

Kernen

# Entscheidung über Radtrasse von Schorndorf nach Fellbach in Sicht



Von ZVW/Lynn Bareth

Aktualisiert: 25.06.2021 07:22 Veröffentlicht: 25.06.2021 00:00

Der Radschnellweg RS 05 soll künftig von Schorndorf nach Fellbach führen und damit eine Lücke im Radverkehrsnetz schließen - Radpendler aus Waiblingen und dem Remstal sollen dann leichter bis nach Stuttgart gelangen können. Eine der Ortschaften, in denen die Trassenführung für den fünf Meter breiten Weg noch nicht abschließend geklärt ist, ist Kernen. Zwei Varianten stehen aktuell noch im Raum: parallel zur Bundesstraße oder quer durchs Gewerbegebiet.

Am 19. Mai fand dazu auch ein digitaler Bürgerdialog zur Trassenführung statt. Gemeinde, Landratsamt und Vertreter des Fahrradclubs ADFC diskutierten mit Anwohnern und Gewerbetreibenden über die beiden Optionen - denn jede hat ihre Vor- und Nachteile. Remshalden

Bei einer Variante würde die Trasse südlich der Bundesstraße laufen, an der Kernener Ortsgrenze vorbei. Dazu müsste laut Landratsamt jedoch der asphaltierte Weg komplett neu angelegt werden, um den geforderten Qualitätsstandards zu genügen. Außerdem müsste dort der Krättenbach überquert werden, eine Radbrücke müsste gebaut werden, außerdem eine Unterführung: unter der Bahnlinie und der Neuen Rommelshausener Straße hindurch. Der Anschluss an Kernen würde bei dieser Variante vom Schüttelgraben hoch zur Willy-Rüsch-Straße erfolgen.

## Zwei Straßen sollen zu „Fahrradstraßen“ werden

Die zweite Trassenvariante würde direkt durch Rommelshausen hindurch verlaufen: von Weinstadt kommend südlich der Bahntrasse über die Max-Eyth-Straße, vorbei am Bahnhof Rommelshausen, durch die Willy-Rüsch-Straße bis zum Schüttelgraben und nach Fellbach. Hierzu müsste laut Landratsamt keine neue Straße gebaut werden, sondern nur eine Fahrradstraße ausgewiesen werden: In der Max-Eyth-Straße und der Willy-Rüsch-Straße wären dann nach wie vor alle Verkehrsarten zugelassen, statt dem Autoverkehr hätten dann aber ausdrücklich Fahrräder Vorrang. Beim Abschnitt entlang der Bahntrasse müsste der bestehende Erdweg aber trotzdem zu einem fünf Meter breiten Radschnellweg ausgebaut werden. Ein weiterer Vorteil dieser Variante: eine direkte Anbindung des RS 05 ans neue Quartier Hangweide, so die Hoffnung der Gemeinde Kernen.



Gewerbetreibende bemängeln, dass es in der Max-Eyth-Straße ohnehin schon eng sei. © Gaby Schneider

Einige der Anwohner und vor allem auch ansässige Gewerbetreibende zweifeln aber daran, dass eine Trassenführung durch die Willy-Rüsch- und die Max-Eyth-Straße realistisch ist: Sie haben ein Schreiben an die Gemeinde verfasst und gegen diese Trassenvariante Unterschriften gesammelt.

Ihr Standpunkt: Radschnellweg ja, aber bitte nicht hier im Gewerbegebiet. Das sei zu gefährlich, finden die Akteure. Als Hauptgrund führen sie den Schwerlastverkehr an, der täglich in den betroffenen Straßen unterwegs ist und dort auch entlädt, belädt – und vor allem rangieren muss. Auch sämtliche Busse der Firma Schlienz fahren demnach über die Willy-Rüsch-Straße ab und an. Zusätzlich findet über die Max-Eyth-Straße auch die einzige Zufahrt zum Gewerbegebiet „Auf der Höhe“ statt. Hier ist es durch die Beparkung und die enge Unterführung sowieso schon zu eng, finden einige der Anlieger.

Gerade im Bereich des S-Bahnhofs könnten für Fahrradfahrer Behinderungen und gefährliche Situationen entstehen: Hier rangiert und wendet laut den Gewerbetreibenden mehrmals täglich ein Lkw, oft mit Auflieger, im Bereich des Bahnhof-Parkplatzes, weil er sonst nicht rückwärts in die Einfahrt seiner Firma einfahren kann. Außerdem Sorge der Parkstreifen entlang der Bahnlinie, auf dem oft auch größere Fahrzeuge abgestellt seien, jetzt schon oft für lange Rückstaus.

## **Gewerbetreibende halten Trasse für „undurchführbar“**

„Aus unserer Sicht stellt sich die mögliche Trassenführung über die Willy-Rüsch- und Max-Eyth-Straße, insbesondere für die Qualität und Sicherheit der geplanten Radschnellstraße, als undurchführbar dar“, schreiben die Gewerbetreibenden. Deswegen würden sie für die zweite Variante - entlang der Bundesstraße - plädieren.

Die endgültige Entscheidung über die Trassenführung sollte eigentlich laut Ankündigung bei der digitalen Diskussion im Mai diesen Donnerstag stattfinden: Auf der Tagesordnung der

Gemeinderatssitzung taucht der Punkt aber gar nicht auf. Das habe einen ganz einfachen Grund, erklärt der Beigeordnete und Bauamtsleiter Peter Mauch: Mehrere Vertreter des Planungsteams haben diese Woche keine Zeit. „Die Entscheidung soll am 15. Juli im Gemeinderat fallen“, sagt Peter Mauch. Wie versprochen also noch vor der Sommerpause. Außerdem werde davor voraussichtlich mit den Mitgliedern des Gemeinderats noch einmal eine Begehung vor Ort stattfinden, ganz sicher ist das aber noch nicht. „Aber es wäre sinnvoll“, glaubt der Beigeordnete.

Denn die Entscheidung über die Trassenführung werde keine leichte werden. Beim Online-Dialog am 19. Mai sei zwar eine gute Diskussion entstanden und die Anlieger der Willy-Rüsch- und Max-Eyth-Straße hätten damals schon ihre Bedenken geäußert, ein eindeutiges Stimmungsbild sei jedoch noch nicht entstanden: Beide Trassenvarianten liegen immer noch auf dem Tisch.

Dennoch ist herauszuhören, dass die Gemeinde der Trassenführung durch das Industriegebiet nicht unbedingt ablehnend gegenübersteht. Der Radverkehr werde in diesem Bereich wegen der Hangweide in naher Zukunft sowieso stark zunehmen, Radschnellweg hin oder her, glaubt Peter Mauch. Immerhin ist von der Hangweide aus die Max-Eyth-Straße der direkteste Weg zum Bahnhof.

Er halte die Einwände der Anlieger durchaus für berechtigt, allerdings sei die Situation in den betroffenen Straßen aus Sicht der Gemeinde und des Landratsamts nicht ganz so extrem, wie in dem Schreiben geschildert. „Das Landratsamt hat für diesen Bereich extra noch einmal eine Verkehrszählung und eine Belastungsuntersuchung durchgeführt“, so der Bauamtsleiter. Dabei sei herausgekommen, dass in der Max-Eyth-Straße in 24 Stunden durchschnittlich 120 Schwerverkehrsfahrzeuge unterwegs sind, in der Willy-Rüsch-Straße 60.

Für die „tägliche Spitzenstunde“ rechnet das Landratsamt nach dieser Berechnung mit zehn Lkw auf 100 Radfahrer auf dem hypothetischen Radschnellweg. Für diesen prognostizierte die Berechnung 2500 Nutzer in 24 Stunden.

## **Könnten die Radfahrer für Ordnung sorgen?**

„Sicher wird es da mal zu Engpässen kommen“, sagt Peter Mauch. Dennoch: Wenn sich sowohl Radfahrer als auch Auto- und Lkw-Fahrer an die Verkehrsregeln halten, sollte das Miteinander funktionieren.

Dass das gerade in diesem Bereich momentan nicht immer möglich ist, weiß der Beigeordnete aber auch. Auf den Bildern, die die Gewerbetreibenden ihrem Schreiben beigelegt haben, ist unter anderem ein Lkw zu sehen, der auf dem Gehweg parkt - wahrscheinlich um zu entladen. „Da hat der nichts zu suchen“, sagt Peter Mauch.

Wenn die Fahrradstraße tatsächlich kommt, könnte sich für Anlieger, die sich jetzt über unkoordinierte Lkw-Manöver oder vogelwildes Parken ärgern, aber vielleicht auch im positiven Sinne etwas verändern: Als Fahrradschnellweg wird die Strecke Teil einer wichtigen Infrastruktur und könnte damit auch mehr in den Fokus von Verkehrskontrollen rücken. „Aber wir werden dort jetzt nicht flächendeckend Polizisten hinstellen“, relativiert Peter Mauch.