

Wie wird der Straßenraum aufgeteilt?

Verkehr Die Stadtplanung hat einen Zwischenstand zum Radverkehrskonzept präsentiert. 18 der 208 Projekte sind umgesetzt. Bald könnten auf einen Schlag mehrere abgehakt werden.

Von **Thumilan Selvakumaran**



Eine Visualisierung der Crailsheimer Straße. Autos sind auf zwei Spuren beschränkt. Radfahrer und Fußgänger bekommen mehr Platz. Foto: Lebendige Ortsmitte Baden-Württemberg

Fußgänger schlendern entspannt den Gehweg entlang. Die Radfahrer nutzen einen eigenen Radweg, den es in beide Richtungen gibt. Und Autofahrer können ungestört auf ihren Spuren rollen. Eine Idealvorstellung, wie sie in Fahrradstädten wie Heidelberg, Tübingen und Freiburg Realität ist. In Schwäbisch Hall ist daran nicht zu denken. Der Platz ist in der besonderen Tallage und aufgrund der engen Bebauung begrenzt. Sollte Radfahrern mehr Platz eingeräumt werden, müssten

dafür Autospuren weichen. So gibt es meist entweder Schutzstreifen auf den Straßen, die sich Autos und Radfahrer teilen. Oder aber: Gehwege sind für Radfahrer freigegeben – dann gilt aber Schrittgeschwindigkeit. Das Rad als Alternative zum Auto wird ausgebremst. Dabei nimmt die Zahl der Radfahrer stetig zu. Wie verändern sich also in Schwäbisch Hall die Schwerpunkte und wie die Infrastruktur, damit durchgängige und sichere Routen auch für Radfahrer entstehen?

Ziel: Alle Projekte realisieren

Das ist ein furchtbares Bild. Da sind mehr Fahrräder drauf wie Autos.

Ulrich Reichert

CDU-Stadtrat zur Visualisierung

Die Stadt hatte 2012 von VAR aus Darmstadt hierfür ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. Das gleiche Büro hat dieses Papier 2021 fortgeschrieben. Zeit für einen Zwischenbericht, meint Christian Jankowski, Chef der Haller Stadtplanung, in der jüngsten Bauausschusssitzung, der damit auch auf entsprechende Nachfragen reagiert. In der Vorbereitung sei erstmals auch ein Monitoring erstellt worden. 18 der einst 208 vorgeschlagenen Maßnahmen seien umgesetzt, also rund zehn Prozent. Dabei war Ziel der Stadtverwaltung, alle Projekte zu realisieren.

Das klinge nach nicht viel, räumt da auch Damian Boll bei der Präsentation ein. Er ist innerhalb der Stadtplanung für nachhaltige Mobilität zuständig. Das Thema sei hochkomplex und die einzelnen Projekte abhängig von städtebaulichen Planungen. Zudem müssten die einzelnen Vorhaben auch im Paket betrachtet werden. Ein Beispiel sei der Rad-Lückenschluss zwischen Holzmarkt über die Crailsheimer Straße bis hin zum Schenkensee. Allein dort sind knapp 20 Einzelmaßnahmen gelistet, darunter Furtmarkierungen, Radstreifen und Piktogramme. „Die müssen im Bündel umgesetzt werden. Das können wir nicht von heute auf morgen. Das braucht konkretere Planung“, so Boll.

Drei Hauptrouten definiert

Viele der im Konzept genannten Maßnahmen in Hall ballten sich entlang der drei definierten diagonalen Hauptrouten: von Michelfeld nach Vellberg, von Gelbingen nach Tullau und von Gelbingen zum Bahnhof Hessental. Insgesamt ist das Haller Radverkehrsnetz mit 210,3 Kilometern angegeben. In der Präsentation heißt es dazu: „Mit der Aktualisierung des Netzes sind insgesamt 57,3 Kilometer neue Strecken hinzugekommen, der Großteil im Verdichtungsnetz durch die Anbindung der östlichen Ortsteile.“ Etliche Projekte warten allerdings noch, etwa entlang der Steinbacher Straße und Hessentaler Straße. Doch die hängen unweigerlich mit der Realisierung der neuen Kocherbrücke zusammen. Die müssen also noch warten. Insgesamt nennt die Stadt für alle Projekte zusammen ein Volumen von 6,5 Millionen Euro, wofür es aber auch Fördermittel gibt.

Bereits umgesetzt sind Projekte wie jener Radweg entlang der Tüngentaler Straße Richtung Flugplatz, der Lückenschluss an der Geschwister-Scholl-Straße im Solpark sowie die Ausfahrt am Parkplatz Schenkensee samt Wegeführung entlang der Ellwanger Straße zur Bühlertalstraße. Ebenso die Führung über die neue Brücke am Globe, die eine Verbindung vom Lindach zum Unterwöhrd schafft.

Streitthema Crailsheimer Straße

Was die Crailsheimer Straße betrifft, zeigt Boll eine Visualisierung und warnt gleich „vor einer Schrecksituation oder großen Vorfreude“. Denn klar ist: Die einen wünschen sich dort sehnlichst eine adäquate Lösung für Radfahrer. Die anderen pochen auf die Beibehaltung der vier Spuren für die Autos. Die Darstellung jedenfalls zeigt ebenjene Idealsituation, wo Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer jeweils ihre eigenen, abgegrenzten Bereiche nutzen können. Gestaltet worden sei es für die Stadt kostenlos beim Landesprojekt „Lebendige Ortsmitte Baden-Württemberg“. Es sei „nicht so, dass wir konkrete Vorgaben gemacht hätten“, so Boll. Vielmehr werde die Stadt noch dieses Jahr in die Planung einsteigen und einen Wettbewerb ausloten. „Dann sollen konkrete Lösungsvorschläge aufgezeigt werden“.

Ulrich Reichert (CDU) hält zumindest von der Idee auf der Visualisierung nichts. „Das ist ein furchtbares Bild“, kommentiert er. „Da sind mehr Fahrräder drauf wie Autos. Das geht dermaßen an der Realität vorbei.“ Jutta Niemann von den Grünen sieht das anders. Sie sei in den vergangenen Tagen viel mit dem Rad in Hall unterwegs gewesen. „Es ist irre, wie viele Menschen inzwischen Rad fahren.“ Monitoring und Präsentation seien „systematisch sehr gut aufbereitet“ und es sei gut, dass die Stadt am Thema dranbleibe. „Das ist hilfreich und sinnvoll.“ Erst kürzlich habe es eine Radtour mit dem ADFC gegeben, wo den Räten Eng- und Gefahrenstellen aufgezeigt worden seien.

Michael Reber (FWV) benennt die „erwartbaren Reaktionen der anderen Fraktionen“. Er sei kürzlich eine halbe Stunde lang mit seinem Traktor am Langen Graben gestanden, wo auch mehrere Projekte geplant sind. „Ich bin froh, dass ich einen Fahrradhelm habe. Es ist schon dringend notwendig, dass wir dort etwas tun.“ Der Fahrradverkehr nehme spürbar zu. „Wir müssen an alle drei Verkehrsträger denken.“ Lena Baumann (SPD) fordert in dem Zug, bei der Planung Fußgänger und Busverkehr nicht zu entkoppeln. „Wenn man schon mal Geld in die Hand nimmt, sollte man auch schauen, wo die Fußgänger unterkommen.“

Dass die Verkehrsträger verbunden sein sollten, steht im Konzept: „Der Radverkehr ist ein wichtiges Verkehrsmittel der Zukunft. Um den weiter wachsenden Mobilitätsansprüchen gerecht werden zu können, muss er in Bezug zu den anderen Verkehrsmitteln gesehen und mit diesen vernetzt werden.“ Bereits heute liege der Anteil bei der Nutzung von zwei oder mehr Verkehrsmitteln in einer Woche bei rund 50 Prozent. Die wichtigste Schnittstelle sei der ÖPNV. „Für das Konzept ist somit eine optimale Vernetzung beider Verkehrsträger von besonderer Bedeutung.“

Öffentlicher Fahrradverleih

Eine Lösung könnte sein, „Bike&Ride“-Stellplätze auszubauen. Zudem wird im Konzept

angeregt, einen öffentlichen Fahrradverleih zu etablieren. Mögliche Standorte: die beiden Bahnhöfe, die Innenstadt, der Kocherradweg und das Freilandmuseum.

Für den kommenden Doppelhaushalt sollen erste Projekte aufgenommen werden. Dazu gehören die Crailsheimer Straße, der Weg durch die Ackeranlagen, die Deckensanierung am Langen Graben, eine Fahrradstraße an der Unterlimpurger Straße sowie die Machbarkeitsstudie für den Bereich der neuen Kocherbrücke.
