

Der Radschnellweg soll rasch kommen

Marcel Haas, Radverkehrsbeauftragter beim Landkreis, gibt für Panzerstraße als Trasse Vollgas – Gespräche unter Beteiligten laufen

Der Radschnellweg Böblingen–Sindelfingen–Stuttgart auf der alten Panzerstraße soll rasch in Betrieb gehen und keine Hängepartie werden. Da sei „ordentlich Zug dahinter“, versichert Marcel Haas, der Radverkehrsbeauftragte des Landkreises Böblingen. Könnte es im Jahr 2018 mit der Eröffnung klappen?

VON SIEGFRIED DANNECKER

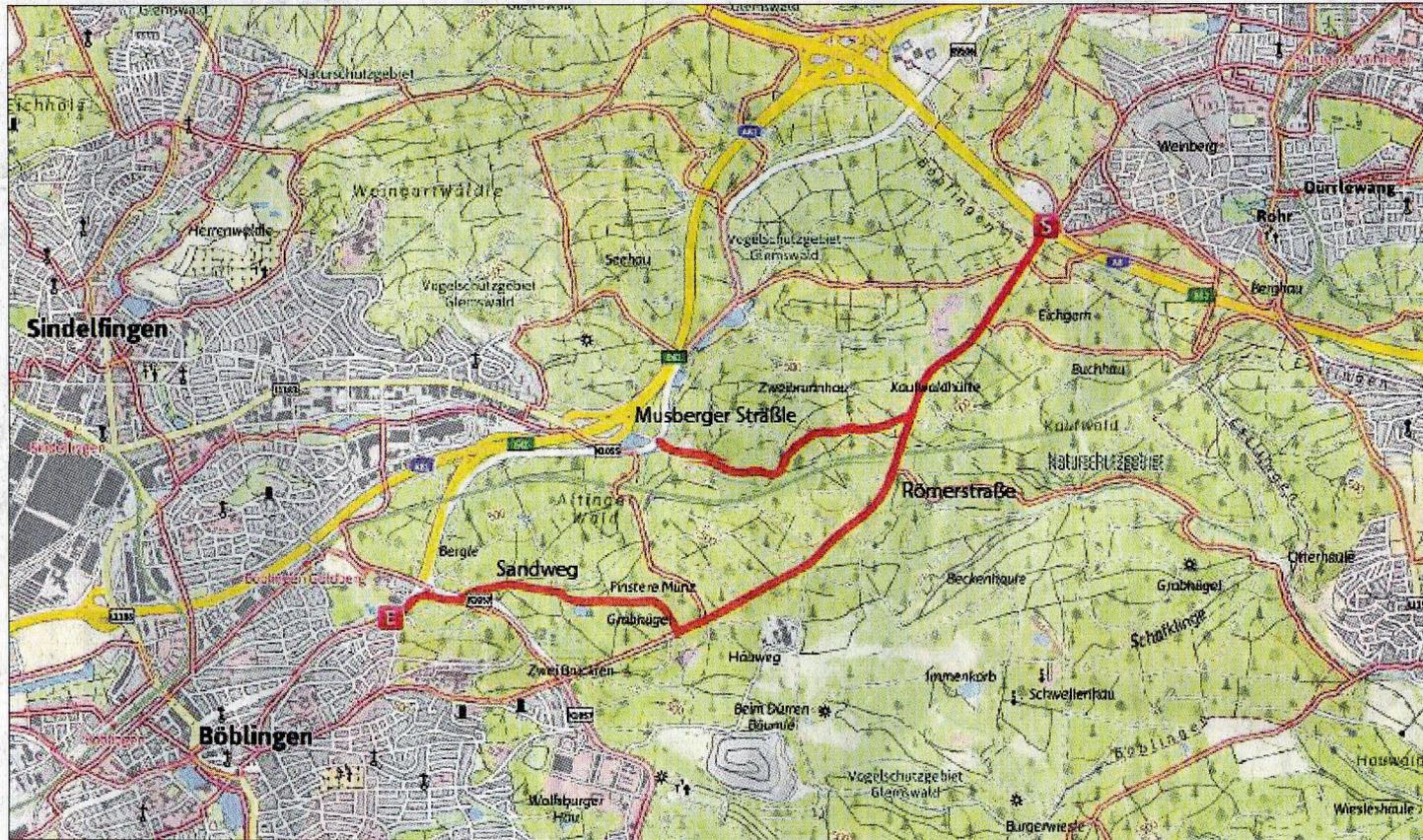
BÖBLINGEN/SINDELFINGEN. In der wachsenden Radlergemeinde hat der KRZ-Beitrag vom 28. März („Einst rollten Panzer, heute Kampfradler“) gutes Echo gefunden. Schnell(er) von und nach Stuttgart zu kommen, das ist der tretenden Gemeinde grad recht. „Ich war äußerst positiv überrascht zu lesen, dass der Landkreis das Thema Radschnellweg aufgegriffen hat“, schreibt beispielsweise Dr. Hermann Elsenhans.

Der Dagersheimer, der in der IT-Branche tätig ist, gehört zur Berufspendler-Fraktion. Er fährt oft ins Geschäft nach Degerloch. 20 Kilometer, einfach. Elsenhans, der dafür sein Mountainbike sattelt, macht es auch nicht viel aus, wenn er die Holperstrecke Panzerstraße unter die Pneu nimmt.

Gleichwohl wundert sich der Dagersheimer, weshalb so ein Radschnellweg über die topographisch anspruchsvollere Trasse Panzerstraße geführt werden soll statt entlang der alten B 14, die heutige K 1055 an den Hinterlinger Seen. Das sei doch weniger mit der Kirche ums Dorf herum und weniger wellig. Beispielsweise das Musberger Sträßchen als Zubringer zur Panzerstraße ist ein gewisser Zahnzieher – jedenfalls für ungeübtere Pedaleure.

„Wir haben einen Radweg parallel zur alten B 14 geprüft“, erklärt demgegenüber Marcel Haas, der Radverkehrsbeauftragte im Landratsamt. Das sei schon bei der Radverkehrskonzeption 2012/14 des Kreises passiert. Dann habe man die Idee verworfen. Denn die alte B 14 sei nicht nur eine bedarfsmäßige Ausweichstrecke, sollte auf der Autobahn mal wieder nichts mehr gehen. Vor allem wäre es „ein Rieseneingriff in den Wald oder den Hang“, so Haas, würde man eine separate Radlertrasse anlegen wollen: „Da braucht man entweder Schutzplanken oder großen Abstand zum Autoverkehr“, erinnert der 36-Jährige an die Verkehrssicherungspflicht. Nicht nur Flächenverbrauch und Naturschutz sprächen dem also entgegen, sondern auch immense Kosten.

Ergo kommt der passionierte Alltagsradpendler aus Altdorf zum Schluss, dass wenn nicht alles, dann doch viel für die Radautobahn Römer-/Panzerstraße spricht. Auch weil die auf Rohrer Höhe nahtlos ans Stuttgarter Radnetz „wegekonform“ andocke. Und weiter sei diese Strecke auch nicht unbedingt. „Das kommt ja immer auch darauf an, wo man herkommt und wo man hinwill. Auch der ADFC, der wie die beiden



Rot eingezeichnet in dieser Karte ist die alte Panzerstraße zwischen Böblingen und Stuttgart-Rohr. Der Sandweg ist der Zubringer Richtung Böblinger Therme, das Musberger Sträßle die Verbindungsbahn nach Sindelfingen hinein

Städte Böblingen und Sindelfingen mit im Boot der Gespräche sitze, präferiere die Panzerstraße durch die Natur. Auch wenn es vor allem Frauen geben mag, die so einen Weg in der Dunkelheit eher meiden.

Dass die Panzerstraße seit Dezember 2016 unter Denkmalschutz steht (siehe „Hintergrund“), macht Marcel Haas dagegen keine ultimativen Sorgen. Darüber führe man mit dem Regierungspräsidium konstruktive Ge-

spräche. Es gäbe beispielsweise die Idee, einen Teil im Original offen sichtbar zu belassen und alles andere zu asphaltieren. Am Schießstand der Amerikaner und in der Panzerkaserne seien ja auch noch Originale sichtbar. Das reiche eventuell. Und man müsse ja auch bedenken, dass es schon jetzt „Asphaltflicken“ in lädierten Passagen gebe und Randbereiche eingewachsen seien. Bei der „offenen Baustelle Denkmalschutz“

müsse man „abwarten, was die Abstimmung zwischen unserem Haus und dem RP als Auflage ergibt“.

Das Land und die von ihm ausgehende Initiative „RadNetz Baden-Württemberg“ seien jedenfalls entschlossen, das Vorhaben voranzubringen und schossen Geld zu. Fördermittel seien beantragt. Dass dann auch die Beschilderung einheitlich verbessert werden soll: Marcel Haas findet das sehr

nötig. Die Ausschilderung werde vermutlich schon im Sommer neu gemacht: „Die Schilder werden demnächst produziert.“ Die Arbeiten selbst hingegen müssen ausgeschrieben, Firmen gefunden werden. Das dauert deutlich länger.

Hat der Panzerstraßen-Radhighway erstmal komfortableren Belag, ist das Thema Winterdienst wichtig(er). Haas sagt, dass man das wisse, auch was das Musberger Sträßchen anlangt. Nasses Laub, Raureif, Schnee- und Eisglätte: Die Radlertrasse und ihre Zu- und Abwege bräuchten Räum- und Kehrmaschinen, damit die Ökopendler auch in der dunklen und kalten Jahreszeit sicher unterwegs sind.

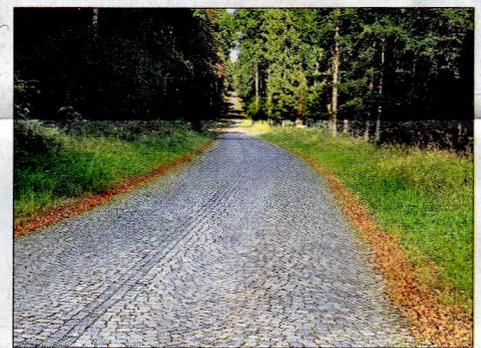
Mit den E-Bikes macht das Rad-Pendeln Sprung nach vorn

Auf Sindelfinger Markung ist das Musberger Sträßle die Zubringertrasse zur Panzerstraße. Auf Böblinger Terrain ist es der Sandweg, der bisher eine wassergebundene Decke hat. Die würde asphaltiert, so Marcel Haas. Alternativ prüfe man, ob es Sinn mache, den existierenden Parallel-Radweg entlang der Osttangente Böblingen-Schönau neu auszubauen. Dort sind nicht nur ein paar Verschwenkungen ein Problem. Auch Baumwurzeln lassen den Belag zu einer Holperstrecke werden.

Haas jedenfalls freut sich, dass sein Haus dem Radverkehr mehr als zuvor den Teppich ausrollt – gegen Stau, Lärm, Gestank und Feinstaubprobleme. Das Rad als alternatives Verkehrsmittel mache mit dem E-Bike-Boom nochmal einen gewaltigen Satz nach vorn. „Und das ist gut so.“



Marcel Haas



Historisches Kleinod mitten durch den Wald: die Panzerstraße von Böblingen nach Rohr

Hintergrund zur Panzerstraße

Denkmalgeschütztes Kopfsteinpflaster

- Die Panzerstraße zwischen Böblingen und Stuttgart-Vaihingen ist **1936 bis 1938 erbaut worden**. Es handelt sich um eine zweispurige, mit Natursteinen im Kleinpflasterformat (Hartstein, wohl Granit) gepflasterte Straße mit Randsteinen. Sie verband die ehemalige Ludendorff- und spätere Panzerkaserne in Böblingen mit der Kurmärker-Kaserne in Vaihingen (heute Patch Barracks). Die schweren Kettenfahrzeuge pendelten zwischen den Regimentern 7 und 8 hin und her. Zur Eröffnung am 7. Mai 1938 waren das mal eben 130 der Kettenfahrzeuge. „Für das Spektakel waren die Straßen mit Fahnen und Willkommensbänderolen geschmückt und zahlreiche Schaulustige versammelten sich auf dem Platz der Festivität“, heißt es auf der Homepage der „Forschungsgruppe Untertage e.V.“ im Internet.
- Dort steht weiter: „Zwischen den beiden Panzerkasernen wurde ein Verbindungsweg geschaffen, der dafür ausgelegt war,

die Panzer I und II der Regimenter hin und her zu bewegen. Als Straßenbelag wurde **Kopfsteinpflaster** eingesetzt, das sehr beständig war und durch die Panzerketten keinen Schaden nahm. Die Straße besteht aus zwei Fahrbahnen, die durch einen aus dunkleren Pflastersteinen eingelegten Mittelstreifen voneinander getrennt sind. Links und rechts laufen durchgängig Randsteine zur Fahrbahnbegrenzung. In gewissen Abständen wurden **Wartungsnischen** neben die Fahrbahn gelegt. Kubische Marksteine aus Eisenbeton waren beidseitig in regelmäßigen Abständen eingelassen und dienten der Orientierung. Viele sind heute noch vorhanden.“

- Nach fachlicher Prüfung wurde die etwa 15 Kilometer lange Panzerstraße **2016 als Kulturdenkmal** nach Paragraph 2 des Denkmalschutzgesetzes eingestuft. Der Paragraph besagt: „Kulturdenkmale im Sinne dieses Gesetzes sind Sachen, Sach-

gesamtheiten und Teile von Sachen, an deren Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschicht-



lichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht. Zu einem Kulturdenkmal gehört auch das Zubehör, soweit es mit der Hauptsache eine Einheit von Denkmalwert bildet.“

- „Für die Denkmaleigenschaft der Panzerstraße gibt es **wissenschaftliche Gründe, technische wie militärische**“, schreibt **Matthias Kreuzinger** von der Pressestelle des Regierungspräsidiums in Stuttgart-Vaihingen.
- Sindelfingens Lokalhistoriker **Klaus Phi-**

lippscheck hat in Erinnerung, „dass die Straße Stuttgart-Vaihingen-Böblingen jahrhundertlang keine große Bedeutung gehabt hat, weil Vaihingen mit dem Spitalwald und Möhringen dem Spital der Reichsstadt Esslingen gehörten – also für die Württemberger geradezu feindliches Territorium war.“

Die auch von Fuhrwerken benutzte Straße soll deshalb von Stuttgart aus über Magstadt und Sindelfingen (!) ge-laufen sein, dann weiter nach Böblingen, also auf württembergischem Gebiet. Erst mit dem Reichsdeputationshauptschluss 1806 kam Esslingen zu Württemberg und dann konnte die direkte Verbindung verstärkt und neu aufgebaut werden.

Auf seiner Suche nach Grenzsteinen, ein Faible für Philippscheck, hat er einen am **Katzenbach** (Foto) gefunden, der noch heute die Grenze zwischen Sindelfingen und S-Vaihingen bildet. Der „Dreilatz“ darauf ist die „Siegesfahne“ des Esslinger Spitals. (sd)