



Sehr geehrter Herr/Frau (Gemeinderat),

Beiliegend erhalten Sie vom Ortsverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC, Kreisverbands des Verkehrsclubs Deutschland VCD und der Radinitiative Böblingen RIBB konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in 2016.

Wir bitten, unsere Empfehlungen in Form von Anträgen fraktionsintern zu diskutieren mit dem Ziel, diese dann fraktionsübergreifend dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen. Gerne geben wir auch persönliche Erläuterungen. Über eine Rückmeldung zur fraktionsinternen Diskussion bedanken wir uns.

Freundliche Grüße

gez. Roland Schmitt

ADFC Ortsgruppe Böblingen/Sindelfingen

roland.schmitt@adfc-bw.de

gez. Hermann Wagner

VCD Ortsverband Böblingen

vcdkv.bb@t-online.de

gez. Jens Sundermann

Radinitiative Böblingen

jens.sundermann@freenet.de

## Antrag 1

### **Radabstellanlage S-Bahnstation Goldberg**

Die S-Bahnstation Goldberg ist neben dem Böblinger Bahnhof für Pendler und Bahnbenutzer die wichtigste Station an der S-Bahn von und nach Stuttgart. Im Bereich des freien Platzes (ehem. geplanter Kiosk beim Brückenabgang) ist eine wettergeschützte Radabstellanlage für 30 Fahrräder zu erbauen. Dazu 10 abschließbare Rad-Boxen für höherwertige Fahrräder und die Möglichkeit, E-Bikes aufzuladen.



## Antrag 2

### Schönbuchstraße

#### Beschreibung der Maßnahme:

Entlang der Schönbuchstraße gibt es keine durchgehende Führung für den Radverkehr. Teilweise sind die Gehwege für den Radverkehr frei gegeben aber ungeeignet. An der Lichtsignal-Anlage bei der Einmündung der Breitensteiner Straße entstehen lange Wartezeiten.

Im Zuge des für 2016 geplanten Umbaus im Bereich der Einmündung der Breitensteiner Straße wird die Schönbuchstraße zwischen der Wilhelm-Maybach Straße und der Schönaicher Straße beidseitig mit Schutzstreifen für den Radverkehr markiert um sicheres Radfahren im Sichtbereich des motorisierten Verkehrs zu ermöglichen.





## Antrag 3

### **Rad- und Fussweg entlang der Sindelfinger Straße (Seite Smart)**

Maßnahme BOB014\_1 + BOB014\_2 der Radverkehrskonzeption Lkr. Böblingen.

Baulast Gemeinde.

Nettokosten 29.300 €

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Der Rad- und Fussweg auf der Sindelfinger Straße in Richtung Sindelfingen (Seite Smart bis zur Leibnitzstraße) hat einen mangelhaften Teerbelag (Baumwurzeln, Schlaglöcher) und eine trennende Steinkante in Wegmitte (Sturzgefahr bei Nässe, Eis und Schnee).

Arbeiten: Entfernung der Steinkante und Erneuerung des Teerbelags.



## Antrag 4

### **Radweg über Calwer Brücke**

Die Calwer Brücke ist die wichtigste Verbindung zwischen der Böblinger Innenstadt, dem Industrie- und Handelszentrum Hulb mit seinen vielen Arbeitsplätzen und Dagersheim. Mit der weiteren Aufsiedlung des Flugfeldes, der Umgestaltung des Gewerbegebietes Hulb und dem Bau des geplanten neuen Klinikums nehmen sowohl Fuss- wie Radverkehr zu. Der heutige kombinierte Rad-Fussweg entspricht weder heutigen Erfordernissen noch Vorschriften (zu schmal).

#### **Zur Trennung von Rad- und Fußverkehr:**

Bau/Anbringung einer Brücke für den Fussverkehr auf der Ostseite der Calwer Brücke.  
Alternativ: Verbreiterung der Calwer Brücke durch Befestigung von Fußwegen beidseitig der vorhandenen Stahlkonstruktion. Umwidmung der bestehenden Fußwege zu Radwegen.  
Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Planung und Kostenermittlung.





## Antrag 5

### **Vorgezogene Haltelinie am Knoten Berliner-/Herrenberger Straße**

Maßnahme BOB006 der Radverkehrskonzeption Lkr. Böblingen.

Baulast Gemeinde.

Nettokosten 600 €

Vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr aus Fahrtrichtung Berliner Straße in Richtung Ehningen / Hulb. Durch die vorgezogene Haltelinie steht der wartende Radverkehr im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs und kann ungefährdet auf den gegenüberliegenden Rad-/Fußweg gelangen.



## Antrag 6

### RadNETZ Baden-Württemberg

Realisierung der Variante 1 (Herrenberger Straße - Wolfgang-Brumme-Allee - Friedrich-List-Straße) für die RadNetz Verbindung in beiden Fahrrichtungen.

Die Variante 1 ist die gradlinigere Verbindung und hat auch für den innerstädtischen Radverkehr den weitaus größeren Nutzen.

Um eine zeitnahe Planung zu ermöglichen, wird diese gegebenenfalls an ein externes Planungsbüro vergeben.



Im November 2014 hatte die Initiative „Radeln in Böblingen“ mehr als 40 konkrete, von Böblinger Bürgern gesammelte Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Böblingen an die Stadtverwaltung übergeben.

Im Laufe des Jahres hat die Stadtverwaltung die Umsetzung einer erheblichen Anzahl der vorgeschlagenen Verbesserungen veranlasst. Wir sehen in diesem gelungenen Beispiel der Zusammenarbeit unter Einbindung der fachkundigen Öffentlichkeit einen Weg, die Radverkehrssituation in Böblingen weiter zu verbessern.

Am grundlegenden Problem, dass es in Böblingen kein durchgängiges, den Anforderungen gerechtes Radverkehrsnetz gibt, hat sich allerdings weiterhin wenig verändert. 138 Bürger haben die Radverkehrsbedingungen in unserer Stadt beim ADFC Fahrradklimatestes (Nov. 2014) mit der Gesamtnote 4,2 (Schulnotensystem) bewertet. Böblingen nimmt damit Rang 38 von 41 innerhalb seiner Stadtgrößenklasse in Baden-Württemberg ein.

Zur nachhaltigen Verbesserung dieser Tatsache würden wir uns wünschen, dass das folgende, nicht haushaltsrelevante 10 Punkte-Programm im Gemeinderat beschlossen wird.

## Antrag 6

### **10 Punkte-Programm für mehr Fahrradverkehr in Böblingen**

- Das Fahrrad eignet sich als kostengünstiges, flexibles und vielfältig nutzbares Verkehrsmittel. Zur Entlastung der Stadt Böblingen vom Autoverkehr und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils werden seitens der Stadt folgende aufeinander abgestimmte Einzelmaßnahmen getroffen:
- Der Radverkehrsanteil soll bis 2020 auf 20 % gesteigert werden, der Zuwachs soll durch Verlagerungen vom MIV gewonnen werden. Der Radverkehr wird dazu auf allen Handlungsfeldern des Radverkehrssystems gefördert. Die interessierte und fachkundige Öffentlichkeit wird durch regelmäßig stattfindende Sitzungen der AG Radverkehr eingebunden.
- Die AG Radverkehr erhält eine feste Struktur und Aufgabendefinition in Form einer zu vereinbarenden Geschäftsordnung auf Basis der im Verkehrskonzept 2009 vorgesehenen Vorgehensweise:
  - *Im Rahmen der 1. Sitzung eines jeden Jahres soll gemeinsam zwischen Verwaltung und den Teilnehmern ein räumlicher Bereich bzw. ein Streckenabschnitt festgelegt werden, der im darauf folgenden Haushaltsjahr – bei größeren Bereichen gestreckt auf die nachfolgenden Haushaltsjahre – verbessert werden soll.*
  - *Somit wird sich regelmäßig die zeitliche Möglichkeit eröffnen, gemeinsam mit oder als selbstständiger Beitrag der AG Radverkehr in dem räumlich fokussierten Bereich, Mängel und Erfordernisse durch entsprechende Befahrungen festzustellen.*
  - *Aus den Rückmeldungen kann dann die Verwaltung interdisziplinär einen Vorschlag zur Verbesserung erarbeiten und im Anschluss an die Sommerpause mit der AG Radverkehr rückkoppeln.*
  - *Zeitlich abgestimmt zu den Beratungen des Haushaltsplans des Folgejahres können dann konkrete Maßnahmenvorschläge in die Gremienberatung eingebracht und ableitbare Umsetzungspakete zur Beschlussfassung gebracht werden.*
- Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll deutlich erhöht werden. Trotz steigender Zahl von Radfahrern soll die Zahl der Radfahrerunfälle verringert werden.
- Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Netz der Hauptverkehrsstraßen, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs als gleichberechtigt zu beachten, und es ist in jedem Fall nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen untersucht wurden. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Ausstat-



tung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die vertragliche Abwicklung im Mischverkehr notwendig. Gegebenenfalls sind Tempo 30 Strecken einzurichten.

- Bei allen Maßnahmen zum Straßenaus- und -umbau sowie zur Beschleunigung des ÖPNV soll jeweils eine verkehrssichere Radverkehrsführung (z.B. Radstreifen) gewährleistet werden. Als wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ist ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radroutennetz, das auch über verkehrsarme Straßen verläuft, einzurichten. Es ist mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen.
- Zur Beseitigung von bereits bekannten, leicht behebbaren Mängeln wird ein Sofortmaßnahmenprogramm aufgelegt. Personelle Unterstützung erfolgt mittels Beauftragung von Ingenieurbüros, mittel- und langfristig werden die eigenen personellen Kapazitäten für den Radverkehr erhöht.
- Die Straßen der Innenstadt sollen für den Radverkehr möglichst flächenhaft und gleichberechtigt mitbenutzbar sein, um grundsätzlich eine Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr zu erreichen.
- Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist verstärkt fortzusetzen. Die konsequente Anwendung der Bauordnung bei allen Neu- und wesentlichen Umbauten wird sichergestellt. In bestehenden Wohngebieten ist die Möglichkeit zu schaffen, für alle Anlieger auf Antrag Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum einzurichten.
- Offensive Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Böblingen