

Ortstermin am Enztalradweg

Volles Engagement von Landrat und Bürgermeister

Am 7.5. trafen sich Mitglieder des Kreistages, der Stadt- und Kreisverwaltung, Landrat Dr. Haas, Bürgermeister Kürner und auch Vertreter des BFU zu einem Vor-Ort-Termin am Enztalradweg. Die geplante Route sollte noch einmal mit möglichen Alternativrouten verglichen werden. Bekanntermaßen hatte der Kreistag die Aufträge ja nicht vergeben, da die abgegebenen Angebote wegen der Bauhochkonjunktur und der massiv gestiegenen Rohstoffpreise weit über der zu erwartenden Summe lagen. Die Gesellschaft wurde in einem großen Bus, eindrucksvoll nach hinten gesichert durch einen Sicherheits-Wagen, auf der heutigen Radstrecke, soweit sie auf den Straßen verläuft, umhergefahren. An allen neuralgischen Punkten wurde angehalten und die Lage aus dem Bus heraus untersucht. Ein Aussteigen erschien den Verantwortlichen zu gefährlich - was bereits etwas über die Einschätzung der Gefährdungslage der Radfahrer auf diesem Teil des Enztalradweges aussagt. **Alle** waren sich einig, dass etwas geschehen muss, bald geschehen muss, bevor doch noch ein Unfall passiert. Nur über das "wie", über den möglichst effizienten Einsatz der Mittel, über die auch für die Natur richtige Lösung bestand bei den im Kreis Verantwortlichen keine Einigkeit.

Da, wo einmal in etwa eine der Brücken stehen soll, erhielten die Teilnehmer dann im Freien Erläuterungen zu den untersuchten Alternativen, fragten nach, brachten ihre Meinung oder ihre eigenen Vorschläge vor. Frau Osswald, im Kreis seit vielen Jahren (15 Jahre!!!! ist sie schon dran) u.a. verantwortlich für die Planung dieses Radwegabschnittes, stellte überzeugend dar, warum letztlich diese Variante alle Genehmigungshürden nehmen konnte und danach dem Kreistag zur Beschlussfassung vorgelegt worden war:

Unsere Enzwiesen, die Randgehölze der Enzufer, die Enz mit ihrer Fauna selbst, die Weinberge oberhalb stehen unter Naturschutz, u.a. als FFH (Flora-Fauna-Habitat von Natura 2000, einem EU-weiten Naturschutz-Programm). Genehmigt werden darf und kann hier nur, was den **jeweils geringsten Eingriff** in diese sensiblen Systeme mit sich bringt. Daraus ergab sich, dass dieses Projekt auf jeden Fall teuer sein würde.

Fr. Osswald prüfte zuerst Varianten entlang der Straßen - dies lag nahe und erschien zunächst kostengünstig. Es stellte sich aber heraus, dass, wenn die Straße nach Untermberg erst einmal verbreitert ist, der Raumbedarf für Radweg plus Straße an einigen Stellen so groß wird, dass am Hang abgegraben werden müsste bzw. zur Enz hin Stützmauern nötig wären. Gleiche Maßnahmen wären auch an einer Stelle an der Straße nach Sachsenheim nötig. Das heißt aber: Vernichtung/Beeinträchtigung einiger hundert Meter geschützter Randgehölze, Eingriff in die Enz selbst, Neuerrichtung von Trockenmauern usw. Dies wiederum sind jeweils die "größeren Eingriffe", die das Naturschutzgesetz eben nicht zulässt. Darüber hinaus würden auch diese Baumaßnahmen einiges Geld kosten. So kam man schließlich auf die vorgelegte Lösung mit der Brückenführung.

Am Ortstermin wurde diese ältere Variante nun auch rechnerisch vorgestellt. Es zeigte sich, dass die Route entlang der Straßen nicht nur **schlechter mit dem Naturschutz zu vereinbaren** wäre, da die Eingriffe auf größeren Strecken oder Flächen stattfinden müssten, sondern dass **diese Variante auch noch teurer** wäre. Fr. Osswald hat dies wie folgt begründet: der Radweg soll bei allen Varianten seiner überregionalen Bedeutung gemäß und passend für die Menge der Radfahrer, die sich ja auch entgegen kommen, ausreichend breit und befestigt hergestellt werden. Als Radwegbreite hat sie 2,50m angesetzt (Platzbedarf bei der straßenparallelen Variante dann zuzügl. Im Straßenabstand, in der Summe also 3,50m, der Straßenabstand sei für die Abschränkungen (s.u.) und nötige Abstände bei Radfahrergegenverkehr aus Sicherheitsgründen so richtig bemessen.) In ihrem Kostenvergleich legte sie die Zahlen aus dem konkreten Angebot

zugrunde. Bei der straßenparallelen Variante müsste neben den Straßen auf voller Länge ein neuer Weg gebaut werden. (Im anderen Fall werden zum großen Teil vorhandene genutzt.) Die reinen **Wegbaukosten** sind also schon **deutlich höher** als bei der Brückenvariante. Dazu kommt dann unabdingbar eine **Signalanlage** an der Kreuzung/Einmündung Richtung Unterriexingen, sowie **Schutzplanken** zwischen Radweg und Straße bzw. Enz. Die **Baukosten** für die dann ja zu erhöhenden **Trockenmauern** oberhalb der Straße und/oder **Stützmauern** zur Enz hinab sind in etwa **gleich hoch wie die für die geplanten Brücken!** (Letztere sind auf Grund ihrer Spannweiten von 32 bzw. 36 m so teuer - Pfeiler in die Enz zu bauen, geht wegen der Hochwasser nicht.) Um echt zu vergleichen hat Fr. Osswald die Kosten für eine **Radweg-Verbreiterung der Enzbrücke** zwecks Anschlusses nach Unterriexingen dazugerechnet. Weiter müssten erneut Ingenieursleistungen und Naturschutzgutachten bezahlt werden. So ergab der Vergleich **ca 1,5 Mio €** für die geplante Brückenroute und **ca 1,7 Mio €** für die straßenparallele Variante incl. Anschluß. In ihrer Rechnung für letztere waren jedoch **nicht** weitere Grundstückskosten inbegriffen, ebenso wenig wie die Verluste der Stadt für die bisherigen Käufe oder der Ärger, den erneute Grundstücksverhandlungen mit sich brächten. Auf diese Problematik ging insbesondere Bürgermeister Kürner ein. Er setzte sich für seine Bürger ein, die mit der Abgabe der bisherigen Grundstücke schon genug "Kröten geschluckt" hätten. Auch helmut Lang als Vertreter des Bürgerforums engagierte sich in mehreren statements für die Belange der Bürger. Er betonte v.a. die Gefährlichkeit der derzeitigen Lage und die lange Zeit, über die wir uns schon engagieren. Er wies darauf hin, dass die Unterriexinger bisher viel Geduld bewiesen hätten und der BFU immer wieder auf die Zuständigen zugegangen sei. In der weiteren Diskussion wurde deutlich, dass die "Brückenroute" ja noch weitere Vorteile hat: Der geplante Radweg geht nicht entlang der LKW befahrenen Straßen, sondern durch bunte Wiesen und z.T. durch unseren schönen Ort - gut für eine Pause und gut für die Riexinger Radler selbst, die so einen echten Anschluss haben.

Als dann noch klar wurde, dass sich eventuell das Land finanziell beteiligen könnte, kippte die Stimmung bei einigen Skeptikern. (Die Landesregierung ist dabei, über das Landesstraßenbauprogramm auch Mittel für Radwege bereitzustellen, um die sich der Kreis für unser Projekt sofort bemühen wird) Landrat und Bürgermeister appellierten mit starken Worten an die Kreisräte, der jahrelangen Hängepartie ein Ende zu bereiten, den Wünschen der Bürger zu entsprechen, den 2010 gefassten Baubeschluss in Kraft zu setzen, und - auch wenn es viel ist - die Geldausgabe in der nächsten Sitzung zu genehmigen.