Licht und Schatten für Radler

HEILBRONN *Stadt klinkt sich in Radnetz-Landesprogramm ein – Wegen städtischem Sparkurs Ausbau im Schneckentempo?*

Von unserem Redakteur
Kilian Krauth

Das von Minister Winfried Hermann geleitete und bei Autofahrern nicht immer beliebte Landesverkehrsministerium forciert das Thema Radverkehr. So hat das Land unter dem Titel „Rad-Netz“ ein Programm aufgelegt, über das für ganz Baden-Württemberg ein flächendeckendes, durchgängiges Netz „alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen“ hergestellt werden soll. Es könnte einmal 7000 Kilometer umfassen und tangiert insgesamt 700 Kommunen, darunter auch Heilbronn, das über die Ost-West-Achse sowie über die Nord-Süd-Achse am Neckar Teil des Wegenetzes ist und im Stadtzentrum einen Knotenpunkt bildet.

Der Heilbronner Baubürgermeister Wilfried Hajek begrüßt das Programm ausdrücklich. Der bekennende Berufs-, Freizeit- und mitunter sogar Sport-Radler hat sich schon bei seinem Amtsantritt 2006 auf die Fahnen geschrieben, das stark vom Autoverkehr geprägte Oberzentrum zur fahrradfreundlichen Stadt zu machen. Im Laufe der Jahre hat er allerhand passende Maßnahmen auf den Weg gebracht.

„Wir werden beim Ausbau dranbleiben.“
Baubürgermeister Hajek

Nun klinkt sich die Stadt offiziell auch in das Rad-Netz-Programm ein, nachdem das Land innerhalb der letzten zwei Jahre – kostenneutral für alle Kommunen – in Vorleistung gegangen ist. Die Planungsbüros Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft sowie VIA Köln haben geeignete Routenverläufe identifiziert sowie im Detail Ausbau- und Verbesserungsvorschläge für bestehende Routen erarbeitet, die sich an modernen Radweg-Standards orientieren. Daraus resultieren drei Qualitätsstufen (siehe Grafik).

In den Vorjahren hat Heilbronn je 1,15 Millionen Euro in den Radwegeausbau gesteckt. Im aktuellen Etat sind jährlich nur 350 000 Euro vorgesehen. Foto: Archiv/Berger

Zustandsanalyse des Radnetzes

Vorteile

Das Land will Baden-Württemberg mit einem möglichst dichten Radwegenetz versehen und unterstützt Kommunen hierbei mit Zuschüssen. Doch überregionale Radnetze machen erst Sinn, so heißt es, wenn **einige Voraussetzungen** erfüllt sind: durchgängige, attraktive und gut ausgeschilderte Verbindungen, möglichst auf dem Weg zu Arbeit, Schule, Einkaufen oder sonstige Routen im Alltag – und zwar über Verwaltungsgrenzen hinweg. Vorteile für Mensch und Umwelt liegen auf der Hand. Sie reichen von der Reduzierung von Feinstaub, Stickoxiden, Lärm, Staus und Parkdruck bis hin zur Entlastung des Geldbeutels. *kra*

Finanzierung Fürs Stadtgebiet Heilbronn wurden insgesamt 137 kleinere und größere Maßnahmen registriert, deren Umsetzung auf rund 6,3 Millionen Euro beziffert ist. Nach einer bereits vollzogenen Reform wird das Land jede Maßnahme über das Landesgemeindefinanzierungsgesetz zu 50 Prozent bezuschussen. Darüber hinaus gibt es Sonderförderprogramme.

Zwischen 2011 und 2015 habe Heilbronn jährlich 1,15 Millionen Euro in den Radwege-Ausbau gesteckt, 2017 und 2018 seien aber nur jeweils 350 000 Euro vorgesehen, erklärt Thomas Bender vom Amt für Straßenwesen. Bliebe es bei diesen Beträgen, bräuchte man für die Umsetzung aller Maßnahmen 18 Jahre. Nur fünf Jahre bräuchte man allerdings, wenn die Stadt ihre jährlichen Radverkehrsmittel im Etat wieder auf 1,15 Millionen erhöhen würde: So wie es 2011 bis 2015 war und von der Verwaltung eigentlich vorgeschlagen worden war.

Allen voran forderte jüngst im städtischen Bauausschuss der Grüne Alexander Habermeier, „die attraktive Förderkulisse“ zu nutzen. Gleichzeitig kritisiert er, dass im Stadtetat dafür weniger Geld als zuvor eingestellt wurde; er gab dafür der CDU die Schuld. Dies wies Thomas Randecker (CDU) mit Blick auf weitere Maßnahmen, die ein gewisses „Kostenbewusstsein“ erforderten, zurück. Außerdem müsse nicht jede Strecke perfekt sein, neuerdings zeigten auch Apps alternative Wege etwa über Feldwege. Vor Perfektionismus, der viel blockiere, warnte auch Wolfgang Palm (CDU).

Keine Euphorie Dass das Land „oft tolle Vorschläge macht, aber die Kommunen auch oft im Regen stehen lässt“, meinte Heiner Dörner (FWV) und warnte vor Euphorie. Ähnlich sah es Gottfried Friz (FDP), der zu Bedenken gab, dass ein landesweites 7000-Kilometer-Netz „Hunderte Millionen Euro kosten dürfte“. „Wir werden beim Ausbau dranbleiben“, versicherte Hajek.