



Eislingen streitet darüber, wie gefährlich für Radfahrer die Hirschkreuzung wird, wenn die Unterführung durch einen Kreisverkehr ersetzt wird.

Foto: Giacomo Carlucci

Unterführung nicht sicherer

Informationsveranstaltung zur Gestaltung der Eislinger Hirschkreuzung

Die künftige Gestaltung der Hirschkreuzung in Eislingen bleibt umstritten. Bei einer Informationsveranstaltung in der Realschule wurde deutlich, dass sich viele Bürger um die Sicherheit der Schüler sorgen.

DANIEL GRUPP

Eislingen. Die Hirschkreuzung in Eislingen ist eine der Schlüsselstellen zur Umgestaltung des südlichen Stadtgebiets. Davon hängen zum Beispiel das spätere Aussehen des Umfelds der Lutherkirche oder des Nordteils der Hauptstraße ab. Um die Verkehrsflut meistens zu können, waren früher große Flächen an der alten B 10 für den Straßenbau geopfert worden. Jetzt sollen diese Flächen „für den Städtebau zurückerobert werden“, sagte Christof Weigel vom Stuttgarter Planungsbüro Baldauf, das mit der Planung der Projekte im Eislinger Zentrum beauftragt ist. Derzeit bildeten Verkehrsstrassen das Zentrum von Eislingen. Süd, erläuterte Weigel am Mittwochabend in der Aula der Dr.-Engel-Realschule in einer Informationsveranstaltung zu den Plänen für die Hirschkreuzung. Werden die Verkehrsflächen kleiner, so Weigel, könnten dort viele potenzielle Bauflächen genutzt werden.

Die Stadt beabsichtigt, die Hirschkreuzung zu einem Kreisverkehr

umzubauen. Zusammen mit dem geplanten Kreislauf an der Einmündung der Mühlbachstraße erhofft sich Eislingen eine Verkehrsberuhigung für die Innenstadt. Die Fahrt durch Eislingen soll für den Durchgangsverkehr unattraktiver werden.

Viele Eislinger sorgen sich aber, ob nach dem Umbau die Radfahrer noch sicher über die Hirschkreuzung

Schreckmomenten, die er als Autofahrer auf der Scheerstraße erlebe, weil junge Radfahrer unvorsichtig unterwegs seien. Ein anderer Autofahrer sagte, er sei jeden Morgen froh, wenn er die Scheerstraße hinter sich habe. „Viele Radfahrer sind man nicht, weil sie kein Licht haben.“ Ein Eislinger, der täglich mit dem Fahrrad auf der Nord-Süd-

wegkonzept erstellt, hat sich die Situation angeschaut und die Radunfälle der vergangenen sechs Jahre untersucht. Insgesamt schneide Eislingen relativ gut ab. Die Analyse zeige auch, dass die Kreisverkehre auch im Vergleich mit den Unterführungen relativ sicher seien. Gwiasda erwartet durch die Kreisverkehre eine weitere Reduzierung des Tempos der Autos, was die Gefahr eines schweren Unfalls weiter verringere. „Entscheidend ist die Geschwindigkeit.“

Seiner Ansicht nach ist der Kreisverkehr mit umlaufendem Radweg sicher. „Unterführungen sind nicht per se sicher.“ Zudem bezweifelt Gwiasda, dass Radfahrer noch die Unterführung nutzen, wenn sie auch oberirdisch über die Kreuzung kommen.

„Wenn man den Kreisverkehr macht, muss man die Unterführung zuzumachen, sonst ist's wirklich gefährlich“, sagte Holger Haas (Grüne). „Ein Großteil wird oben drüber rauschen“, erwartet auch Klaus Heininger. „Wir wollen ein Miteinander im Verkehr.“ Nach Ansicht des OB wird sich daraus ein neues Verkehrsverhalten ergeben. Das Gefährdungspotential werde nach dem Umbau ganz anders als heute sein. Heininger warnte davor, wieder dem Autoverkehr Vorrang einzuräumen. Dies sei der Fall, wenn die Radfahrer weiterhin separiert würden, warb der OB dafür, die Unterführung aufzugeben.



Christof Weigel zeigte den etwa 70 Zuhörern in der Realschul-Aula mögliche Gestaltungspläne für das Umfeld der Hirschkreuzung.

Foto: Daniel Grupp

zung kommen. Immerhin seien dort viele Schüler unterwegs, vor allem Realschüler. Die jetzige Unterführung sei sicher und solle nicht aufgegeben werden, ist im Umfeld der Realschule zu hören. Die Verkehrssicherheit müsse im Vordergrund stehen, forderte am Mittwoch Schulleiter und FWV-Stadtrat Gerd Fischer. Gerade für Fünft- und Sechstklässler sei es wichtig, dass sie einen sicheren Weg nehmen könnten. Fischer berichtete von

Achse unterwegs ist, sprach von den Risiken, die das Gefälle mit sich bringt. Er sehe dort oft 100 Schüler gleichzeitig in Dreierreihen mit dem Fahrrad fahren: „Und dann sitzt noch einer vorne drauf.“

Die Stadt plant, dass der Kreislauf an der Hirschkreuzung einen umlaufenden Radweg erhält. Dazu muss aber die Unterführung aufgefüllt werden, weil die Rampen weg müssen. Peter Gwiasda vom Kölner Büro VIA, das in Eislingen ein Rad-