VCD
Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart
Fon 0711/46 90 92-79
info@vcd-stuttgart.de
www.vcd-stuttgart.de

13. Oktober 2023

An die Stuttgarter Presse

Brücke im Zuge des Radschnellweges in Böblingen

Der Landkreis Böblingen ist in unserer Region der Vorreiter beim Ausbau der Radschnellwege. Für eine konfliktfreies nebeneinander von Fahrrad und Auto ist vorgesehen, im Zuge des Radschnellwegs von Stuttgart nach Böblingen eine Radbrücke über die Panzerstraße zu bauen, um die gefährliche Straßenquerung zu umgehen.

Wir hoffen, dass die Landeshauptstadt Stuttgart dem Beispiel Böblingens beim Ausbau der Radschnellwege folgt. Ein sehr wichtiges Teilstück des Radschnellwegs Stuttgart – Herrenberg führt durch Stuttgart-Vaihingen. Hier sind mutige Entscheidungen und eine höhere Gewichtung des Radverkehrs als bislang notwendig, um die Strecke auf einen gut befahrbaren Stand anzuheben.

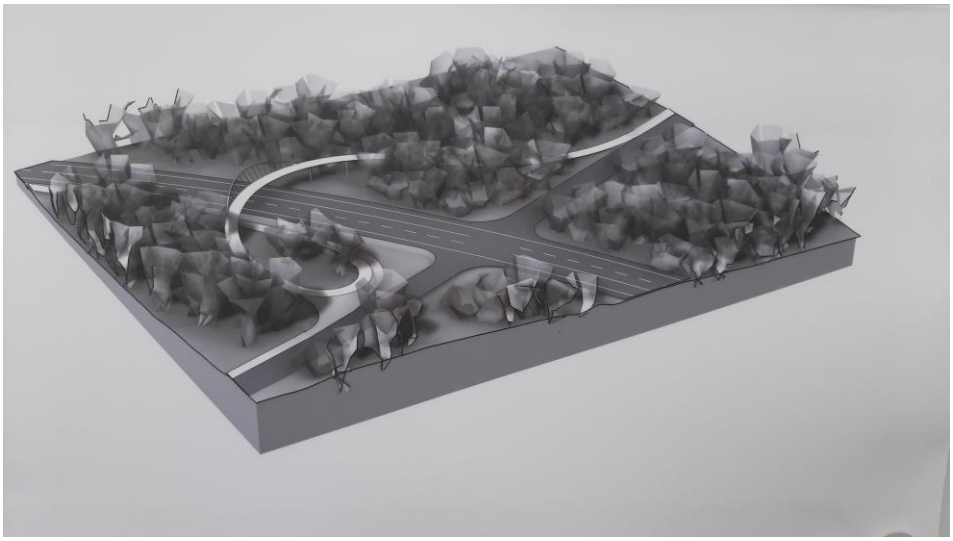
Der Radschnellweg kommt von Süden an der Rohrer Höhe auf Stuttgarter Gemarkung an. In der weiterführenden Waldburgstraße werden aktuell zwei kurze Radstreifen bergauf erprobt. So wird den Autofahrenden ein sicheres Überholen der Radfahrenden ermöglicht. Zumindest diese Minimallösung muss dauerhaft eingerichtet werden. Ulrich Heck, VCD-Vorsitzender: „Der direkte Weg von Kaltental Richtung Böblingen führt über die Waldburgstraße. Radstreifen für die bergauf Fahrenden sind besonders wichtig.“

Da der Radschnellwegstandard auf Stuttgarter Seite lange nicht realisiert werden wird, schlagen wir vor, die Radelthon-Strecke nördlich der Autobahn von der Rohrer Höhe bis zum Möhringer Feld für den Alltagsradverkehr zu asphaltieren. So werden die Stadtteile Möhringen, Fasanenhof, Plieningen und Wallgraben gut mit dem Radschnellweg verbunden. Jörg Dittmann vom VCD Stuttgart: „Für Möhringen und die anderen Filderorte ist eine alltagstaugliche Radroute ohne Ampeln und Autoverkehr um Rohr herum ein großer Gewinn.“

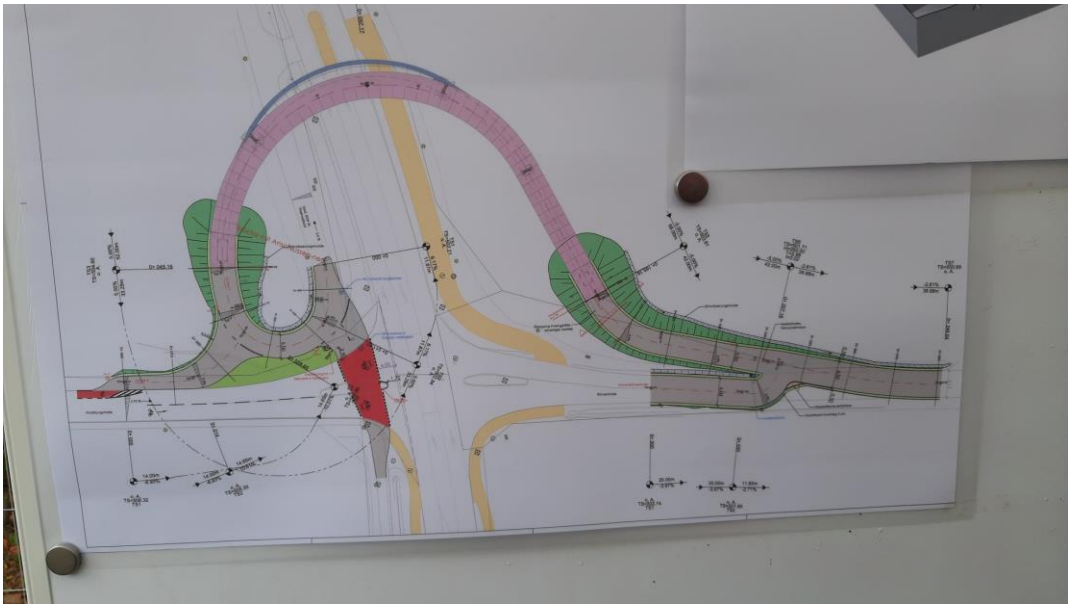
Offenporiger Asphalt erfüllt die Belange einer glatten, rutschfesten und sauberen Oberfläche. Er ist gleichzeitig besser geeignet für den Lebensraum Wald als der häufig verwendete Schotter. Durch die offenen Poren im Asphalt versickert das Wasser direkt in den Untergrund, es bleiben keine Pfützen stehen. Bei Trockenheit verdunstet das Wasser und kühlt den Weg. Im Gegenzug kommt Sauerstoff in tieferen Schichten. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Schotterwege, wenn sie bei Nässe von LKW befahren werden, den Boden bis in tiefe Schichten verdichten und undurchlässig machen. Die Asphaltdecke dagegen trägt das Gewicht eines Holzlasters und die wasserdurchlässigen Poren bleiben offen.

Jörg Dittmann
Fahrradbeauftragter im VCD Stuttgart
info@vcd-stuttgart.de

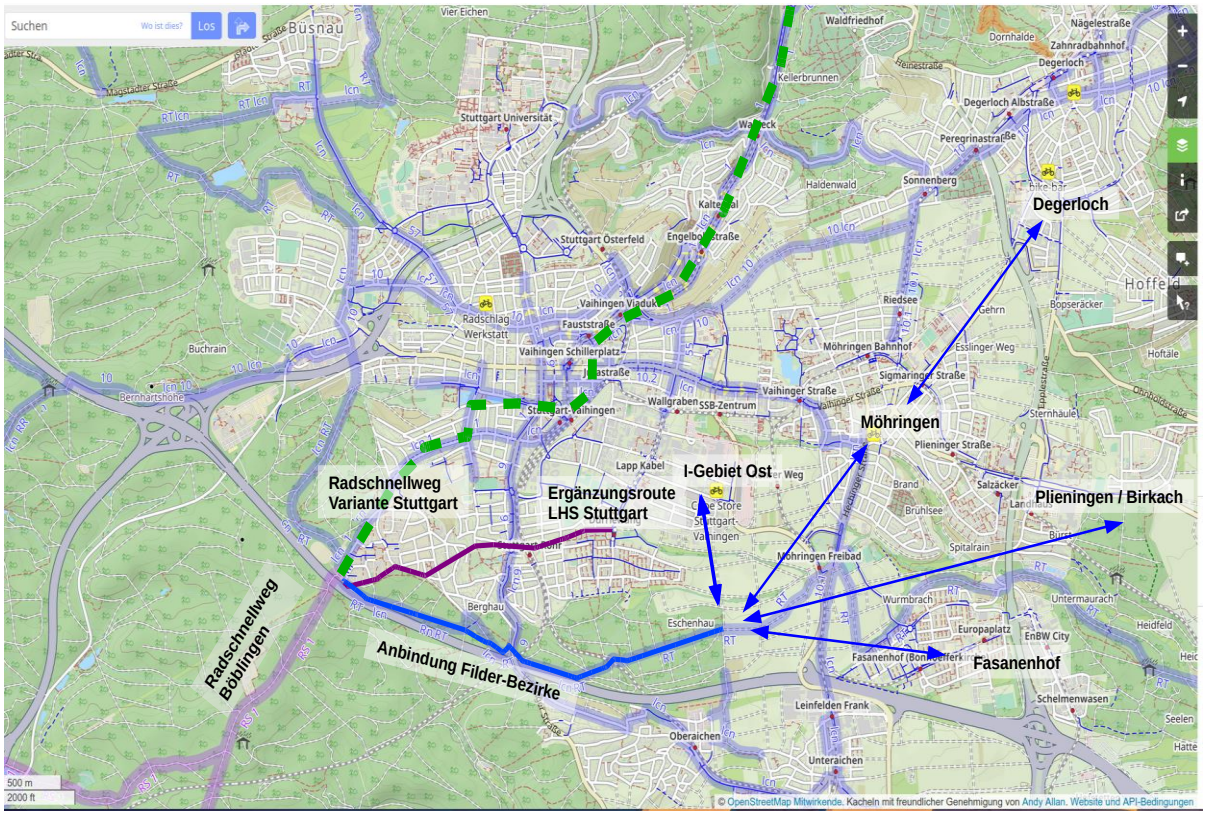
Visualisierung der Brücke (vom Aushang ab photografiert)



Plan der Brücke (vom Aushang ab photografiert)

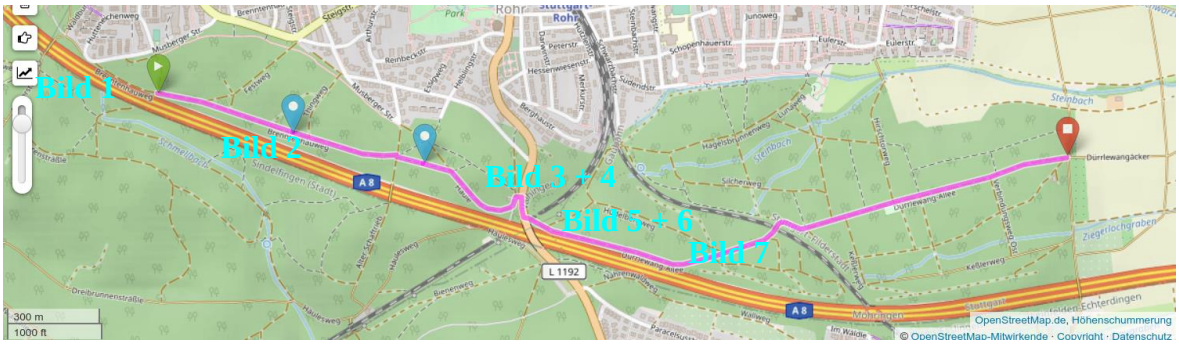


Im Zielnetz der LHS Stuttgart ist eine Ergänzungsroute durch Rohr über die recht steile Steigstraße und die Osterbronnstraße vorgesehen. Diese Route ist für den Radverkehr trotz Verkehr und Steilheit wichtig, obwohl auf ihrem Verlauf Stellen mit Konflikt- bzw. Unfallpotential liegen. Wir halten es für wichtig, eine alltagstaugliche Alternative für Pendler*nnen die über die Breitwiesen fahren können anzubieten. Der Blick auf die Karte zeigt, dass dieses Gebiet etliche Einwohner*innen und Arbeitsplätze umfasst. Diesen potentiellen Radfahrenden soll die Möglichkeit eingeräumt werden, Vaihingen insbesondere Rohr zu umfahren. Sie können dort ohne Ampeln abseits vom Autoverkehr fahren.



Umweltbelastung durch eine Asphaltierung

Ist es vertretbar die vorhandenen Wege im Wald zu asphaltieren? Dazu wird es verschiedene Ansichten und Abwägungen geben. Ohne Zweifel wird der Radverkehr zu Lasten des MIV ansteigen.
Wie hoch ist nun der Preis? Zwei Teilstücke, die von Schönbuchstraße geteilt werden, mit einer Gesamtlänge 3,2 km wären zu asphaltieren.



Die betreffenden Wege verlaufen auf den Trassen der Bodenseewasserversorgung und des Gasnetzes. Diese Versorgungstrassen werden von Bäumen frei gehalten. Im Untergrund sind sie mit Drainagen versehen, damit die Rohre am Ort gut liegen. Das schränkt den ökologischen Wert dieser Flächen sicherlich ein.

Bild 1: Bereits asphaltiert, orange Tafel kennzeichnet die Lage der Gasleitung

Bild 2: Gasleitung unter dem Weg

Bild 3 und 4: Vorhandene Wegweisung

Bild 5 und 6: Wasserleitung, Lage des „Radwegs“ neben der Autobahn, hinter dem Gebüsch

Bild 7: „Unterbau“ des Weges mit Wasserleitung in DN 600

Gerade der Blick in den Unterbau der Wege wie er durch die Baustelle in Bild 7 gewährt wird, lässt den Eindruck entstehen, dass eine Asphaltierung hier einen geringen Eingriff in die Natur darstellt.

Was darf es kosten?

Für die einen sind 10 € für Radverkehr schon zu viel, andere erkennen die Notwendigkeit Radfahrenden vernünftige Wege anzubieten an. Die alltagstaugliche Ertüchtigung kann nicht dem Forstamt aufgebürdet werden. Diese Kosten sollten aus dem Radetat der Stadt gepaart mit Förderungen von anderen Stellen wie dem Regierungspräsidium, dem Land oder gar dem Bund entnommen werden. Eine Untersuchung der Kosten liegt leider nicht vor. Eine Querungshilfe über die Schönbuchstraße darf in einer zukünftigen finanziellen Betrachtung nicht fehlen. Diese wurde bereits vom Bezirksbeirat Vaihingen beantragt.

Fazit

Wir denken eine alltagstaugliche Ertüchtigung der 3,2 km langen Waldstrecken kann mit geringen Kosten und minimalen Auswirkungen auf die Natur erfolgen. Einen verkehrlichen Nutzen wird es geben. Der Weg zum Radschnellweg wird für sehr viele Einwohner*innen und Arbeitnehmer*innen angenehmer und kürzer. Viele Konfliktsituationen von Radfahrenden in Rohr mit Autos und Anwohnenden werden vermieden. Es wäre ein relativ einfaches und lohnendes Projekt in Richtung Verkehrswende.