



Dringender Handlungsbedarf beim Radverkehr in Esslingen

Positionspapier des Bündnis Esslingen aufs Rad – September 2017

Die Sperrung des Neckaruferrwegs für Radfahrer ist genau das Falsche, wenn man den Anteil des Radverkehrs erhöhen will. Wir zeigen, dass der Neckaruferrweg einfach und günstig ertüchtigt werden kann. Wenn die Deutsche Umwelthilfe auch Esslingen auf Fahrverbote verklagt, ist das teilweise ein hausgemachtes Problem.

Radverkehr – Esslingen hat Potential erkannt

Die Stadt Esslingen hat das Potential des Radverkehrs bereits 2013 erkannt und deshalb ein [Radverkehrskonzept](#) erstellt. Eine damals von der Stadt in Auftrag gegebene Studie ergab, dass Esslingen 15-18% Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen erreichen kann. Noch nicht auf der Rechnung hatte man damals, dass inzwischen etwa jedes siebte verkaufte Fahrrad ein e-Bike ist. Etwa die Hälfte Esslinger lebt im Tal, für die andere Hälfte werden die Esslinger Hügel durch e-Bikes machbar, auch mittlere Strecken sind zügig zu bewältigen.

Ausbau der Radinfrastruktur seit 2014 nur noch im Schnecken tempo

Nach einem viel versprechenden Start mit z.B. der Hindenburgstraße als Fahrradstraße hat die Schaffung eines sicheren und durchgängigen Fahrradnetzes seit 2014 in alarmierender Weise an Tempo verloren. Mit der Sperrung des Neckaruferrwegs für Radfahrer wird die Radinfrastruktur jetzt sogar einschneidend geschwächt.

Wenn Gesundheitsschutz der Bürger und ihre Mobilität gleichermaßen wichtig sind, muss Esslingen deutlich entschiedener und zügiger die Fahrradinfrastruktur verbessern, damit die emissionsfreie Mobilität überall in Esslingen sicher und attraktiv ist.

Fehlende Planungskapazitäten verhindern ein durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz

Für den Ausbau des Radnetzes hält Esslingen jährlich 100.000 €, also gut 1 € je Einwohner vor. Der vom Bundesverkehrsminister 2016 vorgestellte nationale Radverkehrsplan empfiehlt Investitionen in Höhe von 10 Euro je Einwohner und Jahr.

Aber selbst der Esslinger Etat konnte 2016 und voraussichtlich auch 2017 wegen fehlender Planungskapazitäten nicht eingesetzt werden. Vom Gemeinderat längst beschlossene Projekte sind deshalb weder geplant noch umgesetzt. Die fahrradfreundliche Stadt Utrecht macht vor, dass man durch die Förderung des Radverkehrs nicht nur [einen volkswirtschaftlichen Nutzen in Höhe von 735 € je Einwohner und Jahr, sondern sogar einen direkten wirtschaftlichen Nutzen in Höhe 111 € je Einwohner](#) erzielen kann.

Expertise der Radverbände nicht gefragt - AG Radverkehr seit April 2016 ausgesetzt

Gerade als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) muss Esslingen unverzüglich die vereinbarte Planungszusammenarbeit mit den Radverbänden wieder aufnehmen. Die Arbeitsgemeinschaft Radverkehr ist seit April 2016 von Seiten der Verwaltung ausgesetzt. Die dringend erforderlichen Verbesserungen werden unter diesen Bedingungen nicht realisiert.

Sperrung des Neckaruferswegs vergrault Fahrradpendler zurück ins eigene Auto

Seit dem 19.8.2017 ist der Neckarufersweg hinter dem Bahnhof für Radfahrer gesperrt, Radfahrer sollen 400m schieben. Das Tiefbauamt begründet dies mit Sicherheitsmängeln, die offenbar neu entstanden sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat natürlich höchste Priorität, allerdings müssen die Probleme beseitigt werden anstatt den Weg langfristig zu sperren. Der gesperrte Streckenabschnitt ist eine der wichtigsten und meistbefahrenen Radverbindungen auf dem Esslinger Stadtgebiet, der ADFC hat im Sommer 2016 bis zu 1.500 Fahrradfahrer gezählt, wir selbst haben vor ein paar Wochen morgens 360 Radfahrer innerhalb von 2 Stunden beobachtet, darunter viele Pendler zum Arbeitsplatz, die hier eine Alternative zum Auto nutzen.

Renovierung, partielle Verbreiterung statt Sperrung verbindet Sicherheit mit Attraktivität

Der Neckarufersweg muss wieder geöffnet und in einen Zustand versetzt werden, der Radpendler einlädt. Wer mal probeweise mit dem Rad zur Arbeit fährt, sollte davon angenehm überrascht werden, sonst fährt er oder sie beim nächsten Mal wieder mit dem Auto. Für den 400 Meter langen Streckenabschnitt hinter dem Bahnhof haben wir einen [Vorschlag zur Reaktivierung und teilweisen Verbreiterung \(pdf\)](#) ausgearbeitet. Wenn die B10 Sicherheitsmängel aufweist wird sie ja auch nicht langfristig gesperrt und alle Berufspendler werden durch die Innenstadt geleitet.

Die Alternativstrecke über den Bahnhofsvorplatz ist für Radpendler keine Alternative

Die als Alternative propagierte und ausgeschilderte Wegweisung durch die Stadt ist für Radfahrer mit Ziel Innenstadt ein zusätzliches Angebot. Für den großen Strom an Radpendlern, die zwischen Mettingen und Oberesslingen unterwegs sind, bedeutet die Umleitung durch die Stadt erhöhte Unfallgefahr, Abgase, Lärm, Verzögerung durch zahlreiche Ampeln und die Querung vieler befahrener Straßen, gekrönt vom Überfahren des Bahnhofsvorplatzes, der von Fußgängern gerade in den Morgen- und Abendstunden stark begangen wird. Damit nimmt Esslingen nicht nur sich, sondern auch den anderen Neckartalgemeinden die Chance, die Potentiale im Radverkehr auszuschöpfen.

Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. droht auch in Esslingen

In Esslingen bewegt sich die NO₂-Konzentration deutlich über dem EU-Grenzwert von 40 µg/m³, im Jahresmittel 2016 waren es in Esslingen 54 µg/m³. Die Werte zu den gemessenen Luftschadstoffen sind hier dokumentiert und eingeordnet [Flyer Esslingen Feinstaub-Lärm e.V. als .pdf](#)

Im August 2017 hat die Deutsche Umwelthilfe e.V. ein formelles Verfahren gegen Esslingen eingeleitet. Demnach [will die Deutsche Umwelthilfe klagen](#), wenn die Stadt Esslingen bis zum 21.9.2017 keine belegbar wirksamen Maßnahmen vorweist, um den NO₂-Grenzwert ab 1.1.2018 einzuhalten. Die in Wirksamkeit und Umfang ungewissen Nachrüstmaßnahmen der Autohersteller werden dabei nicht als belegbar wirksame Maßnahme anerkannt. Das hat das [Verwaltungsgericht Stuttgart bereits am 6.9.2017 geurteilt](#).

Die Stärkung des Radverkehrs hilft Fahrverbote vermeiden

Das vom Regierungspräsidium in Auftrag gegebene [Wirkungsgutachten für Stuttgart](#) weist aus, dass der Kfz-Verkehr für 60-75% der NO₂-Belastung verantwortlich ist. Da die Schadstoffursachen vergleichbar sind, gilt das für Esslingen entsprechend. Nur eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs kann eine Reduzierung der Stickoxidkonzentration unter den Grenzwert bewirken. Esslingen darf keinesfalls so lange warten, bis es gerichtlich zu Fahrverboten gezwungen wird und womöglich Bußgelder zahlen muss. Solche Gelder können besser für die Verbesserung der Luft eingesetzt werden.

Weitere Informationen <https://esslingenaufsrad.wordpress.com/>

Bündnis Esslingen aufs Rad 17.September 2017

Ansprechpartner hier: Thomas Albrecht, 0163 7438893