

Das Fahrrad wird wichtiger

Fahrradstadt Wie rollt Gmünd morgen? Bürgermeister Dr. Joachim Bläse erläutert die Vorstellungen der Stadtverwaltung. Von Michael Länge

Schwäbisch Gmünd

Geht's ums Radfahren in Gmünd, ist Dr. Joachim Bläse froh, dass er nun sechs Stadträte an seiner Seite hat. Denn dem Bürgermeister fehlt der „gesellschaftliche Konsens“. „Jeder ist fürs Radfahren, doch wird es konkret, prallen Welten aufeinander“, sagt er. Mit diesen Vertretern aller sechs Ratsfraktionen hat sich Bläse bislang zweimal getroffen. Und eine Linie festgelegt. Diese besagt: Das Fahrrad

„Über neue Radstädter gibt's immer gleich Diskussionen.“

Dr. Joachim Bläse, Bürgermeister

ist ein „wesentlicher Bestandteil“ eines Gmünder Mobilitätskonzeptes der Zukunft. Neben dem Auto, dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Fußgänger. Denn auch in Gmünd sind die Straßen, trotz Einhornstunnel, „brechend voll“. Deshalb, so Bläse, müsse man überlegen, wie der Individualverkehr weniger werden kann. „Und dann bleiben nur ÖPNV und das Fahrrad“, sagt der Bürgermeister.

Dies bedeutet: Geht es in Gmünd um eine Infrastruktur fürs Fahrrad, geht es nicht um Freizeit- und Sportradler, son-

dern um den Alltagsradler, der mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt. Für diesen Radfahrer will Bläse Verbesserungen schaffen. Denn auch er sieht, dass die Zahl der Radfahrer in Gmünd in den vergangenen Jahren zugenommen hat. Verbesserungen gehen in der Innenstadt einfacher als in den Stadtteilen, ist der Bürgermeister überzeugt. Bläse hat dazu vier Hauptachsen im Blick: die Weißensteiner Straße im Süden, die Goethe- und Eutighoferstraße im Westen, die Remsstraße im Norden und die Königsturmstraße mit der Buchstraße im Osten. Sie diskutiert er mit den Stadträten. Um diese vier Hauptachsen zu erschließen, gibt es drei Wege:

- **Die Straße** ist für Radfahrer und für Autofahrer da.
- **Radschutzstreifen** werden auf den Hauptachsen für die Radfahrer eingerichtet.
- **Radwege** werden parallel zu den Straßen gebaut.

Grundsätzlich sei es richtig, dass Radfahrer die normalen Straßenflächen nutzen, sagt dazu Bläse. Denn wäre dem nicht so, müsste man überall richtige Radwege bauen. Es gibt aber in einer Stadt wie Gmünd nicht nur die eine und einzige Lösung, sondern, abhängig von der Lage einer Straße und dem Verkehrsaufkommen in einer Straße, sind verschiedene Varianten notwendig und möglich. Dafür gibt es mehrere Beispiele. Eines ist der Radschutzstreifen in der Ober-

bettinger Straße. Bläse denkt über weitere Radschutzstreifen in der Königsturmstraße und in der Remsstraße nach. Dies sei aber nur dann möglich, wenn dort die dritte Autospur entfernt wird, sagt er. Und dies wiederum gehe nur, wenn dort weniger Autos fahren. Sonst gebe es auf beiden bedeutenden Achsen zu viele Staus. Zum Radschutzstreifen auf der Königsturmstraße, sagt

» TAGESPOST-SOMMERSERIE (2/6) WIE ROLLT GMÜND MORGEN?

Bläse noch, könnte die parallel unterhalb des Zeiselbergs verlaufende Gemeindehausstraße eine Alternative sein.

Bläse befragt vor einem Jahr angestoßenen Radring um die Altstadt. Dieser diene dazu, die vier Hauptachsen miteinander zu verbinden. Bläses Radring verläuft vom Forum Gold und Silber über Robert-von-Ostertag-Straße, Parlerstraße, Sebaldplatz, Gemeindehausstraße zum Platz westlich des Rinderbacher Turms. Von dort zur Stadtmauer in die Remsstraße oder Ledergasse zurück zum Forum Gold und Silber. Ein solcher Ring, sagt der Bürgermeister, könne auch den Marktplatz von Radfahrern entlasten. Dazu soll auch ein Rad-Point mit Ladestation, Schließfächern, Radständern und Trinkwassersäule in der östlichen Ledergasse außerhalb des Marktplatzes dienen.

Nein, lautet die eindeutige Antwort des Bürgermeisters auf die Frage, ob Gmünd genügend Radstädter habe. Dass es von diesen nicht schon mehr gibt, hat zwei Gründe. Erstens kosten sie Geld. Und zweitens gibt es, wo auch immer die Radstädter aufgestellt werden sollen, sofort Diskussionen. Weil sie immer irgendjemand stören.

Weitere Themen sind für den Bürgermeister Fahrradstraßen und Aufstellflächen. In Fahrradstraßen ist der Autofahrer dem Radfahrer untergeordnet. Bläse könnte sich solche Fahrradstraßen in der Robert-von-Ostertag-Straße, der Gemeindehausstraße und der Hinteren Schmiedgasse vorstellen. Allerdings: Die Fahrradstraßen müssten einen Sinn haben, nützlich sein und nicht nur Symbolpolitik sein. Aufstellflächen sind Flächen an Kreuzungen, die Radfahrer nutzen können, um von Autofahrern besser gesehen zu werden. Eine solche gibt es an der Ecke Uferstraße / Karl-Olga-Brücke. Weitere könnte Bläse sich an Kreuzungen in der Goethe- und der Eutighoferstraße vorstellen.

Sicher ist für Bläse, dass die Stadträte, meinen sie es ernst mit dem Fahrrad als Teil eines Mobilitätskonzeptes der Zukunft, in den Haushalten der Stadt mehr Geld für die Radinfrastruktur bereitstellen müssen. Nicht zuletzt deshalb ist er froh, dass er die sechs Vertreter aus sechs Fraktionen an der Seite hat.