarzumachen, welches Potenzial die alte Strecke für die Stadt hat – nicht irgendwann, sondern jetzt. Ein derart komfortabler Rad- oder Fußgängerweg mitter durch das Herz der Stadt ist eine echte Seltenheit. Der Preis einer Entwidmung ist hoch, aber nicht unbezahlbar. Denn auch sichere Schulwege und klimafreundliche Fortbewegung sind hohe Güter. Jetzt sind Verwaltung und Gemeinderat am Zug, dem Bürgerentscheid freie Bahn zu lassen. Ideal wäre eine Abstimmung der Bürger am 7. Juni, parallel zu den Kommunalwahlen – es wäre ein Grund mehr, in Vaihingen an die Wahlenurnen zu gehen.

Vaihinger Fahrradbahn findet immer mehr Fürsprecher

Initiative macht mobil für Bürgerentscheid zu einem Radweg auf dem alten Bahngleis – noch fehlen knapp 800 Unterschriften

VAIHINGEN/Enz. Mehr als 1300 Vaihinger Bürger haben bereits für einen Bürgerentscheid über die Bimbeles-Bahntrasse unterschrieben. Eine Initiative will dort einen Radweg bauen lassen – und weiß eine bisher unveröffentlichte Studie hinter sich.

Von Markus Klohr

Die alte Bahntrasse erschließt ganz neue Verbindungswege. Dass die vor rund 100 Jahren gebaute Strecke der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) den Bahnhof per Tunnel unterquert, ist in Vaihingen bekannt. Doch spätestens nach dem Industriegebiet Steinbeisstraße/Fuchsloch verliert sich ihre Spur im Gestrüpp. Nach gut einem Kilometer erblickt der Spurensucher das Schloss Kaltenstein und erreicht die Sporthallen, direkt hinter dem Friedrich-Abel-Gymnasium. Ein Ringschluss, der übrigens längst nicht allen Vaihinger Stadträten bewusst ist.

Diese neuen Einblicke sollen nach dem Willen des Aktionsbündnisses „Fahrradbahn Vaihingen“ künftig Normalität werden. Neuerdings sammelt eine Initiative Unterschriften für einen Bürgerentscheid zu dem Thema. Als Radweg, so die Argumentation, biete die Trasse einen sicheren und bequemen Schulweg, vor allem für die Schüler aus den beiden größten Stadtteilen Kleinglattbach und Enzweihingen. Außerdem bilde ein Radweg auf der rund sieben Kilometer lan-

gen Strecke gewissermaßen das Herzstück für das städtische Radwegenetz (siehe Grafik). Die Idee findet offenbar rasenden Zulauf. Gestern, am zehnten Tag der Unterschriftensammlung, meldete die Initiative bereits mehr als 1300 Unterstützer.

Rudolf Reuter ist sich sicher, dass die Gruppe die für einen Bürgerentscheid nötig, verbleibenden 800 Unterschriften schnell zusammenbekommt. „Die Aktion ist zum Selbstläufer geworden“, sagt der Mitbegründer und Ideengeber. Wenn mehr als 2100 Wahlberechtigte aus Vaihingen unterschreiben, dann wird damit der Anstoß für einen Bürgerentscheid gegeben. Sollte dabei eine Mehrheit für das Projekt votieren – eine Wahlbeteiligung von mindestens 25 Prozent vorausgesetzt –, dann käme das einem Gemeinderatsbeschluss gleich. Auch weil Reuter hauptberuflich Brückenbauingenieur in Diensten des Regierungspräsidiums Stuttgart ist, hat seine Gruppe bereits eine detaillierte Planung und Kostenschätzung vorgelegt. Man rechnet mit rund 720 000 Euro, finanziert werden könne das Projekt durch den Verkauf von Gleisen sowie Grundstücken und Gebäuden an der Strecke. Vor allem aber hofft die Initiative auf Zuschüsse vom Land (siehe nebenstehenden Text).

Die Vaihinger Verwaltung, so ist zu hören, rechnet mit doppelt so hohen Kosten. Im Gemeinderat haben sich bisher nur die Grünen offen für das Konzept ausgesprochen. Das Projekt sei über den Nachtragshaushalt finanzierbar, teilte jüngst der Grü-

Fahrradbahn Vaihingen



Urnwidmung zu einer zentralen Fahrradbahn Vaihingen“, heißt es in der bereits im Sommer 2007 vorgelegten Studie.

„Ich muss mich nicht jeder Gutachtermeinung anschließen“, sagt der Vaihinger OB Gerd Maisch. Dass das Gutachten erst Ende vergangenen Jahres an die Stadträte weitergegeben wurde, liege daran, dass „wir noch einige Punkte mit den Verfassern diskutieren mussten“. Gleichwohl bescheinigt Maisch dem Fahrradbahnkonzept „einen gewissen Charme“. Aber: „Das wäre eine Entwidmung der Strecke für den Bahnverkehr bedeuten.“ Zwar seien Verkehrsexperten der Meinung, dass auf der Trasse des „Bimbeles“ in absehbarer Zeit kein rentabler Zugverkehr mehr möglich sei. Wenn aber in ferner Zukunft irgendjemand die Strecke wieder für ihren ursprünglichen Zweck nutzen wolle, sei das genehmigungsrechtlich schwierig – oder nahezu unmöglich.

Bei den beiden Ortsvorstehern herrscht ebenfalls die Skepsis. Der Ortsratsrat Enzweihingen hat zwar beschlossen, die Trasse freihalten und nicht verkaufen zu wollen. Vorsteher und Stadtrat Eduard Aldinger hält einen Radweg aber für nicht finanzierbar. Die Kleinglattbacher Vorsteherin und Stadträtin Sieglinde Kühnle lehnt die Idee ab. Die Stadt selbst habe etliche Grundstücke hinter den Gleisen an Anlieger verkauft. Und im Falle einer Entwidmung der Strecke „hoffen viele, sie könnten noch ein Stück dazukaufen“. Im Übrigen glaube sie nicht, dass für einen Radweg so großer Bedarf bestehe.

nen-Stadtrat Armin Zeeb mit. Einen externen Fürsprecher hat das Projekt schon gefunden. Ein von der Stadtverwaltung in Auftrag gegebenes Gutachten der Klimaschutz- und Energieagentur, einer Großteils von der Landesregierung getragenen Einrichtung, befürwortet das Vorhaben ausdrücklich. Der Verfasser dieses Mobilitätskonzeptes sehe „die effizienteste Nutzung dieser Trasse in der