



Redebeitrag zu TOP 25

Antrag GRÜNE, SPD, BfB, FWG „Nord-Süd Radwegeverbindung Bereich Gartenstraße“

Sehr geehrte Frau Stadtverordnetenvorsteherin,
sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gäste,

warum kommen wir mit dieser alten Idee, die schon seit Jahren in der Bensheimer Fahrradszene umhergeistert, ausgerechnet zu Beginn dieser Wahlperiode an? Nun, die Vorlage ist inzwischen zurückgezogen und verschoben, wir sehen aber prinzipiell einen Zusammenhang zwischen der Erneuerung der Eisenbahnunterführung und der Errichtung einer Überführung für den Radverkehr. Denn, wenn die Brücke neu gebaut wird, könnte es sinnvoll sein, einen seitlichen Träger für den Radverkehr gleich mit anzubringen. Wir wissen seit heute Morgen, dass das am Ende wohl keine Kosten spart, eventuell aber braucht es nur eine Baustelle, nur einmal die Sperrung und die damit verbundene Belastung für die Anwohner:innen.

Wichtiger noch als die Ost-West-Verbindung, die durch eine Verbreiterung der Fahrbahn in der Gartenstraße und die Einrichtung eines beidseitigen Radweges anstelle der engen und abgetrennten Fußgängerpassage ist nämlich die Nord-Süd-Achse, die eine nicht unerhebliche Rolle im Lückenschluss einer zukünftigen Radschnellverbindung darstellt. Das, was über der Europa-Allee und der Wormser Straße längst bequeme Realität ist, also ein durchgehender Radweg ohne Kreuzung und Ampel, das würde auch die Engstelle an der Gartenstraße lösen.

Die Ausfahrt von Norden her ist unübersichtlich, außerdem müssen Radfahrende absteigen, von Süden her ist der Verkehrsraum ebenfalls chaotisch, sogar aufgeteilt: Neben Autos laufen dort die Menschen zum Bahnhof oder sie kommen dort an und wollen weiter in die Stadt. Vieles spricht also für eine kreuzungsfreie Radwegeführung auf Niveau der Schienen; vielleicht sogar – und jetzt wird es ein bisschen illusorisch –



in einer fortgeführten Rad-trasse zwischen Bahnhofsgebäude und Schienen auf dem Niveau der Züge bis zur nächsten Brücke über die Schwanheimer Straße.

Was auf der Ostseite der Gartenstraße funktioniert, kann auch auf der Westseite funktionieren – deswegen wollen wir auch diese Option in die Prüfung mit aufnehmen. Für die Radschnellverbindung könnte das eine Optimierung darstellen.

So oder so: Auch losgelöst von der Erneuerung der Eisenbahnbrücke durch die DB wollen wir diese wichtige Nord-Süd-Verbindung ernsthaft in Betracht ziehen. Deswegen haben wir nach der Stellungnahme der Verwaltung, die – vorsichtig formuliert – recht kurzfristig vorgelegt wurde, auch noch einen Halbsatz ergänzt: in einer Projektvorlage bis zur nächsten HFA-Sitzung sollen die entsprechenden Planungsmittel dargestellt werden, die wir dann gerne im Haushalt 2021 bereitstellen werden. Der KMB soll dann das Projekt prüfen.

Aktuell gibt es mehrere attraktive Förderprogramme für Radwegeverbindungen, das vom KMB erwähnte Landesprogramm Nahmobilität mit 70% Förderung ist ein gutes Beispiel, es gibt zurzeit mit dem Nationalen Radverkehrsplan aber auch Bundesförderungen, die bis zu 90% im ländlichen Raum finanzieren. Auch der Kreis Bergstraße unterstützt in seinem jüngsten Koalitionsvertrag im Rahmen interkommunaler Verbindungen die Städte und Gemeinden bei der Planung. Deswegen sollen alle möglichen Förderoptionen dargestellt werden. Die Chance, jetzt, wo zumindest die DB sowieso eine Baustelle eröffnet, auch signifikante Verbesserungen für den Radverkehr an dieser Stelle in Nord-Süd-Richtung zu erreichen, wollen wir nicht vertun. Die Handvoll Millionen Euro für die Unterführung könnten wir dort vielleicht sinnvoller einsetzen.

Vielen Dank!

Moritz A. Müller
Fraktionsvorsitzender