

„Es besteht Optimierungsbedarf“

UKZ

21.09.2009

Mobilitätsberater spricht sich für Radweg auf Bahntrasse aus – Gestern Aktions- und Infotag der Initiative

Eine Woche vor dem ersten Bürgerentscheid in der Geschichte Vaihingens, bei dem Bürger auch zum ersten Mal in Deutschland über einen Fahrradweg abstimmen, machte die Initiative „Fahrradbahn Vaihingen“ noch einmal mobil. Im Löwensaal der Stadthalle gab es Informationen, die sieben Kilometer lange Strecke zwischen Enzweihingen und Kleinglattbach war mit Luftballons markiert.

VON UWE BÖGEL

VAIHINGEN. „Wenn der Bürgerentscheid für einen Rad- und Fußweg positiv ausfällt, dann macht Vaihingen einen Sprung von einem untauglichen Fahrradnetz in der Kernstadt hin zum Modellcharakter“, machte Rudolf Reuter von der Initiative Werbung für das Projekt, das vom Gemeinderat mehrheitlich abgelehnt wird. Mit einem Radweg auf der seit 2002 stillgelegten Bahntrasse gebe es eine höhere Schulwegsicherheit, Einkaufen mit dem Fahrrad in der Innenstadt würde einfacher, Berufspendler könnten geschickt zum neuen Bahnhof fahren und Radtouristen könnten in die Stadt gelockt werden.

Dass es mit dem Fahrradverkehr in der Kernstadt hapert, bestätigt auch das Grobkonzept für stadt- und umweltfreundliche Mobilität in Vaihingen, das selbst von der Verwaltung in Auftrag gegeben wurde. Seit zwei Jahren liegen die Ergebnisse vor – eine Aussage: „Der Vorschlag, die alte WEG zu einer attraktiven und effizienten zentralen



Im Löwensaal der Stadthalle gab es gestern Informationen zur Fahrradbahn.

Fahrradroute umzubauen, sollte nach einer gründlichen Prüfung schnellstmöglich realisiert werden.“ Dr. Ralf Determeyer, Beauftragter für Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung der KEA (Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg) und Verfasser der Studie gestern in einem Gespräch mit der Vaihinger Kreiszeitung: „Ich bin enttäuscht, dass die Stadt die Sache nicht selber aufgegriffen hat.“ Es

bestehe in der Kernstadt ein deutlicher Optimierungsbedarf bei den Radwegen, so Determeyer, der seit 1998 landesweit Mobilitätskonzepte für die Kommunen erstellt. „Von der Topografie wäre die alte WEG-Strecke für einen Radweg optimal.“ Auch könne sich der Radweg auf der Bahntrasse als „Nutztrasse“ für den Enztal-Radweg etablieren. „Das sorgt für eine Belebung des Tourismus und des Einkaufs“, so Deter-

meyer, der gestern Nachmittag aber nicht als offizieller Redner auftreten durfte.

Als „Sternstunde“ für eine Stadt bewertete Professor Roland Geitmann, Hochschule für öffentliche Verwaltung in Kehl und Berater von Mehr Demokratie, einen Bürgerentscheid, „Ein Bürgerentscheid kann eine Stadt so richtig aufmischen“, so Geitmann. Dabei kritisierte er das „dramatisch unglückliche Verhalten der Stadt“. Es sei schade, dass man der Initiative, die Geitmann als Musterbeispiel wertete, nicht auf Augenhöhe begegne und sich der Diskussion stelle.

Informationen gab es gestern Nachmittag im Löwensaal auch zur Finanzierung der Fahrradbahn. So gebe es nach Angaben der Initiative eine Reihe von „Fördertöpfen“ des Bundes und des Landes, die „angezapft“ werden könnten, zum Beispiel das Radwegeprogramm des Bundes sowie das Landes-Tourismusinfrastrukturprogramm und das Programm nach dem Landesentflechtungsgesetz. Mit großer Wahrscheinlichkeit werde etwas aus dem künftigen Programm nach dem Entflechtungsgesetz – früher Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – zu erwarten sein. Dieses Gesetz werde zur Zeit überarbeitet, unter anderem mit dem Ziel, Radwege stärker als bisher zu fördern. Dann sollen nach Anmeldung durch Städte und Gemeinden als Teil des kreisweiten Fahrradnetzes auch eigenständige Radwege gefördert werden.

Die Initiative „Fahrradbahn Vaihingen“ veröffentlichte am Sonntag auch Informationen der Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW in Essen, wonach die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken (Entwidmung) für den Bau eines Radwegs auf einer stillgelegten Trasse nicht zwingend erforderlich sei.