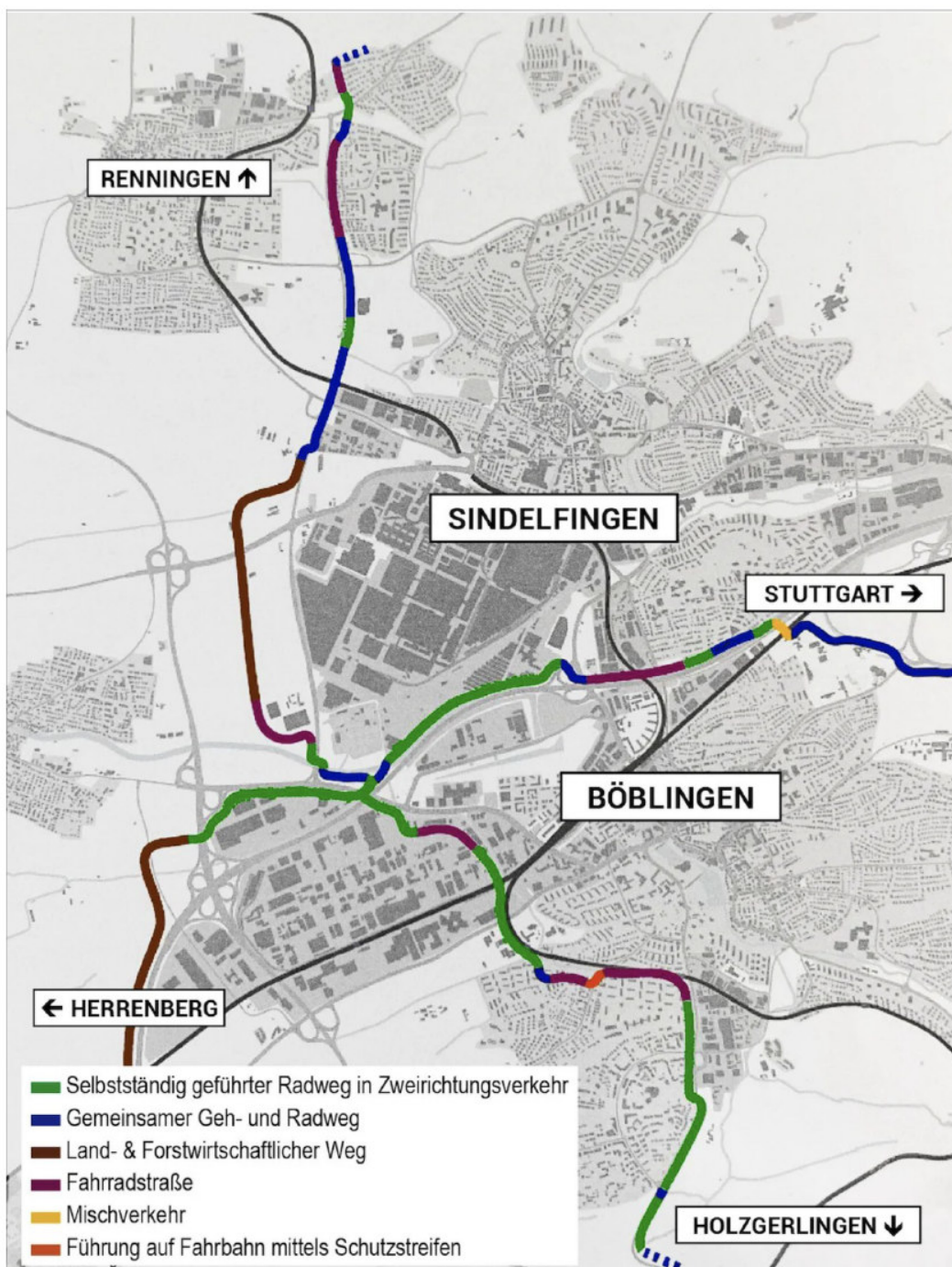


Bedeutung der Turmstraße zu erwarten. Diese Fragen werden deshalb seitens der Verwaltung noch eingehender zu prüfen sein.

Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches dürfen Fahrzeuge sich mit Schrittgeschwindigkeit (4-7km/h) bewegen. Dies gilt auch für Radfahrer.

TOP 2: Radschnellwege im Bereich Böblingen (Hr. Gremler)

Die im Landkreis geplanten bzw. teilweise schon realisierten Radschnellwege RS1 – Stuttgart – Herrenberg und RS 18 - Leonberg – Renningen – Magstadt – Böblingen – Holzgerlingen werden einen Schnittpunkt im Bereich Böblingen (Böblinger Straße / A81 / Daimler-Straße) haben (siehe Lageplanausschnitt). Der derzeit favorisierte Verlauf ist im Lageplan dargestellt.



Planerstellung: orange edge, Hamburg; bearbeitet: J. Sundermann, Böblingen

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen auf Böblinger und Sindelfinger Gemarkung werden derzeit überschlägig auf ca. 40 Mio.€ geschätzt, wovon derzeit ca. 20 Mio.€ in Baulastträgerschaft der Stadt Böblingen gesehen werden. Besonders hohe Aufwendungen werden für die Querung der Gäubahn, der Herrenberger Straße sowie der A81 unterstellt. Mit Beschluss der Drucksache 23/120 (18.07.23; auf Homepage Stadt BB inklusive Anlagen einsehbar) im Gemeinderat Böblingen wurden die Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie des Landkreises grundsätzlich gebilligt und die Einleitung konkreter Planungen ermöglicht. Weitere Abstimmungen, insbesondere mit dem Landkreis, werden dazu geführt werden.

Radwegverbindung BB- Dag. – Spitzkehre an der Daimler-Straße (Hr. Gremler):

Herr Gremler stellt den Sachstand zu den Untersuchungen zum Umbau der aus fahrdynamischer Sicht ungünstig angelegten „Spitzkehre“ im Radweg von BB nach Dag. in Höhe der Böschung G.-Daimler-Straße vor. Es wurden mehrere in der Art des Aufwandes und in der Qualität unterschiedliche Varianten untersucht und vorgestellt. Mit Beschluss des GR vom 18.07.2023 (DS23/121; auf (Homepage Stadt BB einsehbar) sollen vertiefende Untersuchungen dazu durchgeführt werden.

Stadtradeln 2023 – Auswertung (Hr. Veen)

Am Stadtradeln haben in 2023 mehr Radfahrende teilgenommen als 2022. Trotzdem ist hier noch einiges Potential vorhanden, das durch mehr Öffentlichkeitsarbeit gehoben werden soll.

Kampagne „Nimm Rücksicht“ (Fr. Gaietto)

Frau Gaietto informiert über die Kampagne „Nimm Rücksicht“ bei der über mehrere Wochen im Herbst (ab 20.11.2023) und im Frühjahr 2024 verstärkt Rad-/Gehwege hinsichtlich illegalen Parkens kontrolliert werden sollen.

Anfragen von Radfahrenden:

- Baustellenumleitungen

Aus Sicht der Nutzer scheint es Verbesserungen zu geben. Die Verwaltung ist immer bemüht, auch die Interessen von Radfahrern und Fußgängern bei Umleitungen gleichberechtigt zu berücksichtigen. Allerdings ist dies immer eine Abwägung zwischen den Möglichkeiten und Erfordernissen, die in der Gesamtheit aller Verkehrsarten betrachtet werden muss.

- Lichtsignalanlagen

- LSA Herrenberger Str. / Calwer Str. – Linksabbiegen für Radfahrer

Für linksabbiegende Radfahrer gibt es keine separaten Rad- oder Schutzstreifen. Die Nutzung der Furten über die Herrenberger Straße und die Calwer Straße ist mit einem hohen Zeitaufwand verbunden. Es wird empfohlen sich auf dem normalen Kfz-Linksabbiegefahrstreifen einzuordnen. Bei den Zwischenzeiten der LSA sind die längeren Räumzeiten für Radfahrer auf den normalen Fahrstreifen mitberücksichtigt. Eine bauliche Änderung ist wegen mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich.

- LSA Calwer Str. / H.-Klemm-Str. – Linksabbiegen Radfahrer

Für linksabbiegende Radfahrer gibt es keine separaten Rad- oder Schutzstreifen. Hier kann die nachfolgende Fg.-Furt über die Calwer Straße oder direkt der Linksabbiegefahrstreifen

genutzt werden. Eine bauliche Änderung ist wegen mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich.

- LSA Talstraße / Karlstraße – fehlende Anforderungsschleife für Radfahrer
In der Tat besteht nur eine Schleife für Anforderung / Bemessung Kfz-Verkehr. Allerdings sieht Phasensteuerung eine Freigabe dieser Zufahrt in jedem Umlauf auch ohne Anforderung vor. Trotzdem werden die Auswirkungen geprüft und ggf. die Schleife ergänzt.

- LSA Talstraße / Karlstraße – Linkseinbiegen aus der Talstraße in die Karlstraße, Schleife reagiert nicht auf Radfahrer
Wird geprüft und geändert.

- LSA Herrenberger Str. / H.-Packard-Str. – Anforderung Querung Herrenberger Str. nur über Taster möglich – lange Wartezeiten
Eine Änderung der Anforderung Radfahrer zum Queren der Herrenberger Str. ist hier nicht möglich, da auch andere Radbeziehungen (Zweirichtungsradweg ab H.-P.-Str.) dann eine Anforderung mit auslösen würden. Im Zuge der Einführung der Digitalisierung der Verkehrsteuerung (V2X) wird künftig eine digitale Kommunikation zwischen den Fahrzeugen (Radfahrern) und der Signalanlage möglich sein. Die Stadt bereitet derzeit die Ausstattung der Anlagen mit dieser Technik vor. Dann wird bei Eingabe der Fahrtroute per Rad über eine entsprechende App und Standortortung (GPS) eine direkte Kommunikation mit der LSA zur Meldung eine Anforderungsfreigabe möglich sein. Ob diese dann sogleich geschaltet wird, hängt dann allerdings vom allgemeinen Verkehrsgeschehen ab.
Die Bemessung der Linkseinbieger wird überprüft.

- LSA Talstraße / Sindelfinger Str. / Jahnstr. – unzureichende Qualität / Angebote für Radfahrer
Die Probleme an der LSA sind bekannt. Gegenwärtig prüft die Verwaltung Möglichkeiten zur Änderung der gesamten Knotenanlage im Rahmen Sanierung Mühlbachstraßenquartier. Das betrifft dann auch die Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsangebotes insbesondere in der Hauptrelation Fr.-List-Platz (Kreisverkehr) – Sindelfinger Straße Richtung Sindelfingen (beide Richtungen).

- LSA Tübinger Str. / Maurener Weg – Lange Wartezeiten
Diese LSA weist noch ein Festzeitprogramm mit starrer Schaltung der einzelnen Phasen auf. Dadurch ergeben sich in Schwachlastzeiten unnötig lange Wartezeiten für Radfahrer / Fg.. Hier soll ein verkehrsabhängiges Programm eingerichtet werden, dass insbesondere in Schwachlastzeiten deutlich flexibler auf Anforderungen reagieren soll.

- LSA Panzerstraße / Herdweg / Zufahrt Main Gate Panzerkaserne – lange Wartezeiten zur Querung der Herdstraße / Zufahrt Main Gate
Wg. der hohen Auslastung in der Relation Panzerstraße – Panzerkaserne musste der Teilknoten Herdweg / Zufahrt Main Gate mit signalisiert werden. Die Ergebnisse sind nicht zufriedenstellend aber nur noch marginal verbesserbar. Dadurch kommt es auch zu erheblichen Wartezeiten für Radfahrer an diesen Knoten. Perspektivisch soll das Main Gate verlegt werden.

- LSA W.-Brumme-Allee / prov. Anbindung Flugfeldallee / Zuf. TBS – lange Wartezeiten bei Seitenwechsel W.-Brumme-Allee
An diesem Knoten muss der Zweirichtungsverkehr in/aus Richtung Sindelfingen aufgelöst werden. Eine Weiterführung des Zweirichtungsverkehrs auf der östlichen Seite ist wg. Zufahrt Wildermuth-Kaserne und fehlender Rad-anlagen im Bereich Kreisverkehr Talstraße aus

Sicherheitsgründen nicht möglich. Eine parallele Freigabe der Rad-/Fg.-Furten über die Zufahrt TBS und W.-Brumme-Allee Süd ist aus Leistungsfähigkeitsgründen im Kfz-Verkehr nicht möglich. Durch den Ausbau der A81 wird die Südrampe der AS BB/Sifi in 2024 direkt an die Flugfeldallee angeschlossen werden. Damit wird für die Zeitdauer von über 2 Jahren zusätzlicher Verkehr über den Knoten geleitet werden. Damit wird die gegenwärtige Situation weiter anhalten. Eine Änderung ist erst mit der Schaffung eines durchgehenden Rad-/Fg.-Angebots westlich der W.-Brumme-Allee von Sindelfingen nach Böblingen zu erwarten. Planungen werden dazu gegenwärtig vorgenommen.

- Signalisierter BÜ Zimmerschlag – lange Wartezeiten

Die Schrankenschließzeiten sind nach Vorgaben der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) berechnet und seitens des Eisenbahnbundesamtes (EBA) geprüft und genehmigt worden. Veranlasser war die Schönbuchbahn. Eine Änderung ist nicht möglich. Die langen Wartezeiten resultieren aus dem Umstand, dass Züge in Richtung Dettenhausen die Schrankenschließung ungeachtet eines Haltes am Bahnsteig anfordern, um damit auch ein mögliches „Durchrutschen“ abzusichern. Gleiches gilt auch am BÜ Tübinger Straße.

- Strecke Herrenberger Str. von Breslauer Str. – Parkstr. – keine Koordinierung für Freigabe Rad

Hier soll geprüft werden, ob an einigen LSA die Freigabe Rad gegenüber der Freigabe Kfz-Verkehr geändert werden kann, um so einen besseren Durchfluss für den Radverkehr zu erreichen. So kann wg. des separaten Radstreifens stadteinwärts an der LSA Herrenberger Str. / Calwer Str. der Radfahrer früher Grün erhalten als der parallele Kfz-Verkehr.

- LSA Elbenplatz, Rechtsabbieger Rad in die Poststraße – Warum bei Rechtsabbiegen Kfz keine Freigabe für Rechtsabbieger Rad

Aus Sicherheitsgründen erhalten Radfahrer in der Zufahrt Herrenberger Straße am Elbenplatz keine Freigabe, wenn der parallele rechtsabbiegende Kfz-Verkehr Freigabe hat. Eine getrennte richtungsbezogene Signalisierung wird es wegen Verwechslungsgefahr nicht geben. Vielmehr kann auch der Elbenplatz selbst durch Radfahrer in Richtung Uferstraße aber auch als indirektes Linksabbiegen Richtung Bahnhofstraße befahren werden.

- LSA Elbenplatz – Radfahrer aus Zuf. Poststr. (entgegen Einbahn-Str. auf Gehweg) frei bis Signalquerschnitt vor Furt Stadtgrabenstraße?

Radfahrer aus der Poststraße können bei Erreichen der W.-Brumme-Allee am Elbenplatz unter Beachtung des Verkehrs (auch Radfahrer!) auf die Fahrbahn der WBA nach rechts fahren und bei Rot zeigender Ampel am Signalquerschnitt Stadtgrabenstraße halten – auch wenn die Zufahrt Herrenberger Straße selbst in Richtung WBA keine Freigabe hat.

- LSA Herrenberger Str. / Parkstraße – Linksabbiegen stadtauswärts Richtung Parkstraße – fehlender Linkspfeil in Maske Rad-LSA

Pfeilsymbol wird in Maske ergänzt.

- Fg.-LSA Schönaicher Str. / Im Zimmerschlag – Hindernisse im Bereich der Furt Wird geprüft.

- LSA H.-Klemm-Str. / Dornierstr. – LSA erkennt Radfahrer in der Anforderung nicht. Die LSA ist nur als prov. Baustellen-LSA ausgebildet. Es ist beabsichtigt, diese in ein dauerhafte LSA umzubauen. Dann wird auch die Sensorik so geändert, dass Radfahrer sicher erkannt werden.

- LSAen Strecke Thermalbad - Hulb – insgesamt zu lange Wartezeiten

Wird in den folgenden Jahren geändert werden. Entscheidend ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor allem durch Inbetriebnahme der Querspange. Dann gibt es auch mehr Möglichkeiten die Belange der Radfahrer stärker zu berücksichtigen.

- LSA Parkstr. / Steinbeisstr. – Linkseinbiegender Radfahrer wird von Schleife nicht erkannt.

Wird geprüft.

Radkoordinatorin / Radverkehrsbeauftragte

Ab 02.01.2024 wird eine Radverkehrsbeauftragte bei der Stadt Böblingen ihre Tätigkeit aufnehmen (Stellenanteil 50%). Diese wird dann auch die Koordination der AG Rad übernehmen. Herr Bader scheidet zum 29.02. 2024 aus den Diensten der Stadt Böblingen aus.

Nächster Termin AG Rad

Die nächste Sitzung der AG Rad (85.) wird auf **Dienstag, den 19. März**, 17.00Uhr terminiert. Es wird versucht dann die AG Rad im kleinen Sitzungssaal des Neuen Rathauses durchzuführen.

Im Vorfeld ergeht neben der Veröffentlichung in den sozialen Medien sowie im Amtsblatt auch eine gesonderte Einladung an den bekannten Interessentenkreis (per Mail).