

Redakteurin testet Trassen für den Radschnellweg

Öschweg oder gleich mitten durch Weingarten? - Eindeutiges Testergebnis als Radfahrerin



Diese beiden Routen sind laut einer Machbarkeitsstudie die besten, wenn es um einen Radschnellweg durch Weingarten geht. (Grafik: David Weinert)

Von Stefanie Rebhan

Weingarten

Es gibt derzeit zwei Routen, die für einen Radschnellweg durch Weingarten sinnvoll wären. Das ist das Ergebnis einer vor drei Jahren durch den Regionalverband Bodensee-Oberschwaben in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie. Vor Jahresende wird das viel diskutierte Thema wieder auf die Tische der Gemeinderäte segeln – denn es könnte Weingartens Mitte komplett verändern. Aus diesem Grund hat sich Redakteurin Stefanie Rebhan selbst auf ein S-Pedelec geschwungen und die Routen getestet. Aus rein radlerischer Sicht gibt es einen klaren Favoriten.

Wie kaum ein anderer kennt sich Martin Hulin aus dem Vorstand des ADFC-Kreisverbands Ravensburg auf den zwei Trassen aus. Er radelt beschwingt voraus und fürchtet weder Autos noch Fußgänger. Damit die Testpersonen auch auf der Straße fahren dürfen, hat das Weingartener Fahrradunternehmen BICI zwei S-Pedales mit Kennzeichen zur Verfügung gestellt.

Strecke Nummer 1 auf dem Radweg entlang der Ravensburger und Waldseer Straße

Start der ersten Teststrecke ist in Baienfurt. Von dort geht es auf dem herkömmlichen Radweg durch Weingarten bis zur Ecke Schützen-/Möttelinstraße in Ravensburg. Da die Räder groß und schwer sind, ist die Einstellung „Eco“, also der minimale elektrische Antrieb, nötig. So lässt sich die Fahrt mit der auf einem herkömmlichen Fahrrad vergleichen.

Wenn der Test für wissenschaftliche Zwecke auch völlig ungeeignet ist, so soll er doch unter möglichst realistischen Bedingungen stattfinden. Darum soll der Tacho bei höchstens 30 Stundenkilometern bleiben, auch wenn die Räder bis zu 45 km/h fahren könnten. Nun denn, Helm auf, Jacke zu, Konzentration an. Die Stoppuhr läuft.

„Die Radler sind bei den Ampeln etwas benachteiligt. Man muss an jeder Kreuzung die Grünphase anfordern. Manchmal wird es erst nach zwei Ampelphasen grün, dann steht man schon mal eine Minute“, sagt Martin Hulin. Und so eine Minute kann lang sein. Schlimmer ist allerdings das Wiederauffahren. Bis der Radler danach in Fahrt kommt, blinkt schon die nächste Ampel rot: Zwölf Knotenpunkte gibt es insgesamt, die den Radfahrer aufhalten könnten, wenn er Pech hat.

Die Strecke direkt an der Straße entlang hat viele kleine Wellen im Boden. Immer wieder durchzieht ein Streifen Grün den Asphalt, wo sich die Natur ein Stück Weg zurückerobert. Sie macht den Asphalt jedoch genauso uneben wie die Kanaldeckel. Zwischendurch heißt es: Geschwindigkeit drosseln, denn wiederholt schlängelt sich der Radweg sehr kurvig dahin. Teilweise fühlt es sich an, wie beim Slalomfahren in der Fahrradschule. Bloß ohne die Polizei. Zum Glück.

Nichts gegen Fußgänger – die ihren eigenen Abschnitt direkt neben dem Radweg haben –, aber einigen von ihnen scheint nicht klar zu sein, dass auch noch Zweiräder existieren. Telefonierend und gestikulierend laufen sie ungeachtet der weißen Trennlinie auf dem Boden auf die Radstrecke. Manche nehmen nicht einmal die Klingel wahr. Das führt dazu, dass der Radler nahezu jeden Fußgänger mit zusammengekniffenen Augen gespannt beobachtet.

„Für einen Radweg ist dieser hier eigentlich nicht geeignet, weil er nach den gesetzlichen Anforderungen zu schmal ist. Man müsste ihn ohnehin ausbauen“, erklärt Hulin an der nächsten roten Ampel und drückt auch gleich auf den Anforderungstaster. Dann, nach 19 Minuten, ist das Ziel erreicht. Streckenlänge: 5,5 Kilometer. Es geht gleich weiter zurück nach Baienfurt, diesmal auf dem Öschweg.

Strecke Nummer 2 über den Öschweg

Schon nach dem ersten Kilometer ist klar: Die Strecke ist wunderbar. Klar, der Radler fährt die meiste Zeit auf Kies, aber der würde bei einem möglichen Ausbau zu einem Radschnellweg wegfallen. „Der ganze Weg müsste asphaltiert werden“, sagt Hulin, „das bedeutet mehr versiegelte Fläche. Außerdem ist er 1,1 Kilometer länger als der andere. Dafür gibt es aber vier Knotenpunkte weniger.“

Egal! Es riecht nach Wiesenblumen, ein Schwarm Vögel fliegt über die Streuobstwiesen – warum fehlt der Picknickkorb? Entspannt geht die Fahrt fernab von der „großen Straße“ weiter. Es gibt nur ein Problem. Für diejenigen, die einen Radschnellweg nutzen würden, geht es – der Name verrät alles – darum, schnell voranzukommen. Die interessieren sich nicht für ein Picknick im Grünen.

18,5 Minuten und 6,6 Kilometer später ist der Ausgangspunkt in Baienfurt wieder erreicht. Hulin erklärt: „Man könnte jetzt denken, dass dieser Weg schneller ans Ziel führt, das allerdings ist ein Trugschluss.“ Würde der Radschnellweg auf der Waldseer beziehungsweise Ravensburger Straße gebaut werden, würden die Radfahrer mit der gleichen Ampelschaltung wie die Autofahrer fahren und damit temporeicher unterwegs sein können. Daher müsse der Test ausgeweitet werden: Also geht es die 5,5 Kilometer noch mal direkt auf der Straße und nicht auf dem Radweg entlang nach Ravensburg.

Strecke Nummer 3 direkt auf der Ravensburger und Waldseer Straße

Die Testamente sind geschrieben, Martin Hulin versichert, seinen Erste-Hilfe-Kurs noch nicht vergessen zu haben. „Wenn die Autofahrer hupen, einfach ganz gelassen bleiben. Viele wissen nicht, dass S-Pedelets auf der Straße fahren dürfen.“ Sicherlich könnte es tröstlichere Worte geben, für die bleibt aber keine Zeit. Die Testpersonen radeln erneut von Baienfurt los – Einstieg Kreisverkehr.

Die Autofahrer scheinen an diesem sonnigen Tag gnädig, oft weichen sie einfach auf die zweite Spur aus. Auf der geraden Strecke ohne nennenswerte Hindernisse geht es schnell voran. Auch die unberechenbaren Fußgänger fallen hier weg. Hulin berichtet von den Zählstellen, die jeden Radfahrer registrieren. Eine davon befindet sich beim 14 Nothelfer. „Laut einer Studie der Hochschule Ravensburg-Weingarten fahren rund 1000 Radfahrer am Tag dort vorbei, wenn man beide Richtungen zusammen addiert“, sagt er.

Nach nur 16 Minuten ist der Zielort in Ravensburg erreicht. Der Verkehr und die Abgase lassen keine Seufzer der Entzückung aufsteigen, wem es aber darum geht, den Weg möglichst rasch zu überwinden, der ist auf dieser Strecke bestens beraten. Und genau darum ist es auch die Route, die die Redakteurin bevorzugen würde. Sie ist gerade, eben, mit wenigen Barrieren und von überall aus der Stadt gut zu erreichen.

Das Fazit lässt sich bei diesem Test allerdings allein aus Sicht des Radfahrers ziehen. Wer im Auto sitzt, könnte anderer Meinung sein. Würde der Radschnellweg auf der favorisierten Strecke gebaut werden, würde das für die Autos zwei statt vier Spuren bedeuten. Einige Gemeinderäte kritisieren außerdem, dass es für einen Radschnellweg zu viele Querungen gibt. Die Debatte darum wird vor Jahresende fortgesetzt. Der komplette Radschnellweg würde bei einer Umsetzung auf 29 Kilometern von Friedrichshafen nach Baidt führen.
