

# Strukturelle Diskriminierung von Fuß- und Radverkehr

Seit 2020 gibt es in Böblingen ein überarbeitetes [Mobilitätskonzept](#) („Ziele Mobilitätskonzept 2020“). Eines der Ziele ist, den Radverkehrsanteil für Fahrten zwischen 1 und 5km auf 25% zu heiven. Geschätzt heißt das, auf das Fünffache des heutigen Niveaus zu kommen. Das ist der Wille der Bürgermeister, des Gemeinderates und damit der Verwaltung.

Derartige Vorhaben sind nicht schlagartig über Nacht erreichbar. Es bedarf einer Fülle von abgestimmten Maßnahmen über einen langen Zeitraum. Man beginnt damit besser gestern als heute, denn 25% ist ein ehrgeiziges Ziel. Es ist auch einer von (hoffentlich) vielen Böblinger Beiträgen zur Eindämmung der Erderhitzung.

Um den Radverkehrsanteil zu erhöhen, müssen viele ineinandergreifende Maßnahmen umgesetzt werden, unter anderem:

- Bau von sicheren Radwegen auf den Hauptstrecken in naher Zukunft
- Einheitliches und konsequentes Agieren der beteiligten Ämter (Ordnungsamt, Verkehrsamt, Stadtplanung,...)
- Fahrradfreundlichere Umleitungen an Baustellen, Gleichberechtigung mit dem Autoverkehr, korrekte Beschilderung
- Die Bewertung des aktuellen ADFC Fahrradklimatests 2022 war gleichermaßen negativ.
- Werbung für den Radverkehr
- Aufklärung über Verkehr z.B. im Amtsblatt:
  - Fuß- und Radverkehr ist innerorts deutlich effizienter als Autoverkehr!
  - **Jeder Radfahrer mehr auf den Straßen ist ein Autofahrer weniger und sorgt damit für einen flüssigeren Autoverkehr! Das muss in die Köpfe der Böblinger Bürgerinnen und Bürger.**
  - Mehr Radverkehr sorgt für mehr Sicherheit durch die Gewöhnung der Autofahrer an den Radverkehr
- Intensive Ahndung von zugeparkten Rad- und Fußwegen, Schülertaxen, usw.
- Priorisierung von Radwegen gegenüber dem ruhenden Verkehr
- Fahrradfreundliche Ampelschaltungen

Konkret sehen wir von der Radinitiative BB, dass nur wenige der obigen Punkte angegangen werden. Im Gegenteil, denn an den aktuellen Autobahnbaustellen wurde der Radverkehr – wie in Böblingen leider üblich – weiter an den Rand gedrängt. Beispielhaft die Verbindung Böblingen – Sindelfingen und zurück (am Hornbach vorbei). Hier wurden AUF DER AUTOBAHNBRÜCKE alle vier Autospuren erhalten, während dem Radverkehr eine Spur genommen wurde und über die teilweise vierspurige Straße auf einen nun Zweirichtungsradweg Gehweg umgeleitet wird, mit einer gefährlichen Einmündung beim Baumarkt Hornbach (Stelle IBM-Straße).

Die Baustellen waren sehr unvollständig beschildert, was erst nach mehrmaligem Nachfragen korrigiert wurde. Der Vorschlag einer gemeinsamen Befahrung der Baustelle blieb unbeantwortet.

Die Böblinger Stadtverwaltung diskriminiert strukturell den Fuß- und Radverkehr nachweislich. Das ist so nicht hinnehmbar und widerspricht eindeutig den selbst gesteckten Zielen der Stadt Böblingen. Konsequenterweise zeigt der aktuelle ADFC Fahrradklimatest seit 2020 keinerlei Verbesserungen.

## Unsere Forderungen

- Baustelle Verbindung BB Richtung Hornbach / Sindelfingen:
  - **Ersetzung einer Autospur durch einen kombinierten Fuß-Radweg von der Leibnizstraße bis zur Waldenbacher Straße. Damit entfällt der Straßenseitenwechsel für Radfahrer. Radverkehrsexperten sehen keine verkehrsrechtlichen Probleme.**
- Allgemein
  - Konsequente Umsetzung der oben genannten Maßnahmen
  - Grundsätzliche Kooperation und konstruktiver Umgang von Anfragen an das Ordnungsamt bzgl. Radverkehr

Wir bitten Sie als Oberbürgermeister, Baubürgermeisterin, Gemeinderätinnen und Gemeinderäte eindringlich, eine nachhaltige Verkehrspolitik umzusetzen, die ihre selbst gesteckten Ziele erfüllt.

Mit freundlichen Grüßen

**Radinitiative BB, 25.4.2023**

## Beispiele für strukturelle Diskriminierung von Fuß- und Radverkehr

Hier behindern sich Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Radfahrer und E-Scooterfahrer in jeweils beiden Fahrtrichtungen gegenseitig. Das ist die Umleitung der Autobahnbaustelle Sindelfingen in Richtung Böblingen (an Bushaltestelle bei Hornbach vorbei). Wir fordern von Böblingen in Richtung Sindelfingen eine eigene Radspur auf der Hauptstraße (über die Autobahnbrücke) von der Leibnizstraße BB bis zur Waldenbacher Straße Sifi, sodass der Seitenwechsel entfällt.



## Weitere Beispiele:

Seit über einem Jahr Baustelle an der Herrenberger Straße. Die Radweg endet abrupt, kein Hinweis, dass Radler auf der Straße weiterfahren dürfen, kein Tempo 30, kein Rad-Piktogramm.



Kompletter Kontrollverlust an der Wilhelmstraße, welche die Bahnhofstraße kreuzt. Hier wird wild und umsonst geparkt, was um so mehr Autofahrer anlockt. Von Fußgängerzone kann keine Rede mehr sein. Geahndet werden Parkvergehen nicht.



Wie Radfahrer vom Bahnhof in Richtung Elbenplatz fahren sollen, ist leider völlig unklar – seit mehr wie einem Jahr. Es gibt keinerlei Beschilderung. Es gab dazu mehrfache Eingaben auch in der Gruppe AG Radverkehr.