

Die neu gestaltete Radverkehrsführung am Knoten Calwer Straße - Einmündung Konrad-Zuse-Straße:

Hier wird Radfahren zur Mut- und Geduldsprobe!

Beim Anschluss der Konrad-Zuse-Straße an die Calwer Straße in Böblingen wurden beidseitig der Calwer Straße benutzungspflichtige Radstreifen angelegt. Diese Radstreifen beginnen direkt nach der Einmündung der Konrad-Zuse-Straße bzw. der Hanns-Klemm-Straße und enden jeweils wieder nach wenigen Metern. Eine übersichtliche Radverkehrsführung wurde ausschließlich aus Richtung der Konrad-Zuse-Straße verwirklicht. Zusätzlich wurden weitere ampelgesteuerte Querungen über die Calwer Straße, die Konrad-Zuse-Straße und auf der Zufahrt zum Parkplatz der Fa. Stauss eingerichtet.

Nachfolgend eine Bewertung, zusammengefasst aus verschiedenen Beiträgen von erfahrenen Alltagsradlern.

Zufahrt über die Calwer Brücke:



- Der Radweg über die Calwer Brücke ist viel zu schmal um den Rad- und Fußverkehr sicher aufzunehmen. Zusätzlich wurde genau an dieser Engstelle eine Querungsmöglichkeit neu geschaffen. Querungswillige Radfahrer und Fußgänger müssen in diesem Bereich auf die Grünphase warten und machen ein Durchkommen für den Radverkehr unmöglich. Konflikte sind hier vorprogrammiert!



- Diese Hauptroute des Radverkehrs ist als in beide Richtungen benutzungspflichtiger Geh- und Radweg ausgeschildert! Breite an dieser Stelle **1, 50m!**

Zufahrt aus der Konrad-Zuse-Straße:



- Die Führung des Radverkehrs ist gut ausgeführt.

Zufahrt aus nordwestlicher Richtung der Calwer Straße:



- Eine Führung des Radverkehrs ist hier nicht vorhanden und die Ausleitung ist 20 cm breit.



- An der Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auf der Süd-/Westseite der Calwer Straße fahren die KFZ viel zu dicht an Radfahrern vorbei. Der KFZ-Verkehr muss sich hier in die richtige Fahrspur einordnen. Dies erfordert häufig einen Spurwechsel genau dort wo der Radstreifen sehr schmal beginnt. PKWs, aber insbesondere lange Fahrzeuge (Busse und Lkws) kommen hier den Radlern gefährlich nahe! Diese können wegen des sofort ansteigenden Bordsteins nicht mehr ausweichen.

- **Zufahrt aus südöstlicher Richtung der Calwer Straße:**



- Die Ausleitung in nordwestlicher Fahrtrichtung ist viel zu schmal und der KFZ-Verkehr kann keinen ausreichenden Seitenabstand halten. An dieser Stelle wäre vom Radfahrer eigentlich ein Blick nach hinten gefordert. Die Lage des Schilderpfostens erfordert aber seine volle Konzentration nach vorne. Der Bordstein ist erst ab Höhe des Schildes abgesenkt.

Ende des Radstreifens in nordwestlicher Richtung der Calwer Straße:

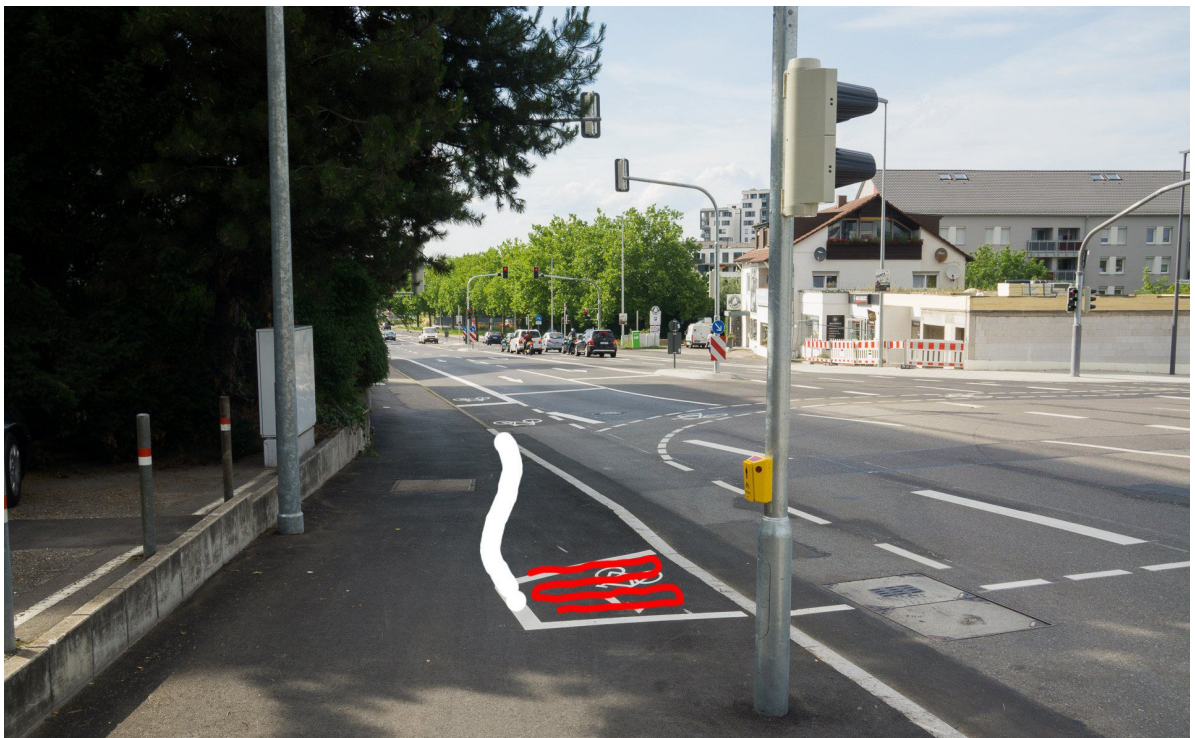


- Die Ausleitung des Radverkehrs auf der Calwer Straße in nordwestlicher Richtung erfolgt direkt in den Warte- und Zugangsbereich von Fußgängern und Radfahrern. Die Weiterführung des Radverkehrs soll wohl auf dem östlich der Calwer Straße geführten gemeinsamen Geh-/Radweg erfolgen und nicht im Sichtbereich des Autoverkehrs. Die Zufahrt zu diesem Weg erfolgt über zwei 90 Grad Kurven, welche den Radverkehr massiv ausbremsen und bei schlechten Wetterverhältnissen ein zusätzliches Risiko bilden. Insbesondere die Einmündung der Johann-Schütte-Straße in die Calwer Straße wird zu einem gefährlichen und unfallträchtigen Verkehrsknoten, da der Autoverkehr die Radfahrer gar nicht im Blick haben kann! Die Verlängerung des Radstreifens auf der Calwer Straße bis nach der Bushaltestelle in nordwestlicher Richtung entsprechend ERA2010 und Empfehlung der AGFK ist hier zwingend notwendig um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu gewährleisten.

Halte“spur“ an der Calwer Straße zur Querung in die Konrad-Zuse Straße:



- Die an sich gute Idee einer Halte- / Wendemöglichkeit für Linksabbieger in Richtung Konrad-Zuse-Straße ist mangelhaft umgesetzt. Diese Wendemöglichkeit soll den Radverkehr zwischen dem Industriegebiet Hulb und dem Bahnhof Böblingen aufnehmen?



- Warum wurde hier nicht die bei der Vorstellung des Planes in der AG Radverkehr eingezeichnete Haltespur (Parallel zur Straße verlaufend mit einer Kapazität für 4-5 wartende Radfahrer) gebaut. Zusätzlich wäre hier in eine Kontaktschleife sinnvoll, da der Taster für die Ampelanforderung vom Fahrrad aus nur sehr schlecht zu bedienen ist!

- Grundsätzlich ist für den Radverkehr stadteinwärts jetzt vor der Einmündung der Hanns-Klemm-Straße ein 2-maliger Wechsel der Fahrbahnseite angesagt. **Die zusätzlichen Wartezeiten an den Ampeln sind nicht akzeptabel!** Die Wartezeit für die Benutzung von 50m benutzungspflichtigem Radweg beträgt **fast 3 Minuten!** Die weitere Führung entlang der Calwer Straße in Richtung Stadtmitte findet auf einem freigegebenen Fußweg statt, incl. einer zusätzlichen gefährlichen Querung gegen die Fahrtrichtung über den für den Rad- und KFZ Verkehr nicht einsehbaren freien Rechtsabbieger in die Herrenberger Straße.

Einmal mehr wurde in Böblingen die Chance vertan, eine zukunftsweisende und attraktive Verbindung für den Radverkehr zu schaffen. Statt die Arbeitsplätze auf der Hulb mit dem Mobilitätszentrum am Bahnhof und der Innenstadt zu verbinden wurde hier an der Calwer Straße nur das bestehende Stückwerk um einen weiteren Flicker erweitert. Radfahrende, welche sich hier korrekt verhalten, sind wegen der meist fehlenden Führung und der mangelhaft gestalteten Ausleitungen gefährdeter, als solche, die gleich auf dem Gehweg weiter fahren. Auch dass viele Radler für 50 Meter Fahrt auf einem Radstreifen nicht drei Ampelquerungen mit langen Wartezeiten auf sich nehmen und einfach auf der „falschen“ Seite weiter radeln, ist durchaus nachvollziehbar. Mit solchen kleinteiligen und kurzsichtigen Maßnahmen ist eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen nicht zu verwirklichen.

Schutzstreifen und Radstreifen sind eine allgemein anerkannte und sinnvolle Führung für den innerstädtischen Radverkehr. Sie ermöglichen ein sicheres und zügiges Radfahren. Für alle Verkehrsteilnehmer sehr verwirrend ist allerdings, wenn wie hier in der Calwer Straße alle paar Meter die Führungsform wechselt (Radstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg, getrennter Geh- und Radweg, freigegebener Gehweg). Zusammen mit den hier sehr schlecht umgesetzten Ausleitungen besteht ein erhöhtes Unfallrisiko und auch ein großes Konfliktpotential.

Um die Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit in diesem neu gestalteten Bereich, insbesondere auch auch bei schlechten Wetterbedingungen und bei Dunkelheit, zu gewährleisten, sehen wir es als unverzichtbar an, dass ein in Sachen Radverkehrsplanung kompetentes Planungsbüro die Radverkehrsführung überprüft und ggf. korrigiert.

Nur eine durchgehende und deutlich markierte Radverkehrsführung auf Radstreifen zwischen der Johann-Schütte-Straße und der Herrenberger Straße gewährleistet ein sicheres und attraktives Radverkehrsangebot in diesem Bereich.

Gerne bieten wir allen Verantwortlichen und Interessierten, welche die geäußerte Kritik anhand dieser Dokumentation nicht nachvollziehen können, eine gemeinsame Befahrung der genannten Abschnitte an.

Roland Schmitt

ADFC Ortsgruppe Böblingen-Sindelfingen

Vorsitzender

Freudenstädter Straße 21

71034 Böblingen

roland.schmitt@adfc-bw.de

Tel.: +49 7031-278415

mobil: +49 178-178 4617