

Fahrradstraße soll neuen Anlauf nehmen

Auf der B467 alt könnte doch Tempo 30 kommen – Kressbronn muss mitentscheiden

Von Linda Egger

TETTANANG - Das Vorhaben, eine Fahrradstraße auf der B467 alt zwischen Tettanang-Reuteneu und Kressbronn einzuführen, soll einen zweiten Anlauf nehmen. Im Jahr 2020 war das Ganze wegen eines Gemeinderatsbeschlusses aus Kressbronn knapp gescheitert.

In seiner Sitzung am Donnerstag hat sich der Tettananger Verwaltungsausschuss nun in einem mehrheitlichen Empfehlungsbeschluss an den Gemeinderat dafür ausgesprochen, es noch einmal zu versuchen. Denn inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen wesentlich verändert, sodass die Chancen weit besser stehen als noch vor zwei Jahren.

Damals hatte sich der Tettananger Gemeinderat mehrheitlich für eine Fahrradstraße auf der alten Bundesstraße zwischen Reuteneu und Kressbronn ausgesprochen. Die Aktionsgruppe „Sichere B467 alt“ hatte sich zuvor für dieses Vorhaben stark gemacht. Hauptargument war, dass die Strecke als wichtige Verbindungsachse ins Argental viel von Schülern genutzt werde. Aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten und gefährlichen Überholmanövern komme es dabei jedoch immer wieder zu Gefahrensituationen. Eine Fahrradstraße mit Tempo 30 für alle sollte Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer bringen. Für Autofahrer gebe es mit der parallel verlaufenden B467 neu eine gute Alternative, so die Argumentation der Befürworter.

Weil die letzten 300 Meter der Straße allerdings auf Kressbronner Gemarkung liegen, hatte der Gemeinderat Kressbronn das letzte Wort – und bremste das Vorhaben auf den letzten Metern mit einem knappen Beschluss gegen die Fahrradstraße aus. Das Landratsamt als Straßenverkehrsbehörde fungierte anschließend als Vermittler, als Kompromisslösung wurde letztlich Tempo 40 angeordnet, allerdings lediglich probeweise für die Dauer von einem Jahr. Dieses Probejahr endete bereits im Juli 2021. Weil man jedoch noch eine Änderung der Gesetzeslage abwarten wollte, wurde die Probezeit verlängert.

Besagte Gesetzesänderung ist inzwischen in Kraft getreten. Konkret betrifft diese die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung. Für die Einrichtung von Fahrradstraßen bringt diese nun wesentliche Erleichterungen. So muss der Radverkehr inzwischen nicht mehr die „vorherrschende Verkehrsart“ auf der Strecke sein. Stattdessen kann eine Fahrradstraße auch bei „einer hohen oder zu erwartend hohen Fahrradverkehrsdichte“ angeordnet werden. Auch wenn eine „hohe Netzbedeutung für den Radverkehr“ vorliegt, kommt diese Option in Betracht.



Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße haben sich verändert – damit könnte diese Option auch für die B467 alt wieder ins Spiel kommen. FOTOS: TT-BILDER/DPA, COLLAGE: MAG

„Das lässt sich beides bejahen“, erklärte Ordnungsamtsleiter Marco Pudimat in der Sitzung am Donnerstag. Auch Messungen, die während des Probejahres durchgeführt wurden, zeigten eine Zunahme des Radverkehrs auf der B467 alt. Eine untergeordnete Rolle der Strecke für den Kraftverkehr lasse sich durch die parallel verlaufende neu ausgebaute Bundesstraße begründen, argumentierte Pudimat.

Das Prozedere sei nun im Grunde das Gleiche wie vor zwei Jahren, sagte Pudimat. Zunächst sei ein Grundsatzbeschluss nötig, in dem die Räte sich für eine Fahrradstraße aussprechen. Auch Kressbronn müsste wieder dazu beraten und beschließen. Aus der Seegemeinde habe er bereits ein Signal der grundsätzlichen Bereitschaft erhalten, einen erneuten Anlauf zu starten, teilte Pudimat mit.

In der Diskussion im Verwaltungsausschuss stand noch die Frage im Raum, ob die Fahrradstraße ab Reuteneu oder erst ab Argenhardt beginnen solle. Die einzig sinnvolle Option, auch nach Abstimmung mit den Fachbehörden, sei die Strecke ab Reuteneu, so Pudimat. Dieser Ansicht schloss sich auch Peter Brauchle (Grüne) an. „Die Beschilderung wäre sonst viel zu kompliziert, so hätte man außerdem einen direkten Anschluss an die Lindauer Straße“, fügte Martin Bentele (FW) hinzu.

Aus dem Ortschaftsrat Langnau kam die Anregung, im Beschluss zusätzlich festzulegen, dass die Straße weiterhin für landwirtschaftlichen Verkehr frei befahrbar bleiben soll. Auch wurde der Empfehlungsbeschluss später dahingehend ergänzt, dass es keine Tonnage-Beschränkung geben soll.

Kajo Aicher (Grüne) äußerte Bedenken, dass sich das Szenario von 2020 wiederholen könnte: „Was ist, wenn der Kressbronner Gemeinderat wieder dagegen stimmt?“, wollte er wissen. Er stellte die Frage in den Raum, ob die Verkehrsbehörde beim Landratsamt dann gewillt sei, das Vorhaben dennoch durchzusetzen. Dazu gebe es noch keine Aussage vom Landratsamt, sagte Pudimat.

Gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße sprach sich Joachim Wohnhas (CDU) aus. „Ich war damals dagegen und ich bin immer noch dagegen“, erklärte er. Unfälle habe es in der Vergangenheit vor allem an den Auffahrten auf die B467 neu in Reuteneu und Mücke gegeben, sagte Wohnhas. „Die Sicherheit für Radfahrer auf einer Fahrradstraße wird trügerisch sein“, meinte er.

Als Autofahrer vergesse man sich schnell und fahre schneller als die erlaubten 30 Kilometer pro Stunde, das führe dann zu gefährlicheren Situationen, da die Radfahrer auf einer Fahrradstraße „in Scharen und nebeneinander“ fahren würden, so seine Argumentation. „Ich bin an sich dafür, dass die Straße so bleibt, wie sie ist“, erklärte er. Seiner Ansicht nach solle wieder Tempo 70 auf der Straße gelten – wobei er sich „streckenweise“ Tempo 50 vorstellen könne, wo es angebracht sei, erklärte er.

Bei sechs Ja-Stimmen und drei Gegenstimmen fasste der Verwaltungsausschuss anschließend den Empfehlungsbeschluss, dass auf der B467 alt eine Fahrradstraße ab Reuteneu mit Übergang zum bestehenden Geh- und Radweg Lindauer Straße bis Gießenbrücke eingerichtet werden soll. Bei acht Ja-Stimmen und einer Enthaltung stimmte der Ausschuss außerdem dafür, dass die Strecke für landwirtschaftlichen und LKW-Verkehr weiterhin frei befahrbar bleiben und es keine Tonnage-Beschränkung geben soll.

Kommentar

Von Linda Egger

Die Ausgangslage ist eine andere

Auf den ersten Blick wirkt die Diskussion in den Gremien um die Fahrradstraße wie ein Déjà vu aus dem Jahr 2020. Doch bei genauerem Hinsehen ist die Situation heute doch eine ganz andere. Das Vorhaben noch einmal auf die Agenda zu setzen ist richtig, weil sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen so wesentlich geändert haben, dass eine Fahrradstraße inzwischen ein durchaus erreichbares Ziel ist. Die Verkehrszählungen und Messungen, die



dort in den vergangenen eineinhalb Jahren während der Tempo-40-Probezeit durchgeführt wurden, geben der Forderung nach mehr Sicherheit für Radfahrer noch mehr Gewicht. Hier hat sich die hohe Zahl der Nutzer gezeigt. Das ist auch eine belastbare Grundlage für die Entscheidung im Kressbronner Gemeinderat. Denn eine Fahrradstraße auf dieser Route ist nicht im Alleingang möglich, sondern nur mit beiden Partnern gemeinsam auf Augenhöhe.