

Böblingen, 11.1.2022

Radverkehrsführung in der Stadtgrabenstraße

Sehr geehrter Herr Dr. Belz

Sehr geehrte Frau Kraayvanger,

die jüngste Umgestaltung der unteren Stadtgrabenstraße hat eine massive Enttäuschung in der Böblinger Fahrrad-Community ausgelöst. Der Radverkehr wurde auf einer der wichtigsten Verbindungen zwischen Elbenplatz und Postplatz weiter marginalisiert. Statt den Radfahrenden endlich angemessenen Platz auf der Fahrbahn zu geben, werden diese auf den Gehweg geschickt, wo sich Kinder aufhalten oder der tägliche Einkauf getätigt wird. Aus diesem Anlass haben wir in einer umfangreichen Meinungsbildung und Ideensammlung folgenden Konsens erzielt:

Der derzeitige Zustand ist untragbar. An mehreren Stellen ist die Beschilderung unvollständig und das Befahren der Stadtgrabenstraße entgegen der Einbahnstraße so nicht legal möglich. Im Falle eines Unfallschadens hat dies gravierende haftungsrechtliche Folgen für Radfahrende. Aus der Verwaltung wurde uns zugetragen, es handele sich um „bauliche Radwege“. In VwV-StVO zu §2 Rnr.10 zu Abs. 4 Satz 2, 3. ist eindeutig geregelt, dass Straßenraum erst zum Radfahrsteifen wird, wenn dies durch Zeichen 237 angeordnet ist. Eine rote Markierung am Boden, Radfahr symbole am Boden oder ein Zwischenbordstein reichen hierfür nicht aus. Die derzeitige Beschilderung haben wir in der Anlage zusammengetragen. An der auf dem Boden angezeichneten Umfahrung der Außengastronomie und den Kreuzungen mit der Turm- und der Schloßbergstraße (Verbot der Einfahrt - Verkehrsschild VZ 267) sind daher zwingend Zeichen 237 bzw. VZ 1022-10 anzubringen.

Auf dem bisherigen Radweg wurden zwischen Fa. Früh und Turmstraße mehrere Schilder aufgestellt. Diese Schilder engen den ohnehin knappen Raum unnötig weiter ein und sind aus unserer Sicht dringend zu versetzen. Ebenso das Schild am Ende der Umfahrung der Außengastronomie. Wir geben allerdings zu bedenken, dass durch die unabdingbare zusätzliche Beschilderung an der Umfahrung der Außengastronomie weitere Hindernisse entstehen.

Weiter sind wir enttäuscht, dass die vorgenommenen Umbaumaßnahmen in der AG-Radverkehr nicht thematisiert wurden. Wir sind dennoch weiterhin an einem konstruktiven Dialog mit den Entscheidungsträgern und der Verwaltung interessiert und haben hierzu folgende Vorschläge zusammengetragen. Grundlage dieser Vorschläge sind das erklärte politische Ziel, die Aufenthaltsqualität in der Stadtgrabenstraße deutlich zu erhöhen und dort den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Zudem betrachten wir auch die am 21.7.21 vom Gemeinderat beschlossenen Ziele, Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Erhöhung des Radverkehrsanteils, als Maßstab für die Planungen der Verwaltung. Durch die nun durchgeführten Veränderungen wurde weder die Aufenthaltsqualität gesteigert noch wurden die Bedingungen für Radfahrende verbessert. Für Radfahrende stellt die Umgestaltung eine deutliche Verschlechterung dar.

Zur Erreichung der og. Ziele sind die Verkehrsknotenpunkte Elbenplatz und Postplatz hindernisfrei für den Radverkehr zu verbinden, ohne Fußgänger\innen zu belästigen oder gar zu gefährden. Diese Wegverbindung, bzw. Teilstücke davon, zählen zu den wichtigsten Routen im Böblinger Radnetz.

Die ursprünglichen Pläne für die Umgestaltung der Stadtgrabenstraße wurden vom Regierungspräsidium gestoppt und angeordnet, dass zunächst eine Zählung nachgewiesen werden muss. Ob eine ausreichende Reduzierung des MIV alleine durch den Wegfall der Linksabbieger und Geradausfahrenden erreicht wird, scheint derzeit ungewiss. Wir würden es daher begrüßen, wenn die angeordnete Testphase tatsächlich genutzt wird, um verschiedene Maßnahmen zu testen. KFZ sollten überwiegend im Parkhaus geparkt werden und die Parkplätze, für die noch ausreichend Platz zur Verfügung steht, sollten dem Lieferverkehr und Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorbehalten sein. Die bisherigen Erfahrungen mit den seit einigen Monaten am Schlossbergring bestehenden Lieferparkplätzen zeigen jedoch bereits, dass diese engmaschig überwacht werden müssten. Fahrradständer in der Stadtgrabenstraße wären ebenfalls hilfreich, könnten gleichzeitig gegen Falschparker helfen. Diese könnten in der Testphase mobil gehalten werden, damit sie an verschiedenen Stellen und Positionen getestet werden können.

Die Personalknappheit in der Verwaltung ist uns bewusst. Sollte eine Testphase mit mehreren Umbauten nicht zu bewerkstelligen sein, schlagen wir vor, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich nach § 45 Abs. 1d StVO mit T15 auszuweisen und das Radfahren entgegen der Einbahnstraße freizugeben [VwV-StVO zu § 41 / Zeichen 220]. Alternativ könnte für die Gestaltung eines Radweges auf Musterlösungen zurückgegriffen werden. Diese sind geprüft und können schnell umgesetzt werden. (Siehe Anlage Musterlösungen des Verkehrsministerium Hessen) Sollte hierfür nicht ausreichend Platz zur Verfügung stehen, schlagen wir vor, die auf der Innenseite des Rings gelegenen Parkplätze zu entfernen.

Als finale Lösung schlagen wir eine Umwidmung nach Straßenrecht vor und regen eine Beratung durch das Verkehrsministerium Baden Württemberg an. Durch eine Umwidmung sollte es rechtssicher möglich sein, die Stadtgrabenstraße aufzuwerten und den zur Verfügung stehenden Raum neu aufzuteilen. (vgl. *Dr. Almut Neumann,* Rechtliche Hürden für die Verkehrswende: Der Umweg übers Straßenrecht . In: Legal Tribune Online, 30.12.2020)

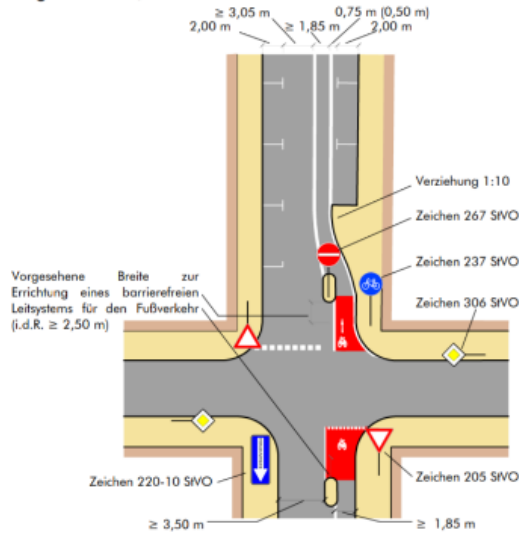
Wir verbleiben in der Hoffnung auf eine baldige Verbesserung der Stadtgrabenstraße.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Böblinger Radfahrerinnen und Radfahrer

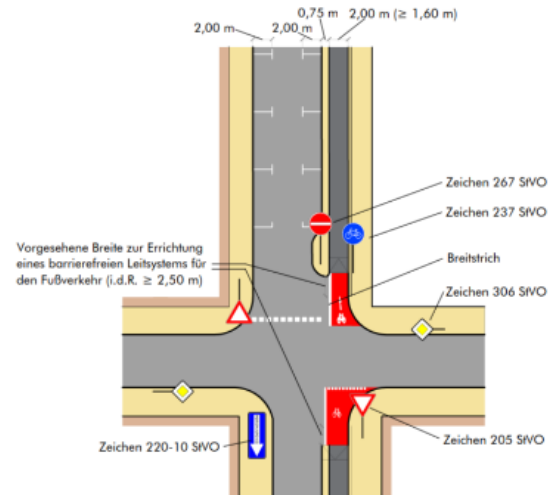
(30 Unterzeichnerinnen und Unterzeichner)

Einbahnstraßen mit Radfahrstreifen für den Radverkehr in Gegenrichtung beidseitiges Parken, innerorts



- Regelungen:**
- Die VwV-SVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen kommt hier nicht zur Anwendung.
 - RASt 06 Kapitel 6.1.1.6 - Tabelle 11: Einstreifige Richtungsfahrbahnen
 - ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2
- Anwendungsbereiche:**
- Diese Lösung kann auch auf Einbahnstraßen angewendet werden, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h beträgt.
 - Radfahrstreifen entgegen der Fahrtrichtung kommen nur in Frage, wenn Fehlnutzungen durch Kfz, wie Parken, Halten und häufiges Überfahren im Längsverkehr nicht zu befürchten sind. Ggf. sind die Radfahrstreifen dagegen zu sichern.
- Hinweise:**
- Die Fahrbahnbreite entspricht den Vorgaben der RASSt und sollte auf Sammelstraßen 3,50 m, mindestens jedoch 3,05 m betragen. Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen sind zwischen 3,75 m und 4,25 m empfehlenswert.
 - Bei der Anlage von Radfahrstreifen gilt die Mindestbreite von 1,85 m. Größere Breiten sind jedoch wünschenswert. Der Breitstrich auf der Seite der Stellplätze ist Teil des Sicherheitstrennstreifens.
 - Der Einmündungsbereich ist baulich oder durch eine Sperffläche zu sichern. Auf dieser Fläche sollte auch Zeichen 267 SVO (Einfahrt verboten) platziert werden.
 - Die bauliche Insel darf erst hinter dem Gehweg der querenden Straße beginnen.
 - Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

Einbahnstraßen mit baulichem Radweg in Gegenrichtung beidseitiges Parken, innerorts



- Regelungen:**
- Die VwV-SVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen kommt hier nicht zur Anwendung.
 - ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2
- Anwendungsbereiche:**
- Radwege gegen die Einbahnrichtung.
 - Diese Lösung kann auch auf Einbahnstraßen angewendet werden, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h beträgt.
- Hinweise:**
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschleuse zu vermeiden.
 - Radwege entgegen der Einbahnrichtung entsprechen in den Regel- und Mindestmaßen den ERA-Anforderungen für Einrichtungsradwege von 2,00 m, mindestens jedoch 1,60 m.
 - Der Radverkehr mit der Einbahnrichtung kann je nach Gefährdung auf der Fahrbahn oder auf einer eigenen Radverkehrsanlage geführt werden. Zweirichtungsführungen auf einer Seite führen meist zu zusätzlichen Fahrbahnquerungen und Gefährdungen an Einmündungen.
 - Der bauliche Sicherheitstrennstreifen des Radwegs darf erst hinter dem Gehweg der querenden Straße beginnen.
 - Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

