



mailto: reutlingen@adfc-bw.de  
<http://www.adfc-bw.de/reutlingen/>

Stammtisch:  
jeden ersten Dienstag im Monat  
ab 20.00 Uhr  
in der Gaststätte Nepomuk

18. Oktober 2018

## Umsetzung Masterplan Radverkehr – Haushaltsplanungen 2019/2020

Der Gemeinderat hat 2018 den Masterplan Radverkehr beschlossen, damals ohne Umsetzungsplan mit Verweis auf den kommenden Haushaltsplan. Jetzt sind im Haushaltsentwurf Mittel vorgesehen für zwei Maßnahmen:

- Honauer Bahntrasse
- Konrad-Adenauer-Straße

Was fehlt sind Mittel für ein Netz von Radschnellverbindungen, wie es der ADFC bereits 2015 vorgeschlagen hatte. Weitere, ähnliche, Vorschläge kamen 2016 von den Grünen und Unabhängigen und 2017 von den Eltern für radelnde Schüler. Das Netz hält der ADFC aber für dringend notwendig, damit das Radfahren in Reutlingen für deutlich mehr Radlerinnen und Radler attraktiv wird.

Die beiden Maßnahmen im HH-Plan sind Verkehrsprojekte, die im Rahmen der Modellstadt Luftreinhaltung zu 90% vom Bund finanziert werden, wenn sie bis 2020 abgeschlossen sind, so dass die Eigenmittel, die Reutlingen aufwenden muss, sehr bescheiden sind.

Beides sind „Leuchtturmprojekte“ aus dem Masterplan, schön und gut, aber allein werden sie keinen großen Effekt haben. Sie verbessern zwar die Situation der Radfahrer, die diese Routen bzw. Parallelstraßen auch heute schon nutzen, aber sie werden allein nur wenig zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Reutlingen beitragen können.

Gleiches gilt auch für die bereits umgesetzten Abschnitte in der Charlottenstraße und in der Achse Bellinostraße - Pomologie - Volkspark - Moltkestraße. Wobei hier ganz typisch für Reutlingen die Achse eben nicht als Achse fertiggestellt ist. Nahezu alle schwierigen Punkte sind herausgelöst und bilden eine Lücke in der Achse:

- Die Fahrradstraße beginnt in der Moltkestraße erst nach der Einmündung der Straße „Steiler Weg“. Hier herrscht rechts vor links. Es ist völlig unverständlich, warum die Fahrradstraße nicht vor dieser Kreuzung beginnt.
- Bei der Querung der Lerchenstraße wurde die Vorfahrt geändert – vorbildliche Maßnahme!
- Aber dann: vor der Freien Georgenschule wurde ein verkehrsberuhigter Bereich – also Schrittgeschwindigkeit – eingerichtet.

- Die Querung der Frauenstraße wurde ausgenommen – unverständlich.
- Die Querung der Hindenburgstraße wurde ausgenommen – unverständlich.
- Die Querung der Ringelbachstraße ist nicht gelöst – Vorschläge zur Verbesserung für Radfahrer wurden genügend unterbreitet. Dass die Ringelbachstraße die Vorfahrtsstraße bleiben wird, ist unbestritten.
- Die Fahrradstraße endet an der der Ringelbachstraße und ist nicht bis zur Werastraße fortgeführt – so wie es eigentlich beschlossen worden ist. Auf dem Abschnitt zwischen Ringelbach- und Werastraße fährt auch der Stadtbus.

Laut offiziellen Statements der Stadt ist das Ziel die Zunahme des Radverkehrs in Reutlingen. Mit dieser Intention wurde der Masterplan Radverkehr erstellt. Durch punktuelle Maßnahmen bei der Umsetzung wird sich dieses Ziel aber kaum realisieren lassen. Um den Radverkehrsanteil zu steigern ist es notwendig, dass auf Basis des Masterplans Routen definiert und umgesetzt werden, die miteinander vernetzt sind. Dabei sollte jede Route im Ganzen realisiert werden, eine stückweise Verwirklichung bringt wenig.

Am besten wird mindestens jedes halbe Jahr eine neue Route eingeweiht. So wächst in Reutlingen langsam aber sicher ein Netz, das aber auch bereits im Entstehen einen Mehrwert bietet. Jede Route kann feierlich eröffnet werden, somit prägt sich die Veränderung in der Stadt auch ein. Die Realisierung der Routen kann dabei nicht aufwändig wie in der Charlottenstraße erfolgen, sondern muss sich an der Gestaltung in der Bellino- und Moltkestraße orientieren.

Man wird Menschen zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad nur motivieren können, wenn es ersichtlich ist, dass das Fahrrad für den geplanten Weg das beste Verkehrsmittel darstellt. D. h., die Route in bzw. durch die Stadt muss angenehm, schnell und sicher sein. Da selbstverständlich nicht alles gleichzeitig erfolgen kann, muss eine Priorisierung stattfinden. Unsere Forderung ist daher, Haushaltsmittel einzuplanen für

- Erarbeitung von durchgehend markierten und beschilderten Routen als Umsetzungskonzept des Masterplans
- Umsetzung von Routen anhand einer Prioritätenliste

Im Haushaltsentwurf der Stadt Reutlingen gibt es einen Haushaltstitel Masterplan Radverkehr, der aber mit weniger Mitteln ausgestattet werden soll, als der bisher immer bestehende Titel für allgemeine Maßnahmen zum Radverkehr.

Glaubt wirklich jemand, dass mit diesen Minibeträgen der Radverkehr in Reutlingen gesteigert werden kann?

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils soll zu Lasten des Anteils des motorisierten Individualverkehrs erfolgen - und nicht zu Lasten des Anteils des Fußverkehrs oder des ÖPNVs. Es wird sich nicht an allen Stellen eine Verbesserung für Radfahrer umsetzen lassen, ohne den Autofahrern weh zu tun. Aber ohne dieses Wehtun wird der Umstieg nicht funktionieren. Daher ist es wichtig, die Bürger bei der Umsetzung mitzunehmen, rechtzeitig zu informieren und die Vorteile herauszustellen. Parkplätze in Wohngebieten zu streichen, wo es nicht notwendig ist (wie in der Moltkestraße angekündigt), ist da allerdings kontraproduktiv und auch nicht im Sinne der Radfahrer. Nur miteinander, nicht gegeneinander kann ein Umdenken bei der Wahl des besten Verkehrsmittels erfolgen. Wenn mehr Verkehrsteilnehmer in Reutlingen ihre Wege auf dem Fahrrad statt mit dem eigenen Auto zurücklegen, haben dank besserer Luft alle Bürger etwas davon.

ADFC Reutlingen  
Gerhard Götz