

Freie Fahrt für Autos

NWZ 16.11.2016

Verkehr Eislingen verabschiedet sich von den geplanten Radspuren auf der Bahnbrücke. Der Technische Ausschuss hat beschlossen, dass es bei vier Spuren für Autos und Lastwagen bleibt. *Von Daniel Grupp*

Radfahrer müssen in Eislingen weiterhin die Schlosspassage nutzen. Die Bahnüberführung wird ihnen auf absehbare Zeit verwehrt bleiben. Der Technische Ausschuss der Stadt hat nämlich am Montagabend mit breiter Mehrheit beschlossen, dass es auf der Hauptstraßenüberführung von Bahn und Fils bei vier Fahrspuren für Autos, Busse und Lastwagen bleibt. Der vor einiger Zeit von den Stadträten beschlossene Rückbau der Brücke um zwei Spuren zugunsten von Radwegen wird nicht weiter verfolgt.

Dieser Verzicht auf den Rückbau ist eine Konsequenz aus dem Bürgerentscheid, der den Umbau der Hirschkreuzung gestoppt hat. Denn über einen Kreisverkehr wäre im südlichen Stadtteil auch die Führung der Radfahrer von und zur Hauptstraßenbrücke leichter gefallen. Ohne Umbau bleibt es aber bei zwei Linksabbiegerspuren von der Stuttgarter zur Hauptstraße. Oberbürgermeister Klaus Heininger und ein Teil der Eislinger Stadträte halten es aber für problematisch, im Falle eines Rückbaus die beiden Spuren auf einer relativ kurzen Strecke im Bereich der Einmündung der Wasenstraße auf eine Spur zu verengen. Außerdem sei die Sicherheit der Radfahrer wegen Querungen und des Bypasses an der Einmündung der Schlossstraße auf der Nordseite der Brücke nicht gewährleistet.

Das Eislinger Planungamt hatte sich mit dem Rückbau der Fahrbahnen befasst und gezeigt, wie die gewünschte Radspur angelegt werden könnte. Auch die Verkehrsplaner von Modus Consult und die Planer des Büros Via, die das Eislinger Radwegkonzept entwickelt haben, halten diese Verkehrsführung für machbar.

Die Radspuren auf der Brücke sollten auch dazu dienen, eine Sperrung für die Durchfahrt von Lastwagen (abgesehen von Lieferanten von Anliegern) zu verhindern. Dies hält der OB nicht mehr für erforderlich, denn die Zahl der Lastwagen auf der Brücke sei zu



Die Bahnüberführung von Eislingen bleibt ein Privileg für Kraftfahrzeuge. Radfahrer dürfen sie nicht nutzen. Die müssen durch die Schlosspassage (l.).
Foto: Staufenpress

vernachlässigen (siehe Kasten). Zudem habe die Sperrung des Bypasses in die Schlossstraße zuletzt gezeigt, dass bei nur einer

„ Ich stelle für ein paar Radfahrer nicht tausend Autofahrer in den Stau.

Klaus Heininger
Oberbürgermeister

Fahrspur ein Stau in Richtung Stuttgarter Straße drohe. Er wolle wegen ein paar Radfahrern, welche die Überführung nutzen

möchten, nicht tausende Autofahrer in den Stau schicken, meinte der OB. Mit der Staugefahr hat sich auch das Planungamt befasst und kommt zum Schluss, dass es nur drei kurze Stauspitzen gibt. Die Fahrzeit verlängere sich kaum.

Dem Ausschuss lag trotz des Tenors pro Rückbau keine Beschlussempfehlung vor. OB Heininger machte deutlich, dass er sich vom Rückbau der Spuren verabschiedet hat. So sahen dies auch Eckehard Wöller (Freie Wähler) und Manfred Strohm (CDU). Deren Fraktionen zusammen mit Lothar Weccard (Grüne) gegen den Rückbau stimmte. „Die Radfahrer sollen lieber die Unter-

führung nehmen“, meinte Wöller.

Peter Ritz (SPD) erinnerte hingegen an das Radwegkonzept, das auf Radverkehr auf der Brücke setze. Man wolle eine Alternative zur Schlosspassage bieten. Nur Ritz und sein Fraktionskollege Uwe Reik stimmten nicht für die Abkehr vom alten Plan.

Während Eislingen bisher auf die Verdrängung der Autos aus der Stadt setzte und die Ratsmehrheit Radfahrer durch den Umbau der Hirschkreuzung aus der dortigen Unterführung holen wollte, folgt jetzt die Kehrtwende. Der OB macht sich für Autos stark und bezeichnete im Ausschuss die Bahnunterführung als attraktiv für Radler. Dabei hatte

die Stadt am Jahresbeginn für mehr als 100 000 Euro die Aufweitung der Passage planen lassen, um sie attraktiver zu machen.

Kaum Lastwagen auf der Brücke

Lastwagen Drei bis vier Fahrzeuge über zwölf Tonnen fahren laut Stadtverwaltung in der Stunde über die Bahnbrücke. Daher sei eine Sperrung der Brücke für Lkw nicht notwendig.

Kosten Das Anlegen der Radspuren auf der Bahnbrücke hätte nach Kalkulation der Verwaltung 22 500 Euro gekostet.