

---

## **6-streifiger Ausbau der A81 – Erneuerung der Brücke i.Z. der K1073 über die A81**

Hier fehlende Radverkehrsführung während der Baumaßnahme; Fragen aus dem Gemeinderat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Abbruch des nördlichen Teils der K1073-Brücke über die A81 ist die Radwegeverbindung von/nach Dagersheim entfallen. Dem Radverkehr wird nun für 12(!) Monate eine lange Umleitung mit 8(!) Ampeln in Richtung BB und mit 4 Ampeln in Richtung Dagersheim zugemutet. Das Ziel der Stadt Böblingen, mehr Mobilität vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern wird so konterkariert.

### **A) provisorische Brücke**

In der GR-Sitzung am 18. Mai 2022 wurde dargestellt, dass temporär eine Brücke für den Rad- und Fußverkehr erstellt wird (siehe angehängte Seite aus der Präsentation). Was ist aus dieser Brücke geworden? Kommt dieses Provisorium noch (z.B. Aufstellung bei besserem Wetter)? Hätte das Provisorium nicht an dem Wochenende der A81-Sperrung aufgestellt werden müssen? Warum ist dieses am 18.05.2022 zugesagte Provisorium nicht erstellt worden? Übrigens: Diese Behelfsbrücke wäre nicht nur für den Radverkehr sondern auch für den Fußverkehr und Flugfeld-Jogger\*Innen sinnvoll.

### **B) Führung Radverkehr auf der Straße bei reduzierter Kfz-Geschwindigkeit und VZ 277.1**

Wir haben in Erinnerung, dass man den "mutigen, selbstbewussten, schnellen" Radfahrerenden auch ermöglichen wollte, auf der Straße zu fahren. Jedoch stehen nun Verbotsschilder. Wie ist hier die Position? Könnte man durch Kfz-Geschwindigkeits-Reduzierungen und Beschilderung Radler-überholen-Verboten (Verkehrszeichen 277.1) eine sichere Radführung auf der K1073 erreichen?

### **C) Pop-Up Lane auf der Hulb**

In der Befürchtung, dass während der A81-Sperrung die Chance für eine Behelfsbrücke vertan wurde: Kann man auf der Hulb (z.B. in der Otto-Lilienthal-Str.) wenigstens als Behelfslösung eine Pop-Up-Lane für Radfahrende kombiniert mit temporären Markierungen für Aufstellflächen, etc einrichten? Bzgl. Verkehrsdurchsatz-Leistung: Auf der Hulb laufen in Ost-West-Richtung 3 Straßen parallel (Hanns-Klemm-Str, Wolf-Hirth-Str, Otto-Lilienthal-Str), so dass die Auswirkung einer temporären Pop-Up-Lane für Kfz. vertretbar sein dürfte.

Unsere Fraktion möchte gerne wissen, wie die Stadtverwaltung mit dem Thema Dagersheim-Radverkehrs-Sperrung über die Dauer der nördlichen K1073 Brückenerneuerung (12 Monate, oder?) umgehen möchte. Momentan senden wir als Stadt eine sehr, sehr Fahrrad-unfreundliche Botschaft an die Dagersheimer Bewohnerschaft und die Daimler-Rad-Pendler\*innen. Wir hören viele enttäuschte Stimmen aus der Rad-affinen Bürgerschaft.

Sehr geehrter Herr ...,

vielen Dank für Ihre Anfragen zur Thematik der provisorischen Führung von Fußgängern und Radfahrern während der Erneuerung der Brücken im Zuge der K1073 über die A81. Die Stadt Böblingen hat bereits frühzeitig gegenüber der DEGES kommuniziert, dass während der Bauarbeiten zur Erneuerung der Brücke über die A81 insbesondere bei der Erneuerung der nördlichen Brückenhälfte eine provisorische Führung vor allem für die Fußgänger im Bereich der Baustelle zur Vermeidung größerer Umleitungen ihr ein wichtiges Anliegen wäre. Die DEGES hat sich dieser Thematik angenommen, obwohl ein solches Provisorium in der Planfeststellung nicht vorgesehen und somit auch kein Budget eingeplant ist, und einen Standort einer provisorischen Querung der A81 nördlich der Brückenbaustelle direkt in das Schwippetal favorisiert. Eine mögliche Realisierung der provisorischen Fg.-Brücke wurde der Stadt gegenüber von Seiten der DEGES im Frühjahr letzten Jahres kommuniziert und von dieser dann so weitergegeben. Die DEGES ist seinerzeit von Gesamtkosten ca. 0,25Mio.€ ausgegangen. Zum Ende des letzten Jahres zeichnete sich dann ein anderes Bild ab. Auf Grund der allgemein deutlich gestiegenen Baukosten sowie der Kostenexplosion bei der prov. Fg.-Brücke selbst – mittlerweile ging die DEGES auf Grundlage einer inzwischen erstellten detaillierten Fachplanung von bis zu 0,6 Mio.€ Gesamtkosten aus – ist der DEGES, auch im Hinblick auf das insgesamt doch eher gering ausgeprägte Fg.-/Radverkehrsaufkommen in dieser Relation, eine Realisierung dieses Zusatzangebotes nicht möglich. Angesichts der Länge der Umleitungsstrecke über die O.-Lilienthal-Straße mit einem Wegeaufwand von 1.966m gegenüber der Originalstrecke von 1.217m in der Relation zwischen J.-Schütte-Straße und Daimler-Knoten (+62%) lässt sich auch nicht von einer unzumutbaren Mehrbelastung für Radfahrer sprechen, so dass uns auch in Anbetracht des wahrscheinlich sehr hohen Aufwands für die provisorische Brücke sowie dem nach wie vor bestehenden ÖPNV-Angebot zwischen Dagersheim und Böblingen für Fußgänger unsererseits keine schlüssige und zwingende Argumentation zur Durchsetzung unserer Forderung gegenüber der DEGES vorliegt.

Auch die Vorschläge zur Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn der K1073 auf der südlichen Brückenhälfte sehen wir kritisch. Insbesondere in der Fahrtrichtung Dagersheim liegt die K1073 in einer Steigung, die zu verhältnismäßig sehr geringen Geschwindigkeiten der Radfahrer führt. Kombiniert durch die Verschwenkungen der Fahrstreifen, die enge Führung durch die Betongleitwände und die schwer zu erfassende Baustellensituation ist hier ein sehr hohes Maß an Aufmerksamkeit insbesondere der Lkw-Fahrer erforderlich. Aus Verkehrssicherheitsgründen sehen wir hier deshalb besondere Gefahren insbesondere für die ungeschützten Radfahrer selbst bei Tempo 30. Deshalb sehen wir in der gegenwärtigen Baustellensituation keine Möglichkeit die Fahrbahn für den Radverkehr freizugeben.

Bei der Hulb handelt es sich um ein Gewerbegebiet mit einem überdurchschnittlichen Schwerverkehrsaufkommen. Bei Fahrbahnbreiten von 9,5m und einem Parkstreifen von 2,0m ergibt sich eine Restfahrbahnbreite von 7,5m. Zum Parkstreifen müsste ein Sicherheitsstreifen von 0,75m eingerichtet werden. Die Pop-up-Lane müsste in der Dimensionierung mindestens einem Radstreifen entsprechen, der eine Breite von 2,10m brutto (1,60m netto + 2x 0,25m Breitstrichmarkierung) hat. Da das Angebot in beiden Richtungen benötigt wird, müsste in der Gegenrichtung ein Radstreifen von 1,85m Brutto ab Fahrbahnkante angelegt werden. Damit würde eine Restfahrbahnbreite von 2,80m verbleiben. Das ist bei dem dort vorherrschenden Lkw-Verkehr selbst im Einrichtungsverkehr eindeutig zu wenig. Die Einrichtung von Einrichtungsverkehr ist weiterhin mit einem

deutlichen Wegemehraufwand und damit höheren Umweltbelastungen verbunden. Wir sehen dies nicht im Verhältnis zu dem Aufkommen der Radfahrer im Umleitungsverkehr. Auch die Aufhebung des Parkens würde bei Einrichtung von beidseitigen Radstreifen nur noch zu einer verbleibenden Restfahrbahnbreite von 5,8m führen. Bei den häufigen Begegnungsfällen des Schwerverkehrs ist dies nicht ausreichend. Hier liegt die Mindestbreite selbst bei eingeschränkten Verhältnissen bei 6,0m.

Es sicherlich keine Frage, dass für Radfahrer in der Relation Böblingen – Dagersheim mit dem bauzeitlich bedingten Entfall der Verbindung im Zuge der K1073 ein drastische Verschlechterung der Verbindungsqualität für einen relativ langen Zeitraum einhergeht. Aber unter Abwägung der vorgenannten Argumente, Möglichkeiten und Konsequenzen kommen wir zu dem Schluss, dass die gegenwärtig vorgesehene Umleitung für Radfahrer unter Nutzung der vorhandenen Gegebenheiten zumutbar und verkehrssicher ist. Unsere Abwägungsprozess ist dabei vor allem unter Berücksichtigung der Erfordernisse und Bedeutung aller Verkehrsarten zu Stande gekommen. Das damit auch Nachteile für den Radverkehr verbunden sind, ist uns dabei bewusst.