

Stadt will Neckarweg nicht ausbauen

■ **ESSLINGEN:** Eigentümer WSA hätte nichts gegen eine Sanierung, aber die Verwaltung plant stattdessen eine Alternativstrecke auf dem Bahndamm

VON MELANIE BRAUN

Die angekündigte Sperrung des Neckarufers für den Radverkehr treibt viele Radler um. Immer wieder wurde in den vergangenen Wochen die Frage aufgeworfen, warum die Stadt die beliebte Strecke nicht saniert und verbreitert, so dass sowohl Fahrradfahrer als auch Fußgänger hier auf ihre Kosten kommen. Von der Stadt hieß es dazu bisher, das sei nicht so einfach, weil ihr der Weg gar nicht gehöre. Letzteres ist zwar korrekt: Eigentümer des Wegs ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stuttgart. Doch dieses hätte offenbar nichts gegen einen Ausbau.

Walter Braun, der Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA), sagt: „Wenn die Stadt Esslingen mir sagen würde, dass sie gern Geld in die Hand nehmen und den Weg in Ordnung bringen würde, dann würde ich Ja sagen.“ Er sehe keinerlei Probleme darin, sich auf ein Prozedere für Sanierung und Ausbau zu einigen. Das wäre aus seiner Sicht eine reine Formsache. Seines Wissens würden weder Betriebsabläufe noch andere Gründe gegen ein solches Vorhaben sprechen. Klar sei allerdings, dass das ein rein städtisches Projekt wäre, an dem das WSA nicht weiter beteiligt wäre. Es sei schließlich nicht Aufgabe seines Amtes, Radwege zu bauen.

Weg gehört der Bundesrepublik

Allerdings habe das WSA durchaus ein Interesse daran, dass sowohl Fußgänger als auch Radfahrer den Weg betreten beziehungsweise befahren könnten. Schließlich handle es sich dabei um einen Betriebsweg der WSA. Das bedeute im Prinzip, dass der Weg Besitz der Bundesrepublik Deutschland sei und damit gewissermaßen Eigentum aller Bürger. Deshalb sei es grundsätzlich erlaubt, dass jeder Bürger den Weg betreten und mit dem Fahrrad befahren dürfe. Allerdings passiere das zunächst einmal auf eigene Gefahr, weil die WSA den Weg nicht als Fuß- und Radweg ausweise.

Nun sei es bei dem Abschnitt der Strecke am Esslinger Neckarufer aber so, dass die Stadt einen Nutzungsvertrag mit dem WSA abgeschlossen habe, weil sie den Weg eben doch offiziell als Fuß- und Radweg freigeben wollte. Das WSA stelle die Strecke in solchen Fällen



Sollte die Trasse auf dem Bahndamm kommen, könnten Radler bei der Pliensaubrücke geradeaus weiter radeln statt links am Fluss entlang. Foto: Bulgrin

– Esslingen ist längst nicht die einzige Kommune, die einen solchen Vertrag mit dem WSA abgeschlossen hat – kostenlos zur Verfügung. Im Gegenzug müsse die Kommune jedoch die Verkehrs- und Sicherungspflicht übernehmen, die für solche Wege gelte. Das bedeute, dass die Stadt zum Beispiel Schlaglöcher flicken oder im Winter den Weg streuen müsse.

Wenn man im Rathaus aber nun zu dem Schluss gekommen sei, dass es zu gefährlich sei, das Radfahren auf dem Weg zuzulassen, dann könne die Stadt durchaus anordnen, dass Radler hier absteigen und schieben müssen. Nicht möglich sei es hingegen, den Weg für Radler komplett zu sperren: „Da hätten wir dann schon Gesprächsbedarf“, sagt Braun. Immerhin gelte ja das allgemeine Betretungsrecht für alle für diesen Betriebsweg – und das WSA als Eigentümer der Fläche

hätte schon ein Mitspracherecht.

Aber auch so sei das Vorgehen der Stadt etwas eigenartig, findet Walter Braun. Denn mit ihm als Leiter des WSA habe niemand über das Problem des Radfahrens auf dem Betriebsweg gesprochen. Dabei wäre es aus seiner Sicht geschickter gewesen, gemeinsam eine Lösung zu suchen. Im Übrigen sei bislang auch keine Anfrage von der Stadt gekommen, ob sie den Weg sanieren und ausbauen dürfe.

Das könnte damit zu tun haben, dass man das im Rathaus auch gar nicht vor hat. Hier hat man andere Pläne: Man visiere einen separaten Radweg zwischen den Bahngleisen und dem Neckaruferweg an, berichtet Uwe Heinemann, Leiter des Esslinger Tiefbauamtes. Auf dem Bahndamm existiere bereits ein asphaltierter Weg, der ohne größeren Aufwand für den Radverkehr ertüchtigt werden könnte. Es müsse

allerdings noch eine Verbindung vom Bahndamm wieder ans Neckarufer erstellt werden. Dann könnte man sozusagen in Verlängerung des Färbertörleswegs auf dem Bahndamm entlang fahren und vermutlich etwa auf Höhe der neuen Radunterführung am Hengstenbergareal wieder auf den Weg am Neckarufer stoßen. Man sei schon seit Längerem mit der Bahn, der Eigentümerin des Geländes, im Gespräch. Ob und wann es zu einer Einigung kommen könnte und wie diese dann genau aussehe, sei jedoch noch nicht absehbar.

Den bestehenden Weg am Neckarufer für den Radverkehr zu richten, wäre laut Heinemann ungleich aufwendiger – nicht zuletzt, weil die Holzbrücke über den Rossnecker beim Hengstenbergareal inzwischen so marode sei, dass man nur noch in Ausnahmefällen mit Fahrzeugen darüber fahren könne.

Das mache auch die Instandhaltung des Weges schwierig. Zudem habe man langfristig vor, das Neckarufer ganz neu zu gestalten. Bis dahin werde es zwar noch dauern, doch das sei jetzt schon zu bedenken.

Nun müsse die Stadt aber zunächst die Situation auf dem Weg am Neckarufer verbessern. „Das Letzte, was wir dabei wollen, ist, die Radfahrer zu vergrämen“, betont Heinemann. Doch die Stadt sei nicht nur für die Radfahrer zuständig, sondern auch für die Fußgänger. Und die müssten am Neckarufer vor möglichen Unfällen geschützt werden. Die Ausschilde- rung für die Alternativstrecke durch die Stadt solle diese Woche komplettiert werden, dann gelte am Uferweg: Radler müssen schieben.

■ Der Neckarweg beschäftigt auch viele EZ-Leser. Deren Briefe drucken wir auf der folgenden Seite ab.

KOMMENTAR

Von
Melanie
Braun



Unverständlich

Es gibt viele Gründe, warum man in Esslingen auf Alternativen zum Autoverkehr setzen sollte. Neben erhöhten Feinstaub- und Stickstoffwerten, Lärmbelastung und Stau sind das auch die anstehenden Brückensanierungen, die zu noch mehr Verkehrsbehinderungen in der Stadt führen werden. Angesichts dessen trägt jeder, der morgens mit dem Rad statt mit dem Auto zur Arbeit fährt, zur Verbesserung der Verkehrssituation bei. Deshalb sollte die Stadt tunlichst vermeiden, Radler zu vergraulen und zum Umstieg aufs Auto zu bringen.

Umso unverständlicher ist die Informationspolitik der Stadt in Sachen Radweg am Neckar. Schon dass sie keinen Vertreter der örtlichen Radverbände zu der offiziellen Eröffnung des neuen Radtunnels am Hengstenbergareal eingeladen hatte, war ungeschickt. Denn zum einen fühlten sich die Radler dadurch – mal wieder – nicht eingebunden. Zum anderen hätte die Stadt den Anlass nutzen können, um die aus ihrer Sicht nötige Sperrung einer 400 Meter langen Strecke des Uferwegs für Radler zu erläutern – und einen Blick in die Zukunft zu werfen.

Denn bislang hieß es auf die Forderung der Radler nach einer Sanierung und einem Ausbau des Wegs am Neckar aus dem Rathaus meist nur, das sei schwierig, weil der Weg nicht der Stadt, sondern dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stuttgart (WSA) gehöre. Jetzt, da das WSA mitteilt, keine Einwände gegen einen Ausbau zu haben, verweist man auf eine angeblich schon länger geplante Trasse auf dem Bahndamm. Warum nicht gleich so? Die Aussicht auf einen komfortablen Weg für Radpendler parallel zum Neckar hätte sicher einige Gemüter beruhigt.

Zumal die Alternativroute durch die Stadt so schrecklich nun auch wieder nicht ist – zumindest, wenn sie nur temporär gilt. Natürlich nimmt die Strecke einige Minuten mehr in Anspruch als die am Neckar. Doch wir leben hier in einem stark verdichteten Raum mit hohem Verkehrsaufkommen, da sollte jeder zu einem Kompromiss bereit sein – erst recht, wenn dieser nur auf absehbare Zeit gilt. Die Stadt sollte derweil allerdings alles daran setzen, dass die Trasse auf dem Bahndamm schnell Realität wird.

Es gibt zu wenig Sicherheitspersonal

■ **ESSLINGEN:** Die Nachfrage nach Security steigt, doch Preisdumping macht die Arbeit für viele unattraktiv

Die Menschengruppe ist lang, die Besucher warten ungeduldig. Denn am Einlass zum Festgelände wird in jede Tasche geschaut. Sicherheitsdienste sind bei Veranstaltungen allgegenwärtig. Die Nachfrage in Esslingen und der Umgebung boomt – trotzdem bleibt die Arbeit als Security ein Niedriglohnjob, oft riskant und nach wie vor mit einem Imageproblem.

VON SEBASTIAN GROßSHANS

„In der Schweiz ist die Sicherheitsbranche als Größe mit qualitativ gutem Personal angesehen. In Deutschland ist das nicht so“, sagt Marc Wenger, Chef der Esslinger Service- und Sicherheitsfirma MWM. „Solange vom Auftraggeber keine Bereitschaft da ist, besser zu zahlen, wird es auch keine Entwicklung geben“, sagt Bernd Steiner, Chef des Esslinger Dienstleisters Steiner Security. Entsprechend kommen immer auch bei Veranstaltungen mit hunderten Gästen oft unterqualifizierte Kräfte oder gar teils ehrenamtliche Helfer zum Einsatz.

Denn ob auf einer Veranstaltung Sicherheitskräfte eingesetzt werden und welche, liegt in erster Linie in der Verantwortung des Veranstalters, erklärt Gerhard Gorzellik, Amtsleiter des Esslinger Ordnungsamtes. „Wir prüfen nur, ob es ihm Rahmen der Genehmigung einer Veranstaltung besondere Auflagen für das Sicherheitskon-

zept gibt.“ Ein Beispiel hierfür wären mittlerweile vorgeschriebene Durchfahrtsperren beim Weihnachtsmarkt oder dass beim Zwiebelfest Durchfahrtsperren zu bestimmten Zeiten kontrolliert werden sollen. Viel habe sich in den vergangenen Jahren bei den Ordnern aber nicht verändert. „Außer die Professionalität. Wir achten darauf, dass Firmen genommen werden, die eine entsprechende Leistungsfähigkeit und IHK-Zeugnisse für ihre Mitarbeiter haben“, sagt Gorzellik. In der Theorie funktionieren die Kontrollen. „Heute muss eine Sicherheitskraft auch ein Führungszeugnis vorlegen“, sagt Wenger. Dadurch, dass stärker von Ordnungsämtern geprüft wird, steige auch die Qualität im Security-Gewerbe. Die Kontrollen reichen jedoch oft nicht aus, um die schwarzen Schafe in der Branche zu finden, kritisiert Steiner. Er mahnt an, dass die tatsächliche Eignung der Sicherheitskräfte zu selten geprüft werde. Darunter leiden die Qualität der Leistung und ferner der Ruf seriöser Sicherheitsfirmen. Weggeschaut werde, weil es zu oft einzig um den Preis gehe.

„Branche boomt“

Dabei ist die Nachfrage in Esslingen und Umgebung so groß, dass sie kaum gedeckt werden kann. „Wir haben ein massives Problem in der Region Stuttgart, Mitarbeiter zu finden“, sagt Wenger. „Die

Branche boomt“, sagt Wenger, wegen der Flüchtlingskrise und Terrorangst in der Bevölkerung. Das zeigt die Nachfrage nach der Unter-

richtung und der Sachkundeprüfung im Bewachungsgewerbe bei der Industrie und Handelskammer (IHK) Stuttgart. Claus Coschurba,



Taschenkontrolle: Ehrenamtliche Helfer wie hier in Reichenbach oder professionelle Security – die Entscheidung liegt beim Veranstalter. Foto: Großshans

Motorradkontrollen im Lenninger Tal

Kreis Esslingen (red) – Die Verkehrspolizei hat am Sonntag intensive Verkehrskontrollen im Bereich des Lenninger Tals und des Tiefenachtals sowie auf den auf die Albhochfläche führenden Strecken durchgeführt. Zwischen elf Uhr und 17 Uhr überwachten die Spezialisten der Verkehrspolizei insbesondere Motorradfahrer, die dort unterwegs waren. Mehr als 60 Motorradfahrer wurden angehalten und kontrolliert, so die Polizei. Während sich ein Großteil der Zweiradfahrer an die Verkehrsregeln hielt und sich auch ihre Fahrzeuge in einwandfreiem Zustand befanden, mussten sieben Maschinen bei den technischen Kontrollen beanstandet werden. Für fünf Motorradfahrer endete die Fahrt an der Kontrollstelle. Bei vier der Motorräder fanden die Spezialisten der Verkehrspolizei unzulässige technische Manipulationen oder Veränderungen an den Auspuffanlagen, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führten. Ein Biker musste sein Motorrad stehen lassen, weil er mit einer sogenannten Braincap unterwegs war – einem Halbschalenhelm, der wegen seiner nicht vorhandenen Schutzwirkung nicht im Straßenverkehr zugelassen ist. Bei gleichzeitig durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen fielen zwei Motorradfahrer auf, die bei erlaubten 70 Stundenkilometern mit Tempo 119 und 122 so schnell waren, dass sie neben einem Bußgeld auch mit einem Fahrverbot rechnen müssen. Die Kontrollen werden fortgesetzt.

Der größere Bedarf spiegelt sich nur bedingt in der Lohnentwicklung wieder. Die Stundenlöhne sind zwar von 6 auf 10 bis 12 Euro gestiegen, der Sicherheitsdienst bleibt aber ein typischer Niedriglohnsektor. Die meisten Kräfte sind nebenberuflich tätig. Nur vom Sicherheitsdienst zu leben, ist bei den Lebenshaltungskosten in der Region sehr schwer. „Besonders der Eventbereich ist schlecht bezahlt“, sagt Wenger. Etwas besser sieht es im Bereich der Werksicherheit aus – doch gerade große Auftraggeber können es sich leisten, zu feilschen. „Es gibt einen massiven Preiskampf, der von den Kunden ausgeht“, so Steiner. Ein Spiel, das auch seriöse Sicherheitsunternehmen mitspielen. Eine Trendwende scheint nicht in Sicht, „aber wer mit Bananen zahlen will, bekommt auch einen Affen“, mahnt Steiner.