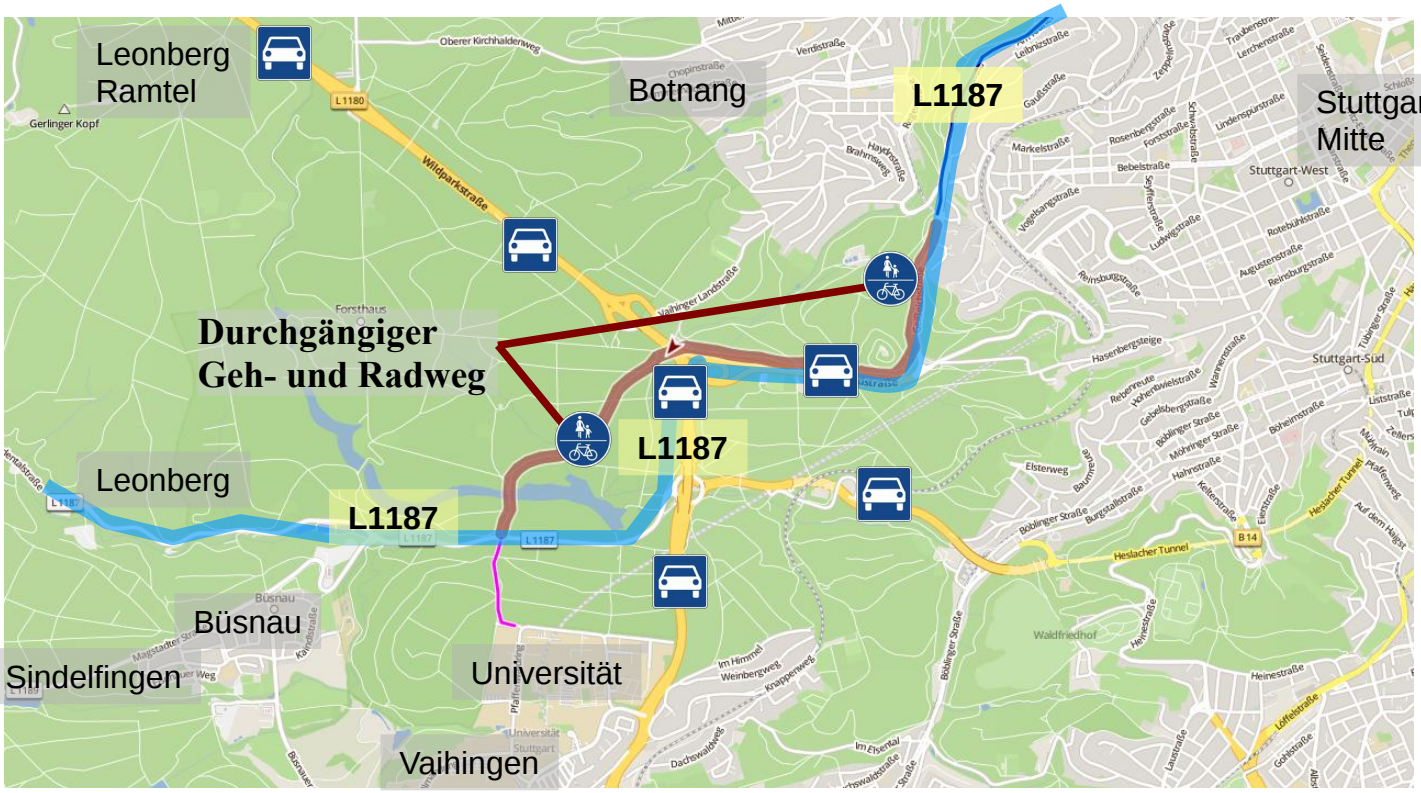
VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.

Rad- und Fußweg an der L 1187

Stuttgart besitzt mit dem Rotwildpark eine große Waldfläche. Ein paar wenige Straßen führen hindurch. Früher waren es kleine Straßen, durch den Ausbau in den 70er und 90er Jahren sind sie zu 4-spurige Autostraßen umgewandelt worden. Fußgänger und Radfahrer wurden in den Wald verdrängt, wo sie als Gast geduldet sind. Der VCD fordert verlässliche durchgängige Verkehrswege entlang der alten Straßenverläufe für Radfahrer und Fußgänger.



In der vorgeschlagenen Variante (rot) wird ein kombinierter Rad- und Fußweg in 3 m Breite angelegt. Vom Botnanger Sattel an wird der bestehende Gehweg und der parallel verlaufende Waldweg ertüchtigt. Entlang der Rotenwaldstraße kann der Waldweg Wetzelweg von Schotterdecke auf Asphaltdecke ertüchtigt werden, als Ausgleich sollte die überlange Rechtsabbiegespur renaturiert werden. Vom Forsthaus 1 bis zur Magstadter Straße kann der Weg auf der bereits asphaltierten Bettelweg geführt werden.
Die Wegebeziehung soll verlässlich sein. Ein Winterdienst ist notwendig. Es muss aus Sicht des VCD kein Salz verwendet werden wie auf der Autostraße. Eine Räumung mit dem Schneepflug bei viel Schnee ist ausreichend.
Der Geh- und Radweg gehört zur L1187 und soll vom zuständigen Straßenbaulastträger unterhalten werden. Mit dem Zusatzschild forstwirtschaftlicher Verkehr frei bleibt die Funktion für die Forstwirtschaft erhalten.

Radführung an der L1187 von S-West zur Universität
Der Radverkehr benötigt Verbindungen zwischen den Stadtbezirken

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.

Die Entwicklung der Straßen im Wildpark

Stuttgart.de Karte von 1948

Von Stuttgart-West führt die Straße Am Kraeherwald über den Botnanger Sattel zum Birkenkopf . Am Birkenkopf vereint sich der Verkehhrsstrom mit der Rotenwaldstraße. 1948 waren die Straßen noch für alle benutzbar.

Die vorhandenen Straßen nutzen die Topografie optimal aus. Die Rotenwaldstraße verläuft auf dem Höhenrücken, während die Magstadter Straße dem Talverlauf folgt.

In der Karte von 1973 existiert der Schattenring; Noch ohne Brücke. Das Dreieck Wildpark ist schon autobahnähnlich ausgebaut, die Anschlussstelle Botnang zeugt von der Autostraße zur Schillerhöhe. Die Investitionen in den Straßenverkehr drängen die Radfahrer und Fußgänger in den Wald.

Stuttgart.de Karte von 1973

Der vierspurige Ausbau der B14 vom Schattenring nach Heslach ist relativ spät erfolgt. Einige können sich noch an die Abfahrt mit dem Rennrad auf der B14 nach Heslach erinnern. 2002 erfolgte die Verkehrsfreigabe der vierspurigen Autostraße vom Schattenring nach Heslach. Selbst zu dieser Zeit ist kein adäquter Ersatz für den nicht motorisierten Verkehr erschaffen worden.

Für Fußgänger und Radfahrende bleibt nur die Nutzung der Waldwege übrig um die Verbindungen aufrecht zu erhalten. Die Waldtwege werden vom Grundstückseigentümer gebaut und dienen der Erschließung und Nutzung des Waldes. Fußgänger und Radfahrende sind geduldet, sie haben damit auch keinen Anspruch auf Umleitungen und rechtzeitige Hinweise bei Wegsperrungen zu Forstarbeiten. Eine besondere Pflege der Wege für die Belange des langsamen Verkehrs erfolgt nicht.

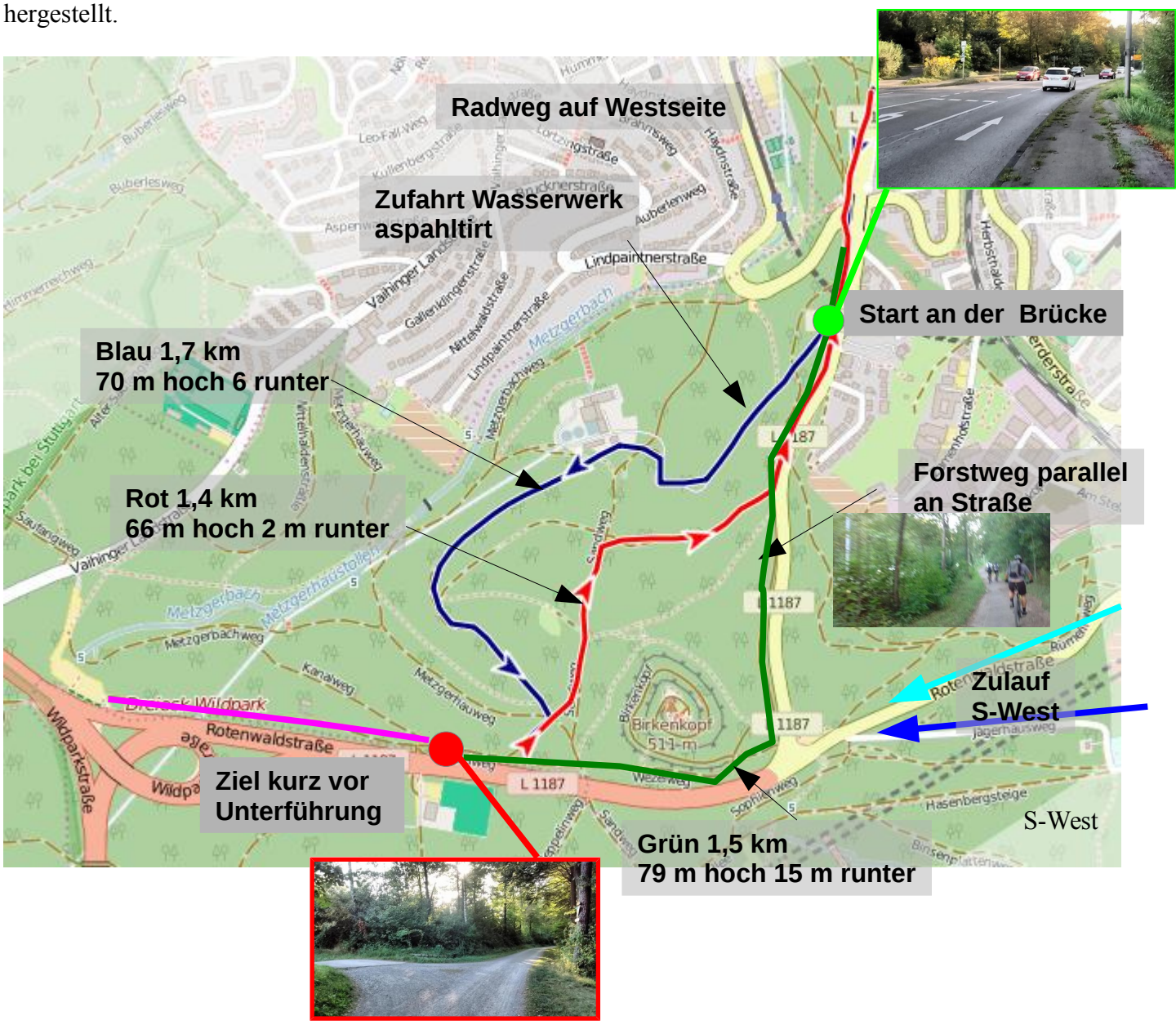
Stuttgart.de Karte von 1999

J. Dittmann, Oktober – 2016

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.

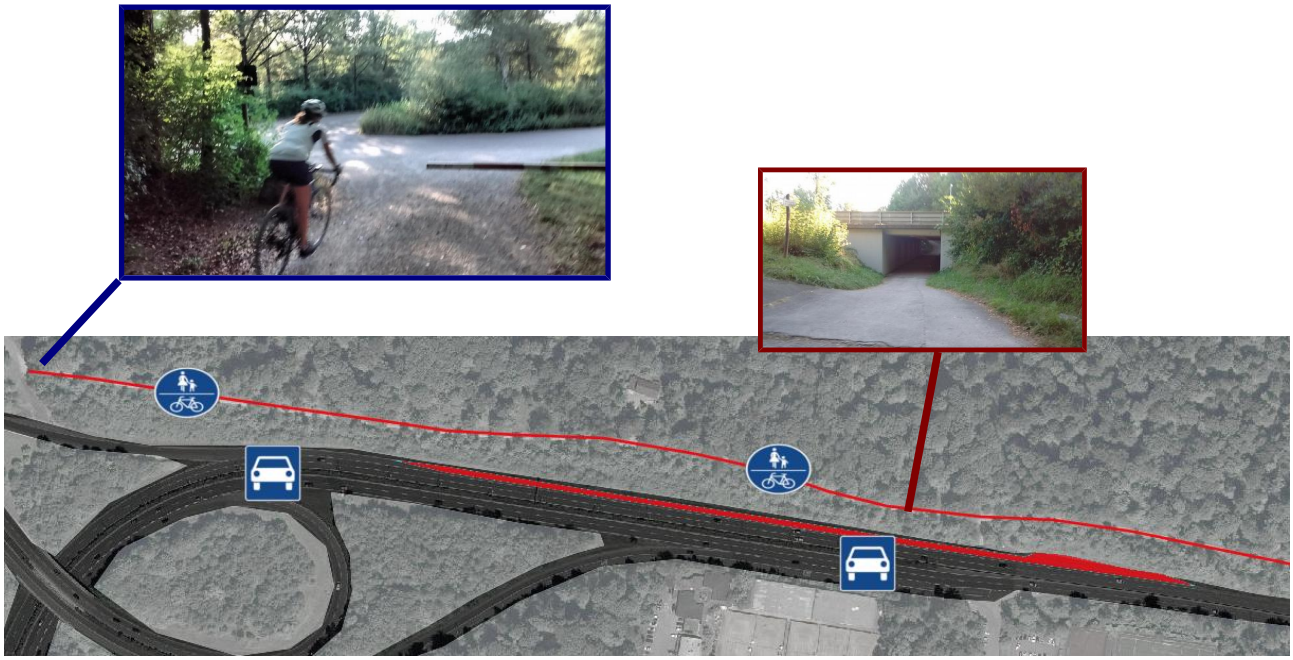
Abschnitt Botnanger Sattel bis Birkenkopf

Auf diesen Abschnitt liegt die größte Höhendifferenz mit 80 Höhenmetern auf 1 km (8% Steigung) . Von 386 m am Sattel beginnend bis auf 463 m an Ende der Geißeichstraße. Der kombinierte Geh- und Radweg könnte durch die Renovierung und Verbreiterung des vorhanden Wegs auf der Westseite hergestellt werden. Auf der halben Höhe beginnt ein Waldweg der etwa 10 m neben der Straße verläuft.
Diese Trassierung (grün) ist für diejenigen, die entlang der Route zum Schattenring fahren nicht optimal, da sie Höhenmeter und Strecke auf einer Variante hinter dem Birkenkopf einsparen könnten (rot) oder den steilen Anstieg umfahren könnten (blau).
Die Trasse entlang der Straße wird gewählt, da sie am Birkenkopf mit der Rotenwaldstraße und indirekt der Hasenbergsteige zusammenlauft. Eine Anbindung von Stuttgart-West wird so hergestellt.



Abschnitt Birkenkopf bis Dreieck Wildpark

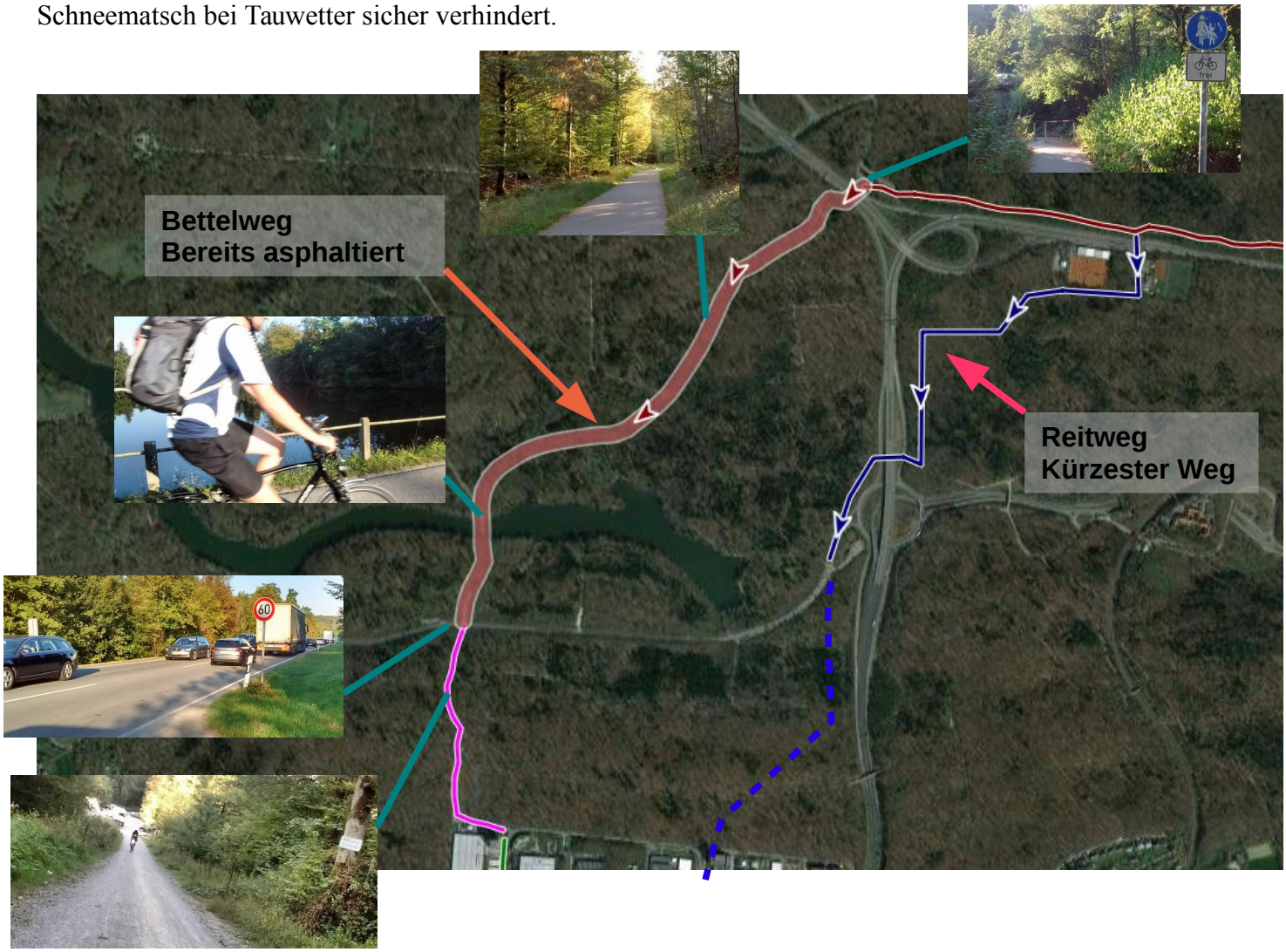
Auf diesem Abschnitt ist die Trassierung relativ klar. Als baulich einfachste Variante wird der Wetzelweg vom geschotterten Forstweg zu einem asphaltierten Rad- Fußweg auf dem forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet wird. Dieses Teilstück ist sogar ein wesentliches Stück, um den einwohnerstarken Stuttgarter-Westen an die umliegenden Orte anzubinden.



Als Ausgleich für stärkere Versiegelung kann die extrem lange Rechtsabbiegespur zur Wildparkstraße renaturiert werden. Auf diese Weise könnte eine positive Flächenversiegelungsbilanz erreicht werden.

Abschnitt Dreieck Wildpark bis Magstadter Straße

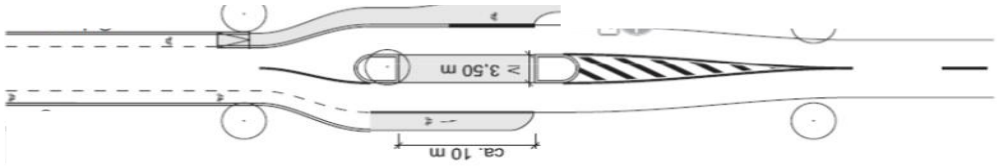
Dieser Teil der Strecke wird heute durch den Bettelweg und das Calwer Sträßchen abgebildet. Bis auf ein kurzes Stück ist dieser Weg bereits asphaltiert. Zusätzlich leistet der Forstbetrieb bei viel Schnee Winterdienst indem der Schnee geschoben wird. Dadurch werden Spurrinnen und tiefer Schneematsch bei Tauwetter sicher verhindert.



Anstatt den Wetzelweg bis zum Dreieck Wildpark zu verlängern, wäre eine kurze Verbindung südöstlich der breiten Straße denkbar.
Die Frage welche der beiden Varianten besser ist, kann geklärt werden, wenn Konzepte zur Wiederherstellung der Verbindungen nach Vaihingen und nach Heslach definiert sind.
Den existierenden Bettelweg zu nutzen wäre zunächst die einfachste Variante. Sie führt aber zu einer stärkeren Nutzung der an sich zu steilen Strecke (lila) über den Neubruchtorweg nach Vaihingen. Mit einer Verlegung des Wegs könnte die Steigung von heute bis zu 17% auf 10% begrenzt werden. Bei einer solchen Maßnahme sollte auch die östliche Variante nahe der Schnellstraße in Betracht gezogen werden. Sie orientiert sich dichter am historischen Verlauf.

Weitere Verbindung von und nach Leonberg

Entlang der Magstadter und Mahdentalstraße könnten nach französischen Vorbild zwei Randstreifen durch gestrichelte Linie als Schutzstreifen gemalt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf den beiden Straßen mit 60 km/h mässig so dass eine gemeinsame Führung von Rad und Auto möglich ist. Diese Führung muß auch für Fußgänger möglich sein, da der Forst immer für forstwirtschaftliche Zwecke gesperrt werden darf.
An der Einmündung des Calwer Sträßchen in die Magstadter Straße müßte noch eine Hüpfinsel zur sicheren Querung der in den Spitzenstunden stark befahrenen Straße errichtet werden.



Gestaltungsvorschlag aus der ERA 2010

Vergleich Magstadter Straße mit einer französichen Landstraße: Bei der genauso breiten französichen Landstraße werden die Fahrbahnen durch die seitlichen gestrichelten Linien optisch verengt. Sie wirken ähnlich wie der deutsche Schutzstreifen.

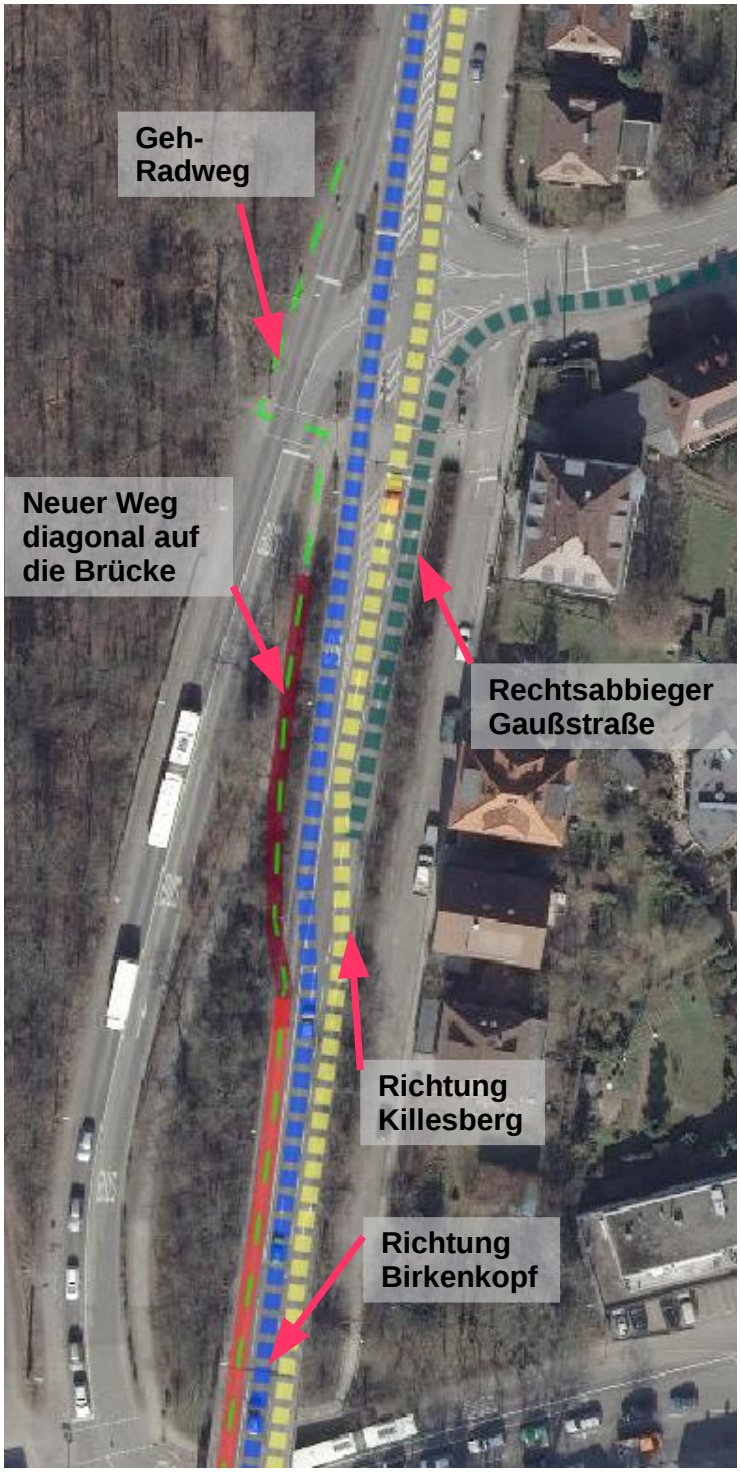
Rechtsform

In den Abschnitten vom Botnanger Sattel bis zur Magstadter Straße kann ein kombinierten Geh- und Radweg angeordnet werden. Die Verkehrsstärke ist heute überschaubar und wird es vermutlich auch bleiben. Eine Fahrradstraße ist nicht möglich, da auf ihr keine Fußgänger laufen dürfen. Das Verkehrszeichen muss um das Zusatzschild 1026-37 forstwirtschaftlicher Verkehr frei ergänzt werden. Für die E-Bikes ist Zusatzschild 1022-11 Mofa frei nötig. Eine in Stuttgart bewährte Rechtsform ist das Verkehrszeichen 260, für Kraftfahrzeuge gesperrt.
Entscheidend ist der Übergang der Wegelast vom Waldbesitzer auf den Straßenbaulasträger der L1187. Für Landesstraße ist meist das Land zuständig, teilweise wird die Aufgabe auf die Städte übertragen.

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.

Fahrt über die Brücke am Botnanger Sattel

Die Brücke am Botnanger Sattel hat eine ca. 10 m breite.Fahrbahn. Heute sind 2 geradeaus Fahrspuren und eine Rechtsabiegespur zur Gaußstraße vorhanden. Die Rechtsabbigespur kann ohne verkehrliche Auswirkung auf 50 m verkürzt werden.
Der frei werdende Platz sollte für einen 2 Richtungsradweg oder einen Geh- und Radweg genutzt werden. Die Fahrzeitersparnis beträgt ca. 1 Minute, da neben den Höhenmetern der Stopp und die Wartezeit an der Ampel am Sattel entfällt.

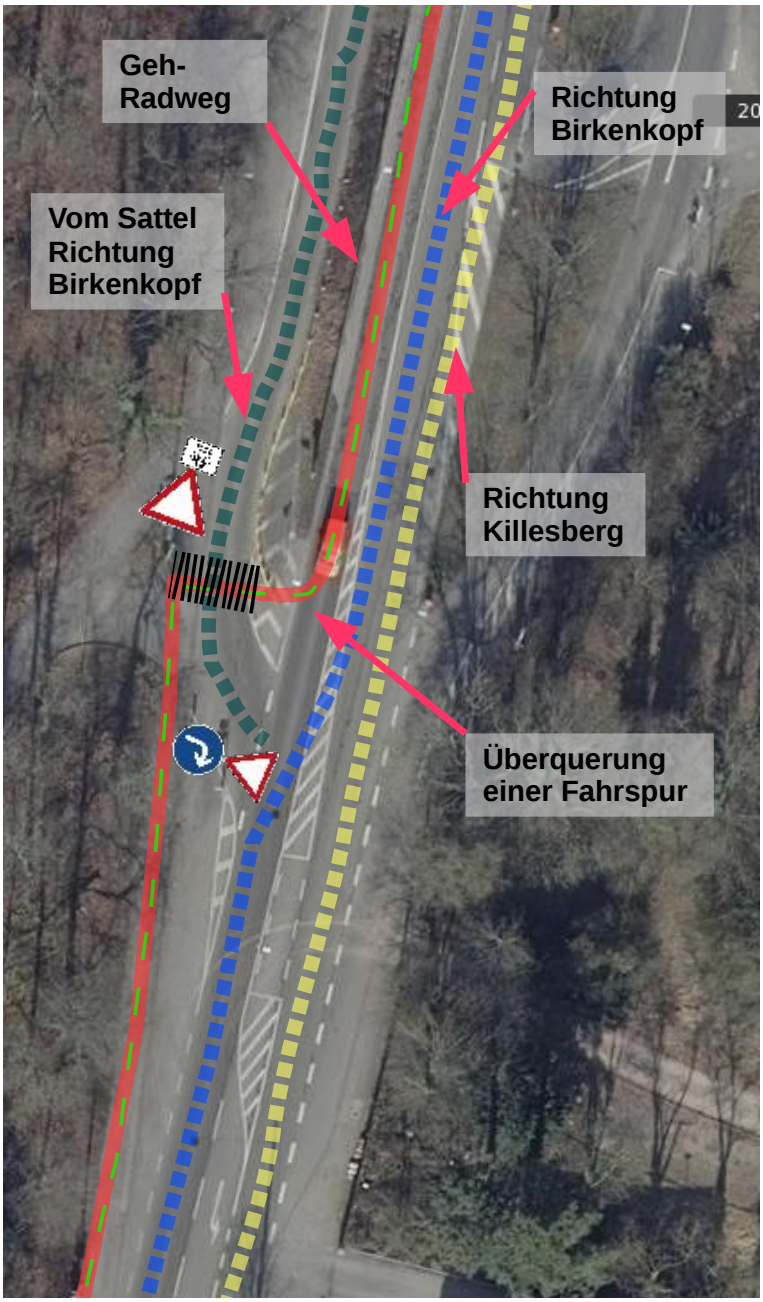


Die Frage ist wie kommt der Radfahrer sicher auf die Brücke. Auf der Nordseite besteht eine Fußgängerfurt mit Ampelregelung bis zur Gaußstraße. Über diese Furt gelangt man auf den „mittleren“ Gehweg, von diesem verzweigt ein neu zu erstellender Weg auf die Brücke. So kann die Rechtsabbiegespur zur Gaußstraße erhalten bleiben. Wo die Rampe die Höhe der Brücke erreicht, verschwenkt der Weg auf die Fahrbahn und führt zur Nordseite der Brücke.
Die Grünphasen an der Ampel müssen den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Reachtabbieger Ampel braucht für die Autos nicht länger grün zu sein, als auf dem Sattel selbst. Die Busse der SSB fordern weiterhin die Grünphase nach Bedarf an.

Radführung an der L1187 von S-West zur Universität
Der Radverkehr benötigt Verbindungen zwischen den Stadtbezirken

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.

Auf der Südseite muss nur eine Fahrbahn überquert werden. Es ist die Auffahrt vom Sattel aus den Richtungen Botnang und Herderplatz. Die Auffahrt ist heute so gestaltet, dass die Fahrzeuge vor dem Einbiegen auf die Geißeichstraße langsam fahren müssen. Hier soll die Überquerung mit einem Zebrastreifen und einer Furt für Radfahrer erfolgen. Die Verkehrsgrundregel Geradeaus vor Abbieger kann mit dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) mit dem Zusatzschild 1000-32 (Radfahrer von Links und Rechts) eingehalten werden.



Mit den vorgeschlagenen Regelungen entstehen keine Nachteile für den Autoverkehr, es werden jedoch deutliche Verbesserungen für Radfahrende erreicht. Mit geringen Aufwand kann die Fahrzeit um gut eine Minute reduziert werden.

In der Fortführung soll ein Hüpfinsel zum sicheren Erreichen des Wildermuthwegs angelegt werden. Eine Linksabbiegespur für die Autos gibt es schon lange. Auch hier entstehen keine Nachteile für den Autofahrer jedoch Vorteile für den Fußgänger. Der nächste sichere Übergang ist 350 m entfernt.

J. Dittmann, Oktober – 2016

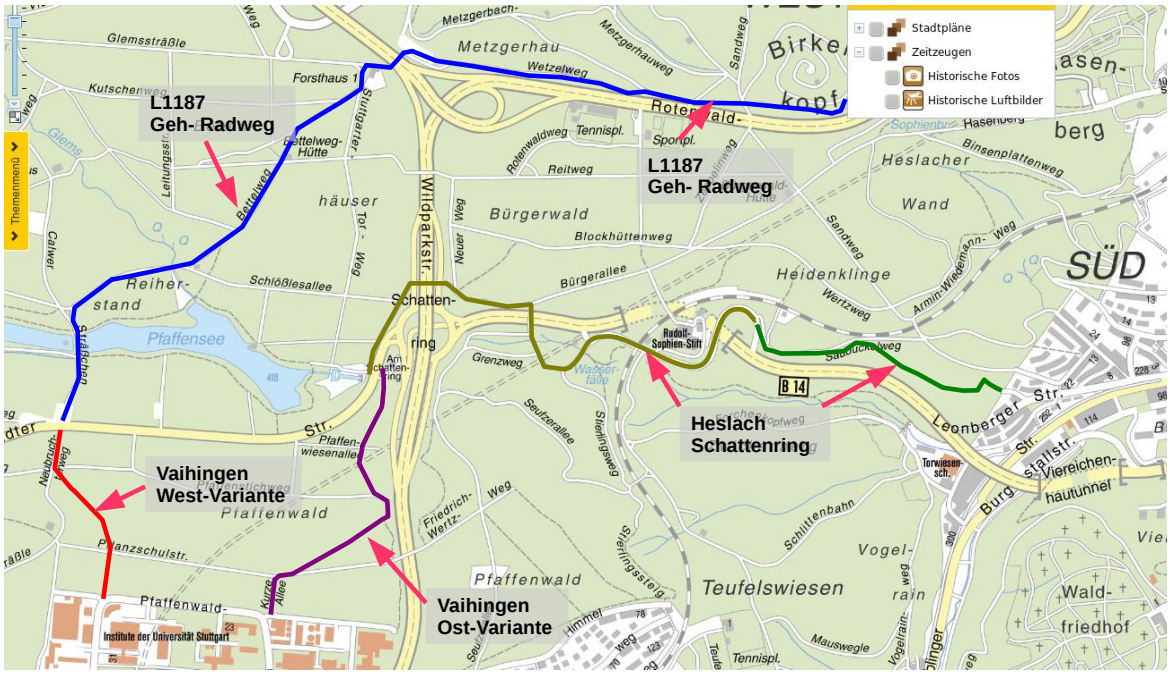
Vorläufige schnelle Variante für die Brücke am Botnanger Sattel

Da die Einrichtung eines Geh- und Radweges über die Brücke ein längeres Unterfangen ist schlagen wir eine kurzfristige und schnell umsetzbare Maßnahme vor.
Die Rechtsabbiegespur in die Gaußstraße wird auf 60 m verkürzt. Die Teilung der Fahrbahn erfolgt in der Mitte, so dass beidseitig Schutzstreifen oder Radstreifen angelegt werden können. Damit wäre die Befahrbarkkeit für sichere Radfahrer verbessert. Wenn sie heute die Brücke benutzen, ist ein Überhohlen durch die Autos auf den engen Fahrstreifen nicht möglich. Die Maßnahme steigert die Sicherheit der Radfahrer und beschleunigt den Autoverkehr.
Die Hüpfinsel am Wildermuthweg kann unabhängig angelegt werden. Sie ist in dem Gebiet gerade für Spaziergänger wichtig.

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.

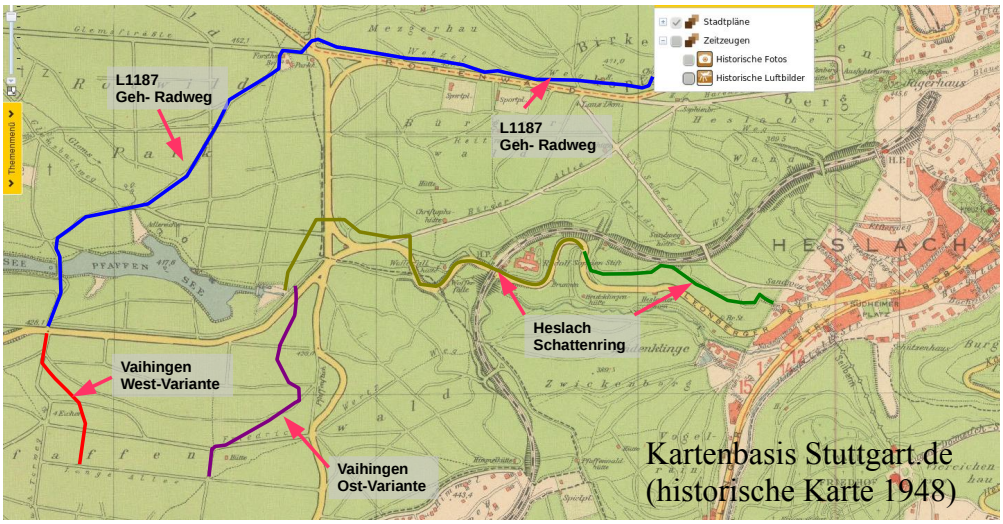
Fortführungen nach Vaihingen, Verbindung Heslach Schattenring

Die beiden Verbindungen werden nur angeschnitten. Prinzipiell gibt es für beide Relationen Trassen auf Waldwegen, die aber steiler als 12 % sind.



Vaihingen kann von der Magstadter Straße aus über zwei Varianten angebunden werden
a) West-Variante Neubruchtorweg (verbesserte Variante mit maximal 10% Steigung)
b) Ost-Variante vom Schattenring aus (verbesserte Variante mit maximal 10% Steigung)

Die Verrbindung Heslach-Schattenring kann oberhalb der alten Trasse der Leonberger Straße vom Autenriethweg startend wiederhergestellt werden.



Links zur Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen:

http://www.adfc.de/files/2/110/111/FAF11.pdf

http://www.kompetenzzentrum-radverkehr.de/fileadmin/redakteure/pdf/LGB-ERA_2011.pdf

Landeswaldgesetz BW (§ 19, § 37, § 38)

http://www.landesrecht-bw.de/jportal/;jsessionid=D13336B0C0BBA627F1CFDFC991C665AE.jp91?quelle=jlink&query=WaldG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true#jlr-WaldGBWV14P34