

Winnenden

Radfahrer in Winnenden fordern: Parkplätze sollen Radwegen weichen

Von [ZVW/Regina Munder](#)

Aktualisiert: 05.01.2022 17:45 Veröffentlicht: 05.01.2022 17:07



An der Paulinenstraße könnten zugunsten von Radwegen Parkplätze wegfallen. © Gabriel Habermann

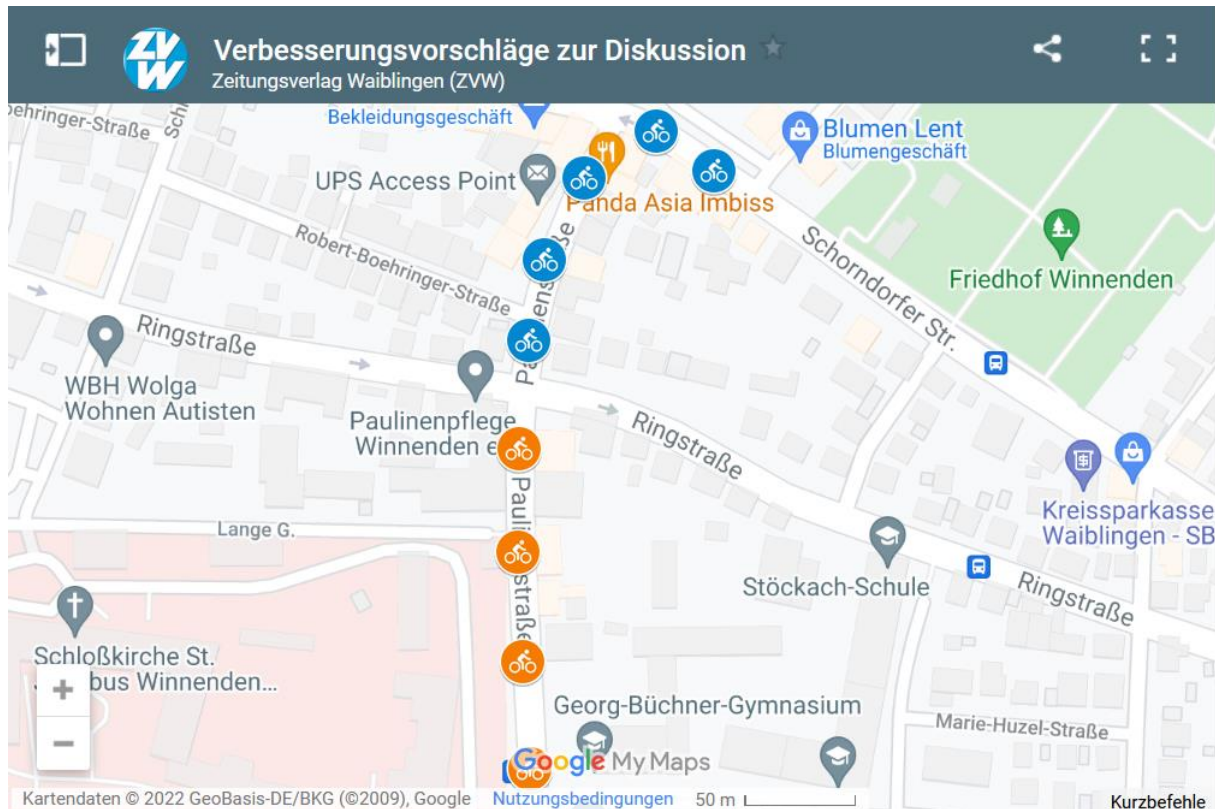
Die Stadt Winnenden will die Fahrradwege deutlich verbessern. Immer noch, muss man sagen, denn 2017 hatte ein Radverkehrskonzept bereits alle Problemstellen benannt. Nun liegen für eine wichtige zentrale Strecke zwischen der Wiesenstraße (Edeka und Markthalle) und dem Bildungszentrum II (Lessing-Gymnasium) detaillierte Verbesserungsvorschläge vor, erstellt vom Ingenieurbüro Karajan. Der Gemeinderat muss sich für die Varianten entscheiden, die umgesetzt werden sollen.

Vor Weihnachten und vor einer Online-Bürgerbeteiligung ist ein Übersichtsartikel erschienen, der klar machte: Gute Radwege kosten auf dieser gesamten Achse bis zu 50 kostenlose Stellplätze für Anwohner, Lehrer und Mitarbeiter von Winnender Betrieben sowie Kunden der Einzelhändler und Gäste der Lokale. Ein Sturm der Entrüstung fiel bisher allerdings aus.

Vor den Geschäften an der Paulinenstraße fallen bei einer Variante 20 Parkplätze weg

Beispiel untere Paulinenstraße: Der Radweg könnte beidseitig auf die Straße gepinselt werden. Fußgänger sowie Stadtgrün erhielten dadurch mehr Platz, hier entfielen zwei Parkplätze von 14.

An der oberen Paulinenstraße, an der sich Reinigung und Blumenladen, „Glückskind“ und Asia-Imbiss, Kik, Skurril und der Bacchus-Keller befinden, wird es heftiger: Wählt der Gemeinderat die gestrichelten Rad-Schutzstreifen, fallen 20 Parkplätze weg, neun bleiben. Die Gefahr durch Autos, die über die Radstreifen hinweg ausparken, ist damit allerdings nicht gänzlich gebannt.



Und oben an der Schorndorfer Straße, wo die Stadt den Radfahrern einen rot markierten Radstreifen gegen die Einbahnstraße anbieten will, um schnell zurück zur Seegartenstraße zu kommen, geht das zulasten von zehn Parkplätzen. Michael Rieger, Vorsitzender des Vereins Attraktives Winnenden, hakte bei der Online-Bürgerbeteiligung nach, warum die Radler nicht über die Ring- und die Kantstraße zur Seegartenstraße gelenkt würden. Diese Option schließt Planer Karajan aus: „Wir wollen keinen Umweg, sondern Radler direkt führen.“

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat die Pläne durchgesehen und eine Stellungnahme verfasst, die Sprecherin Helga Baier auf Bitte unserer Zeitung öffentlich macht.

Studien: Besserer Rad- und Fußgängerverkehr steigert den Umsatz

Aus Sicht der Radfahrer spricht einiges für weniger Parkplätze: „Radfahrende sind die besseren Kunden“, diese These muss im Autofahrerland provokant wirken, wo ein Supermarkt ohne ein Vielfaches an Parkplatzfläche davor undenkbar ist. Doch der ADFC hat sich das nicht ausgedacht, sondern bezieht sich auf verschiedene Studien, allen voran diejenige des Londoner Verkehrsunternehmens Transport of London (TfL). Entsprechende Studien gebe es auch in und für Deutschland, zum Beispiel vom europäischen Radfahrer-Verband (ECF), mit demselben Ergebnis: „Mehr Fuß- und Radverkehr bringt signifikante

Vorteile für die lokale Wirtschaft. In zentralen Einkaufsstraßen und lokalen Zentren wurden Umsatzsteigerungen von bis zu 30 Prozent festgestellt, wenn zuvor Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr umgesetzt worden sind.“

Das liege daran, so Helga Baier für den ADFC weiter, dass Radfahrende in Städten nicht im Stau stehen, nicht lange nach einem Parkplatz suchen müssen, sich somit stressfrei und flexibel fortbewegen. Weil sie die Entfernungen selbst treppeln müssen, kaufen sie eher in Wohnortnähe ein und sind zudem treue Kunden.

Sehr bestechend ist auch dieses Argument: Auf einem Kfz-Stellplatz bringt man so viele Metallbügel unter, dass daran acht Radler ihr Bike anschließen können. Und die verbliebenen Stellplätze sind frei für die Kunden, die weder Rad noch Bus fahren können oder wirklich von weiter her nach Winnenden kommen.

Außerdem ist es so, dass ein Radfahrer sozusagen vors Geschäft fahren kann, in der Winnender Fußgängerzone darf er tagsüber zwar nur die Querstraßen im Schritttempo befahren und schiebt auf der Marktstraße. Doch einen Zeitvorteil gegenüber den Autofahrern hat er dadurch allemal.

Vorschläge, wo Dauerparker und Anwohner ihre Autos abstellen könnten

Ist das nun ein positives Zeichen für die Zukunft, dass der Proteststurm der Gewerbetreibenden ausblieb? Kannten sie die Studien schon? Vermutlich lag es eher am Format, das im Chat nur Fragen an den Planer, Oberbürgermeister Hartmut Holzwarth und Bürgermeister Norbert Sailer zuließ. Diese Beiträge waren zudem für die anderen Teilnehmer nicht sichtbar. Und mit Sicherheit liegt es daran, dass sich vor dem Jahr 2025 baulich an den genannten Straßen wohl gar nichts verändern wird.

Gleichwohl hat sich der ADFC auch Gedanken gemacht, wie die Stadt Ersatz für wegfallende Parkplätze schaffen kann:

- Dauerparker/Tagesparker könnten gegen Gebühr auf dem Schotterplatz Albertviller Straße (Stadion) besonders ausgewiesene Parkplätze finden.
- Im Bereich Stadtfriedhof sind, außer bei Beerdigungen, regelmäßig Parkplätze frei. Hier könnten einige Parkplätze für die Anwohner der Seegartenstraße gegen eine Anwohnerparkgebühr ausgewiesen werden.
- Im Parkhaus Wiesenstraße gibt es, außer an Markttagen, leere Parkplätze, die ebenfalls zum Teil an Anwohner/-innen vermietet werden könnten.

Helga Baier schließt das Kapitel mit einer Anmerkung, die beim Verein Attraktives Winnenden wahrscheinlich für Entsetzensschreie sorgt: „Generell wäre es zu überlegen, ob das kostenlose Parken in Winnenden noch zeitgemäß ist.“ Doch es wäre ein Anreiz zum Umstieg. Auch so geht der ADFC, anders als die Karajan-Ingenieure, davon aus, dass sich bis 2030 der Autoverkehr in Städten reduziert und der Radverkehr erhöht. Auch deshalb der dringliche Wunsch, die neuen Radwege so breit und so klar erkennbar wie möglich zu gestalten.