

Die Soda-Fahrradstraße?

Wolf-Dieter Bojus

(Meinung). Es ist gut, dass sich in Sachen Mobilitätskonzept jetzt etwas tut, daran darf kein Zweifel bestehen. Dass es in diesem Stadium noch nicht der große Wurf sein kann, ist auch klar. Dennoch besteht noch viel Beratungs- und Planungsbedarf. Und da sollte sich der Rat nicht allzu früh auf eine bestimmte Linie festlegen. Und es wäre gut, wenn sich viele Bürgerinnen und Bürger einbringen könnten.

Zum Beispiel die Körnerstraße als Fahrradstraße. Eigentlich eine tolle Idee: Eine Straße, auf der die (hoffentlich immer mehr werdenden) Radler gefahrlos in die Innenstadt kommen können. Auch die Position zwischen der Kaiser- und der Königstraße ist eigentlich richtig – auf der einen ist die Polizei mit ihren Ein- und Ausfahrten, die sich schlecht mit dem Radverkehr vertragen. Und die andere ist stark von Autos befahren. Doch die Gefahr besteht, dass hier am Bedarf vorbeigeplant wird. Wenn nachher die Körnerstraße lotterleer ist und kaum eine Radfahlerin sich hier bewegt, freuen sich nur die Anlieger. Denn der Schwachpunkt, darauf habe auch mehrere Räte hingewiesen, liegt am Anschluss der Straße. Wer stadteinwärts fährt, wird am Ende der Körnerstraße kaum nach links abbiegen, wo zwei Steigungen warten, die Marxstraße und dann der Volksfreundbuckel oder die Hochmaiengasse. Wer nicht elektrisch fährt, wird da den sanften Anstieg von Hochbrücktorstraße und Friedrichsplatz bevorzugen (mal ganz abgesehen davon, dass bei Tempo 20 das Miteinander von Autos und Rädern nicht gar so gefährlich ist). Und wer stadtauswärts fährt und erst mal die Anhöhe bei der AOK erklommen hat, wird eher nicht bergab zur Körnerstraße fahren, wenn er vor sich den schönen breiten Radweg der Kaiserstraße hat. Wer zu den Schulen will, ist dort ohnehin besser aufgehoben.

Vielleicht ist das jetzt zu pessimistisch, vielleicht wird die Körnerstraße ja angenommen. Aber es wäre sicher sinnvoll, wenn das erst mal getestet wird, bevor die Stadt viel Geld in die Hand nimmt – für eine „Soda“-Radstraße (einfach nur so da).

Auch in Sachen Verkehrsleitplanung scheint die Euphorie zumindest der Planer nicht ganz berechtigt. Gut: Sie wollen die Ergebnisse der Verkehrszählung abwarten. Aber man kann jetzt schon sagen: Die kleineren Parkplätze nicht in das System aufzunehmen, ist nicht ganz ohne Nachteile. Gut: Die Idee, Auswärtige zu den großen Parkmöglichkeiten zu schicken und die kleineren den Hiesigen zu überlassen, ist sicher bedenkenswert. Andererseits: Gefühlt sind es sicher deutlich mehr Autofahrer, die sich auskennen. Und die sich die Anfahrt zum Kapuziner und zur Villa sparen können, wenn sie wissen: vollgeparkt. Mal ganz davon

abgesehen, dass viele Autofahrer auch aus dem Süden zu den (stadtnäheren) Parkplätzen im Norden fahren – über den Friedrichsplatz, natürlich. Wenn sie nicht gleich auf der Saline bleiben.

Was auch einigermaßen bedenklich stimmt, ist die Antwort des Planers auf die Frage, wohin, wenn das neue Parkhaus voll ist. Seine Antwort: Zur Villa. Ja wo lebt denn der? Die Parkplätze um die Villa sind trotz Parkleitsystem drei Mal voll, bevor das Parkhaus einmal keine Plätze mehr hat (auch wenn die Parkgebühr dort höher sein wird). Es ist aber zu befürchten, dass ein volles Parkhaus nicht allzu oft vorkommen wird.