

Remshalden

Radschnellweg durch Remshalden: Konflikte sind vorprogrammiert, Kompromisse gesucht

ZVW+



Von [ZVW/Michaela Kölbl](#)

Aktualisiert: 05.05.2021 14:50 Veröffentlicht: 05.05.2021 00:00



Symbolfoto. © Adobestock/Tom Bayer

Dass der Radschnellweg als klimafreundliche Alternative zum Fahrzeugverkehr auch durch Remshalden führen soll, da sind sich die Vertreter des Gemeinderates sicher. Zukunftsweisend, nachhaltig, umweltfreundlich – diese Schlagworte sind im Rahmen einer Entscheidungsfindung zu solchen Themen gesetzt. Wolfgang Läßle (CDU) ist sich sicher, dass man hier grundsätzlich erst am Anfang eines neuen Themas steht. „Der Radverkehr wird mehr Bedeutung bekommen“, deshalb werde man immer wieder nachjustieren müssen. Grundsätzlich sei die Entwicklung des Radverkehrs auf Schnellwegen aber wohl nicht aufzuhalten.

Knapp 3000 Radfahrer in 24 Stunden

Immerhin, die Planer gehen davon aus, dass innerhalb von 24 Stunden bis zu 2800 Radfahrer den Radschnellweg RS 5 zwischen Schorndorf und Fellbach nutzen werden. Damit gehört die Strecke zu dem vordringlichen Bedarf an Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg. Der Gemeinde Remshalden entstehen für Planung, Bau und Unterhaltung des Radschnellweges keine Kosten, diese Aufgaben übernehmen je nach Streckenabschnitt der Landkreis beziehungsweise das Land. Die Verkehrssicherungspflicht liegt ebenfalls beim Planer, also bei Landkreis beziehungsweise Land.

Und so gab's auch kaum grundsätzliche Kritik am geplanten Radschnellweg. Reichlich Diskussionsbedarf gab es im Gremium aber, was die Festlegung auf eine entsprechende Trasse über Remshaldener Gemarkung anbelangt. Drei Varianten standen grundsätzlich zur Auswahl. Optimal – so stellte es sich heraus – ist keine. „Wir werden keine Trasse finden, die konfliktfrei ist“, konstatierte dementsprechend Bürgermeister Reinhard Molt. Das Ziel müsse es sein, die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen und Kompromisse zu finden. Immerhin treffen in Teilen Lastverkehr, der öffentliche Nahverkehr, der ruhende Verkehr, Radfahrer sowie der Freizeitverkehr mit Fußgängern, spielenden Kindern und anderen Radfahrern aufeinander.

Lastverkehr und Schnellradler könnten aufeinandertreffen

Variante eins, die auch von der Gemeindeverwaltung und dem Planungsteam des Landratsamtes als bestmögliche eingeschätzt wird, würde von Richtung Weinstadt kommend nördlich der Rems auf der Uferstraße, der Kanalstraße, weiter über den Unteren Wasen führen, um dann an der Badstraße die Rems zu kreuzen, um auf den Stegwiesenweg südlich der Rems zu wechseln.

Die Probleme hier: An Ufer- und Kanalstraße sind etliche Gewerbebetriebe ansässig. Es ist zu befürchten, dass der Lieferverkehr gerade beim Ein- und Ausparken die Radtrasse immer wieder kreuzen müsste, ohne sie ausreichend überblicken zu können. Außerdem Sorgen bereitet die Kreuzung an der Badstraße. Hier sind vor allen Dingen sommers die Besucher des Freibades unterwegs, aber auch die Nutzer der in der Nähe liegenden Sportplätze kommen hier des Wegs.

Ausbaustandard muss zwingend erreicht werden

Die zweite diskutierte Trasse würde die Schnellradler über die Rommenhöllestraße und Alfred-Klinge-straße auf den Stegwiesenweg führen. Der Vorteil hier: Die Trasse müsste nicht die Rems und damit auch nicht den Freizeitverkehr an der Badstraße kreuzen. Allerdings sind hier die Ausbaumöglichkeiten nicht optimal. Der nötige Streckenstandard könnte nicht erreicht werden.

Eine dritte Variante käme über die Beutelsbacher Straße, hätte einen kleinen Haltepunkt auf Höhe der Remstalkegelstuben, um in die etwas nördlicher liegende Umlandstraße zu wechseln, um weiter über die Kurze Straße und den Ziegelweg in Richtung Winterbach zu führen. Allerdings zur Querung der Bahntrasse (Remsbahn) und zur Überwindung des Höhenunterschiedes am Bahnhof Geradstetten wären Brücken oder Ähnliches nötig, was diese Variante zu kostspielig machen würde.

ALi- Wunsch: Strecke soll nördlich der Rems bleiben

Weiterhin geprüft worden war eine Streckenführung über den Oberen Wasen. Immerhin könnte man hier, so die Argumentation der Fraktion „Alternative Liste“ (ALi) für die Strecke, weitere Flächenversiegelungen sowie die Querung des Freizeitverkehrs an der Badstraße umgehen, weil man für diese Strecke den Radschnellweg nördlich der Rems auf der bestehenden Straße fortführen könnte.

Dass die Trasse auf Winterbacher Gemarkung bereits südlich der Rems verlaufen soll, könne man, so Lennard Volk (ALi) im Rahmen der Sitzung, bei der Suche nach der optimalen Lösung durch den eigenen Flecken durchaus ignorieren. Nur weil die Nachbarkommune schon vor Remshalden entschieden habe, müsse man nicht an deren Vorschlag zur Anschlussstelle anknüpfen. Dies vor allen Dingen angesichts der Tatsache, dass in Winterbach südlich der Rems ein Eingriff in einen extra renaturierten Bereich an der Rems unternommen werden müsste, den seine Fraktion keinesfalls für gut heißen könne. Er und auch Ursula Zeeb (ALi) machten zudem keinen Hehl daraus, dass sie die geplanten Maßnahmen unverhältnismäßig finden. Die von dem Planungsbüro des Landkreises erwarteten 2800 Radler pro Tag hielten sie für recht hoch angesetzt. Und: „Die von den Planern vorgesehene Trennung der Verkehrsarten zur Lösung der Konflikte ginge mit massiven Eingriffen in die Landschaft einher.“

Unfälle vorprogrammiert

Als großes Manko an der von der ALi bevorzugten Trasse stellten große Teile des Gremiums fest, dass die Konfrontation mit dem Lieferverkehr, die auch bei Variante 1 als kritisch gewertet wird, hier sogar auf beiden Straßenseiten bestünde. Sigrid Pressel (FDP/FW) und Kim Hottmann (CDU) hielten diese Straßenführung für unverantwortlich. Hottmann: „Da werden wir Unfälle bekommen, wenn Lastwagen und Radfahrer aufeinandertreffen.“

Mehrfache Kritik wurde aber auch angesichts der übrigen Trassen laut. Vor allem der Kreuzungspunkt an der Badstraße war ein zentraler Gegenstand der Debatte. Immerhin sah Gemeinderätin Pressel in der Gestaltung des Radwegs auch die Möglichkeit, diesen bisher schon kritischen Verkehrsknotenpunkt zu entwirren und das bestehende Konfliktpotenzial aufzulösen. Eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radweg sowie Autoverkehr würde der Stelle schon heute guttun.

Gemeinderäte in Waiblingen und Winterbach haben zugestimmt

Schwierig für eine Entscheidungsfindung fand Tobias Schädel (BWV), dass kaum belastbare Zahlen zur aktuellen und künftigen Nutzung der mit einbezogenen Straßenabschnitte vorhanden seien. Und auch Dr. Uli Hasert (BWV) fiel es schwer, sich für eine der Trassen zu erwärmen. Erst nachdem die Planer des Landratsamtes vor Ort noch einmal betont hatten, dass die Entscheidung für eine der Trassen zu diesem Zeitpunkt keine Einbahnstraße bedeuten würde und Planungsänderungen noch immer möglich wären, waren die Räte bereit für eine Abstimmung. Gut so, denn die Planer machten auch deutlich, dass der Fördermittelgeber nur weiter in die Planungen investieren würde, wenn die Akzeptanz der beteiligten Kommunen ersichtlich wäre.

Der Antrag der ALi, die Route über den Oberen Wasen zu führen, wurde mit zehn Gegenstimmen und vier Enthaltungen abgelehnt. Dem Beschlussvorschlag der Verwaltung wurde daraufhin mit zwölf Ja-Stimmen, sechs Gegenstimmen und vier Enthaltungen zugestimmt. Den Planungen bereits zugestimmt haben die Gemeinderäte der Stadt Waiblingen und der Gemeinde Winterbach.