

Rückblick 17 Jahre Kreisverband Esslingen



Vorgeschichte

- **OG Esslingen, gegründet ca. 1980**
- **OG auf den Fildern, gegründet 1994**
- **„Einzelkämpfer“ in Kirchheim, Ostfildern, Nürtingen.....**
- **Bezirksverein Nord-Württemberg bis 1990**
- **Landesverband BaWü seit 1990**

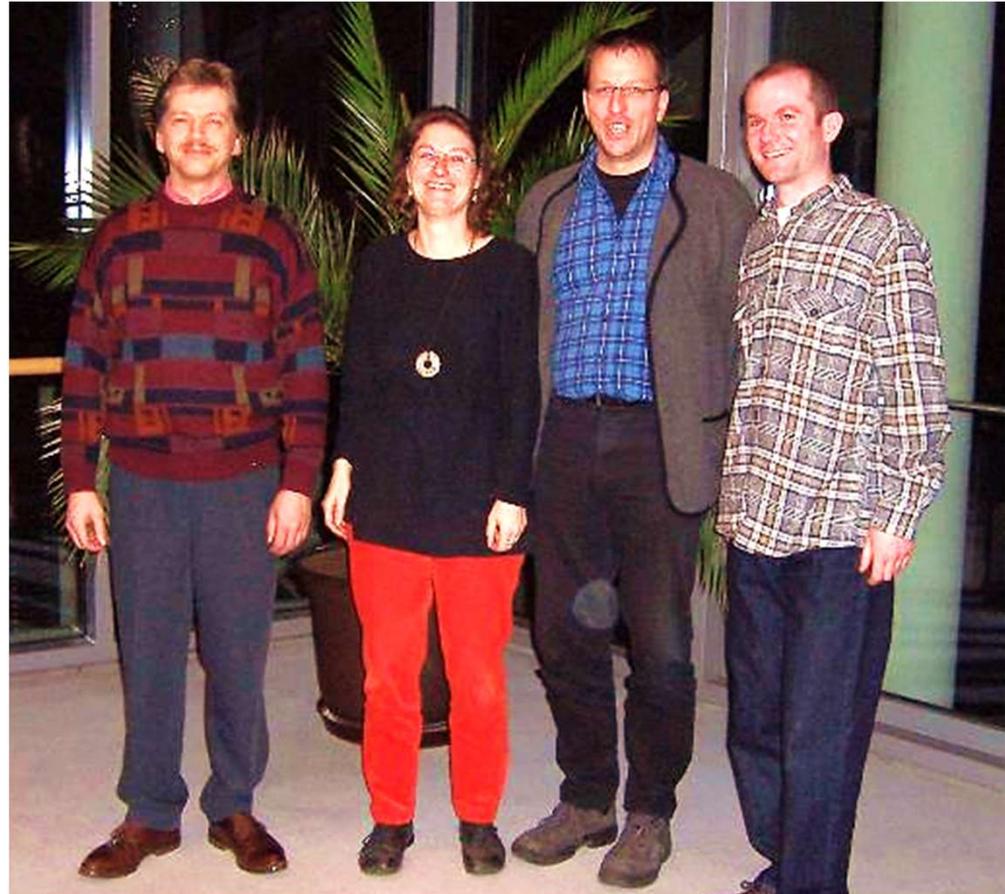
Gründung 2004

- Landesvorsitzender Thomas Baur regt Gründung mehrfach an
- Vorbesprechung am 8.2.2003 u. a. mit Christoph, Daniela und Thomas Schomisch, Alois Hroch, Dieter Hutt und Thomas Rumpf
 - Körschtalviadukt
 - Gemeinsames Radtourenprogramm
 - Zusammenarbeit der OGs
 - Flächenwirkung
 - Ansprechpartner für Landkreis
- 1. Fahrradjahr parallel zum Esslinger Programm



Gründung 2004

- **Gründung am 12.2.2004
in Kirchheim mit 20
Teilnehmern**
Gründungsvorstand:
Daniela Merela,
Thomas Rumpf,
Michael Berg,
Sven Wolf
- **740 Mitglieder im KV**



2005/2006

- 1. Fahrradjahr kreisweit
- Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“;
Zusammenarbeit mit AOK
- Gespräche mit Landkreis; Themen u.
a.: Radwegweisung, Rad- und
Wanderkarte
- END-Radmitnahme im Bus
- Radtouren mit Anhänger auf die Alb
- Flughafentunnel
- Landesmesse/Flughafen
- Homepage



2008

- **Neuer Vorstand:**
 - **Thomas als Vorsitzender, Christoph Herr, Johannes Hopp; Daniela scheidet aus, Rüdiger und Bernd seit 2006 dabei**
- **Geschäftsführer gesucht**
- **Tourenleiterqualifizierung**
- **OG Esslingen nach mehr als 25 Jahren aufgelöst und durch Ansprechpartner ersetzt**

2010/2011

- 1000. Mitglied



- Beauftragung Geschäftsführer
 - Wahlprüfsteine zur Landtagswahl
 - Fahrradjahrerstellung durch f.com
 - Wiederbelebung Radbasar Esslingen
 - Projektauftrag Radtourenbegutachtung für Landkreis
-

2012 ff

- Radboxenvermietung in Esslingen
- Fahrradstraßeneröffnung in ES 2014
- Infoladen-Suche in Denkendorf, Plochingen, Ostfildern
- Pedelec-Vorträge



- Pedelec-Touren
- Infostand beim Umwelttag in ES
- Gründung OG Ostfildern
- Ansprechpartner Köngen
- Radsternfahrten

2015 ff

- Bündnis Esslingen aufs Rad 2015
- Critical Mass Esslingen
- Jährliche Aktiventreffen
- Radverkehrskonzept Landkr. Esslingen
- Projekt Vorstandsnachfolge 2017
- Projektgruppe Radverkehr Landk. ab 2017
- Verkehrspol. Radtour mit A. Schwarz, Grüner Landesfraktionsvorsitzender 2017
- Teilnahme an Landes- und Bundeshauptversammlungen



2018/2019/2020

- **Vorstands-Klausurtagung:
Aufgabenverteilung**
- **Gespräch mit Flughafenchefin**
- **Pop-Up-Bikelanes in Esslingen**
- **Poolnudelaktionen in Ofi und ES**
- **Eröffnung Körschtalviadukt**
- **Radschnellweg-Tour mit VM Hermann**
- **Gespräche mit BMs, Planern und Politikern**
- **Parkingday**



2019/2020

• Medien

Eßlinger Zeitung

»Startseite Region Esslingen

« **ESSLINGEN**

05.08.2019

Zollberg: Mast mitten im neuen Radweg

Verbände sprechen von Schildbürgerstreich – Stadt bessert nach

Eigentlich freuen sich die Radler über ihren neuen Weg, den die Stadt an der Zollbergstraße baut. Wäre er an der einen oder anderen Stelle nur nicht so schmal ...



Frisch saniert - und schon gesperrt

Die Brüstung der Pliensaubücke in Esslingen ist laut der Stadt zu niedrig, Radler müssen deshalb absteigen. Von Melanie Braun

Die Esslinger Radverbände sind empört, der örtliche ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) spricht sogar von einem Schildbürgerstreich: Kaum war die Pliensaubücke im Frühjahr nach monatelanger Sanierung wieder eröffnet worden, wurde sie für Radler wieder gesperrt. Die Brüstung sei zu niedrig für einen sicheren Radverkehr, heißt es von der Stadt – ein zusätzliches Geländer wurde im Zuge der Renovierung aber nicht montiert. Zwar soll ein solches noch kommen, aber wann, ist unklar. Bis dahin müssen Radler auf der Pliensaubücke schieben oder sich einen anderen Weg über B10, Neckar und Bahngleise suchen.



„Die Brücke ist doch extra so geplant worden, dass die Radler in der Mitte fahren können.“ Tatsächlich hat die Stadt den mittleren Teil der Brücke eigens mit glatterem Belag versehen und nur die äußeren Streifen holpriger gestaltet. Damit wollte man dafür sorgen, dass die Radler in der Mitte fahren und Fußgänger die Seiten nutzen. So ist es auch auf dem Schild ausgewiesen, auf dem das Radler-Symbol nun aber provisorisch überklebt ist. Für Rumpf völlig unverständlich: „Vorher konnten Radler dort auch fahren und jetzt geht es auf einmal nicht mehr. Dabei hat sich an den Verhältnissen nichts geändert.“ Zudem kann er nicht verstehen, warum die Stadt das Problem nicht im Zuge der aufwendigen Sanierung der Brücke gelöst hat.

Thomas Rumpf, ADFC-Vorsitzender

hinter verbergende Vorgang ist ein Schildbürgerstreich und für die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung eine Blamage.“ Damit würden auch alle anderen Bemühungen um eine Aufwertung des Radverkehrs in unserer Stadt ein Stück weit konterkariert“, schreiben die Sozialdemokraten weiter.

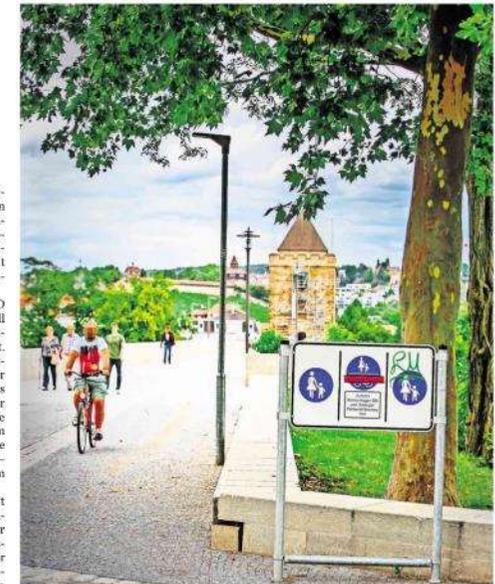
Angesichts dieses Vorfalles hat die SPD in Esslingen drei Anliegen. Zum einen will sie von der Verwaltung im nächsten Mobilitätsausschuss einen Sachstandsbericht. Außerdem soll die Verwaltung „schnellstmöglich“ wieder dauerhaft Radler auf der Pliensaubücke zulassen. Und drittens solle die Verwaltung die Möglichkeit einer Zwischenlösung prüfen. „Wie wär's zum Beispiel mit einem Schild ‚Radfahren auf eigene Gefahr?‘“, fragt die SPD – und bittet die Verwaltung um rasches Handeln.

Im Rathaus hingegen sieht man sich rechtlich verpflichtet, die Brücke vorerst für Radler zu sperren. Die Brüstung sei nur 90 Zentimeter hoch, bei Radverkehr vorgeschrieben seien 1,30 Meter. Es stimme aber, dass seit 2011 das Radfahren in der Brückenmitte trotz niedriger Brüstung erlaubt war – das entspreche der Straßenverkehrsordnung und hätte nach der Sanierung weiter gelten sollen, teilt der Stadtsprecher

Roland Karpentier mit. Deshalb habe man eine höhere Brüstung im Zuge der Brückensanierung nicht eingeplant.

Allerdings habe man die Situation Anfang 2020 noch einmal geprüft und sei zu dem Schluss gekommen, dass die Stadt haltbar gemacht werden könne, wenn Radler sich nicht an die Beschilderung halten, nahe der Brüstung fahren und dann Unfälle passieren. Deshalb habe man zusammen mit dem Denkmalamt entschieden, ein Geländer anzubringen, das das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals nicht zu sehr beeinträchtigt. Doch dieses hätte in den Fugen zwischen den einzelnen Mauersteinen verankert werden müssen, was wegen des unregelmäßigen Fugenbildes nicht möglich war. Nun will man nach der Sommerpause eine neue Variante für ein Geländer erarbeiten.

Unterdessen ist die Sanierung der Pliensaubücke noch nicht vollständig abgeschlossen. Bis September sollen die Restarbeiten erledigt sein. Danach könnte theoretisch das Geländer angebracht werden. Doch wann das tatsächlich passiert, sei noch unklar, heißt es aus dem Rathaus. Beim ADFC hat man wenig Hoffnung: „So etwas dauert in der Regel ja ewig“, sagt Thomas Rumpf. Er ist schwer enttäuscht: „Das ist keine Radverkehrsplanung.“



Das Fahrrad-Symbol auf dem Schild in Esslingen an der Pliensaubücke ist überklebt. Vorerst dürfen Radler hier – eigentlich – nicht fahren. Foto: Roberto Bulgin

Kommentar

Mobilitätswandel geht anders

Es ist absurd, dass die Brücke gesperrt werden muss. Wenn die Stadt Esslingen es ernst meint mit der Förderung des Radverkehrs, muss sie anders agieren. Von Melanie Braun

Der ADFC spricht von einem Schildbürgerstreich – und er hat Recht. Es ist absurd, dass die Pliensaubücke so kurz nach der Sanierung erneut für den Radverkehr gesperrt wird. Schließlich war das historische Bauwerk wegen der Arbeiten ohnehin über Monate nicht nutzbar – genug Zeit also, um ein wie auch immer geartetes Geländer zur Sicherheit der Radler anzubringen. Selbst wenn die Brücke deshalb noch etwas länger unpassierbar gewesen wäre, hätte man das verschmerzen können. Aber dass die Stadt erst gegen Ende der Sanierungsarbeiten überhaupt auf die Idee kommt, die Situation des Radverkehrs eingehender zu prüfen, spricht Bände.

Es ist nicht das erste Mal, dass der Radverkehr in Esslingen augenscheinlich ohne Not ausgebremst wird. So musste etwa im Sommer ein Gericht die Stadt dazu zwingen, einige Stunden lang eine provisorische Fahrradspur auf der Kiesstraße



abzusichern. Auch auf die Markierung der Fahrradstraße Hindenburgstraße warten die Radler schon seit Jahren – ebenso wie auf eine sichere Radverbindung über die Kiesstraße und durch die Innenstadt oder eine attraktive Alternative zum für Radler gesperrten Neckaruferweg.

Das Problem ist nicht, dass das Geländer für die Pliensaubücke, das man zusammen mit dem Denkmalamt anvisiert hat, nicht realisierbar ist. Es kann immer mal passieren, dass ein Projekt in der Theorie passt, bei genauerem Hinsehen aber nicht. Bei rechtzeitiger Planung wäre ein solcher Rückschlag kein Beinbruch gewesen. So aber wird man den Eindruck nicht los, dass der Radverkehr im Rathaus vielleicht doch nicht die Priorität hat, die von der Stadtspitze immer suggeriert wird. Denn es reicht nicht, den Mobilitätswandel nur zu propagieren – man muss ihn auch mitdenken, möglichst bei jedem einzelnen Projekt.

19. Mai 2021



das war's; ich bin dann mal weg!
