

Fahrradstadt Schwäbisch Gmünd?



Tour soll Bewusstsein schärfen und Eindruck vermitteln

SCHWÄBISCH GMÜND (vs). 50 Prozent aller Strecken, die von Autofahrern zurückgelegt werden, sind unter fünf Kilometern lang. Genau für diese Distanzen soll das Fahrrad als Alternative in den Vordergrund gerückt werden. Das hilft nicht nur der Umwelt und der eigenen Gesundheit, sondern kann gegebenenfalls sogar Zeit sparen. Gerade dafür ist eine Stadtplanung, die den Radverkehr nicht mehr stiefmütterlich behandelt, eine absolute Grundvoraussetzung.

Fahrrad auch als Mittel zum Zweck

An Anstrengungen dazu mangelt es in Schwäbisch Gmünd nicht. Bestes Beispiel ist die entstehende Anlage auf dem Markplatz, die sowohl Stellplätze und

Schließfächer (beides bisher Mangelware), als auch einen Trinkbrunnen enthalten soll. Für Radler von außerhalb, die Gmünd aufgrund der malerischen Altstadt, des Landesgartenschau Geländes und den umliegenden Strecken durch die Natur als Touren-Ziel auserkoren haben, ist so etwas perfekt. Solche „Genussfahrer“ fühlen sich in der Regel wohl in Gmünd (nur die Beschilderung lässt teilweise zu wünschen übrig; als Nicht-Einheimischer den Weg vom Bahnhof auf den Albradweg nach Herlikofen zu finden, gleicht einer Herkulesaufgabe). Auch Norbert Barthle ordnet sich selbst eher dieser Kategorie zu, befährt auf zwei Rädern vor allem „die tollen Wege über die Berge der Umgebung“.

Den Blick für das Fahrrad als zweckdienliches Transportmittel zu schärfen, ist eines der großen Anliegen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs



Diskussionsbedarf: Am Kreiselpunkt zwischen Rechbergstraße und Weißensteiner Straße ist die Lage für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtlich. Fotos: vs



Die Tour führte auch zur Oberbetringer Straße. Der vorsorgliche Abstand des Autos ist nur bei ruhigem Verkehr möglich.

(ADFC). Zu diesem Zweck luden die ADFC-Mitglieder Dr. Gudrun Zühlke, Bernd Petzold und Martin Schubert, Norbert Barthle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, am gestrigen Dienstag zur gemeinsamen Radtour durch Gmünd. Auch Rathausvertreter Dr. Joachim Bläse und Thomas Kaiser (Arbeitskreis Mobilität und Verkehr) folgten als kompetente Ansprechpartner der Einladung. Bei bestem Wetter wurden einige schöne und radkompatible Ecken präsentiert, wie der relativ neue Weg entlang der Rems, parallel zum Turbokreisel. Allerdings wurden auch symptomatische Problemstellen abgefahren. Denn diese gibt es in Gmünd trotz der Fortschritte noch zuhauf. Stichwort Kreisel: Gerade an diesen entzündeten sich immer wieder die Diskussionen. An der Ecke Rechbergstraße zu Weißensteiner Straße ist die Situation besonders unübersichtlich. Weder genügt der dortige Radweg den Anforderungen in Sachen Breite, noch ist ausreichend beschildert, wie es denn weitergeht. Dafür lobt Zühlke die Kennzeichnung, dass in der Weißensteiner Straße Radfahrer nicht auf den (unzureichenden) eigenen Weg müssen, sondern auch auf die Straße dür-

fen. Mit den skeptischen Blicken der Autofahrer ist trotzdem zu rechnen.

Korrektes Verhalten kann von Nachteil sein

Der Oberbetringer Straße, die das Hardt hinaufführt, stattete die Fahrergesellschaft ebenfalls einen Besuch ab. Das Thema „gefühlte Sicherheit“ ist dort offensichtlich. Denn auf dem knappen Streifen am Rande der vielbefahrenen Straße bekommen die allermeisten Radfahrer ein mulmiges Gefühl, obwohl tatsächliche Unfälle selten sind. Wer jedoch deshalb auf den Gehweg ausweicht, begeht eine Regelwidrigkeit.

Ein korrektes Fahrverhalten wird dort ebenso durch die Infrastruktur erschwert, wie am Bahnhof. Unverständlichere führt der offizielle Radweg dort nicht durch die groß angelegte Autounterführung, sondern durch den kleinen Fußgängerdurchgang, inklusive Absteigepflicht. „Schieben auf einem ausgeschilderten Radweg, das geht gar nicht“, meint Zühlke. Schlechte Karten haben vor allem die-

jenigen, die schnell vom Taubental in die Innenstadt wollen, zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit. Nicht nur die Unterführung kostet Zeit, sondern auch der folgende Fehrlasteg und die Fußgängerpassage entlang der Remsgalerie. Wer hier auf Passanten Rücksicht nimmt, spricht absteigt, verliert Zeit und damit vielleicht auch die Motivation, das Fahrrad künftig dem Auto vorzuziehen. Im Zuge der Umbauten zur Landesgartenschau wurde es hier verpasst, einen geeigneten Radweg anzulegen. Kommunikationsprobleme waren wohl ausschlaggebend. An anderen Stellen „muss man Wege finden, eine über Jahre gewachsene und auf den Autoverkehr ausgelegte Infrastruktur auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer auszurichten“, so Bläse. Ein kompliziertes Unterfangen. Aber auch absolut notwendig, wenn das Fahrrad tatsächlich eine gleichwertige Alternative zum Auto darstellen soll. Dem pflichtet auch Barthle in seinem Fazit bei: „An einigen Ecken ist mir Nachholbedarf aufgefallen. Vor allem wünsche ich mir eine durchgängige und verständliche Straßenführung.“ Denn eines sei klar: „Der Radverkehr boomt.“