

Rückenwind für Radler, Fußgänger und Bus

Böblingen möchte die Verkehrsteilnehmer, die nicht im Auto unterwegs sind, in Zukunft stärken – Verbesserungen sollen im Rahmen des Generalverkehrsplans bis 2020 greifen

Die Busse, die Radler, die Fußgänger – sie alle sollen im Böblinger Verkehrsgeschehen bis ins Jahr 2020 eine stärkere Rolle gegenüber dem Auto spielen. Das vom Technischen Ausschuss jetzt beratene „Verkehrskonzept 2009“ sieht dieses zumindest vor.

VON MICHAEL STÜRM

BÖBLINGEN. Reinsitzen, Schlüssel im Zündschloss drehen und losbrausen: Noch immer ist dies das gängige Muster, das die meisten Bürger befolgen, wenn sie sich fortbewegen wollen. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), das Fahrrad oder die eigenen Füße geraten da schnell zur zweiten Wahl oder gar zur undenklichen Alternative.

Das soll anders werden. Die Bedürfnisse nach Fortbewegung können durch den Autoverkehr „nicht angemessen“ befriedigt, ein wesentlicher Anteil der „Mobilitätsbedürfnisse“ auch mit dem Fahrrad bewältigt werden und die „nichtmotorisierte Verkehrsarten“ würden in Zukunft an Bedeutung gewinnen, urteilt die Stadtverwaltung. Erkenntnisse, die im Rathaus Handlungsbedarf erkennen lassen. Das Karlsruher Stadtplanungsinstitut „Modus Consult“ hat deshalb den Auftrag erhalten, aufzuarbeiten, was sich in diesen Bereichen in Böblingen verändern muss, um den Nutzern attraktive Angebote zu verschaffen.

ÖPNV: Die Konkurrenz des Busses ist das Auto und somit ein Fahrzeug, das den Besitz-

zer zu jeder Zeit überall hinbringt. Wie lange braucht der Bus, um sein Ziel zu erreichen und kann er sich damit als Alternative zum Individualverkehr in Böblingen empfehlen? Diesen Fragen widmete sich Verkehrsplaner Dr. Frank Gericke und wollte erfahren, wie gut das Angebot in Böblingen ist und ob es sich finanziell lohnt, dieses zu verbessern.

Vor allem werktags, so seine Erkenntnis, kann sich der Busbenutzer in Böblingen nicht beklagen: Das Stadtgebiet ausreichend mit Linien erschlossen, die ihre Haltepunkte im Halbstundentakt anfahren – daran sei nicht zu mäkeln, meinte Gericke. Nicht so optimal sieht hingegen seiner Meinung nach der Samstag aus. Hauptsächlich die Verbindungen zwischen den Wohngebieten und der Innenstadt würden nicht im Halbstundentakt angeboten. Folge: Wer zum Einkaufen möchte – mitunter eine klassische Samstags-Unternehmung – ist mit den Bussen nicht optimal bedient. „Da könnte man etwas tun“, regte Gericke an.

Ebenfalls Handlungsbedarf sieht der Experte beim Linienangebot. Vor allem das Flugfeld müsse in den nächsten Jahren an die Stadt mit neuen Linien angebunden werden. Auch für direkte Verbindungen wie Diezenhalde – Hulb und Innenstadt-Nürtinger Straße sieht er mittelfristig Nachfrage vorhanden.

Neue Buslinien werden ziemlich teuer

Wer soll das bezahlen? Die Kardinalfrage ließ nicht lange auf sich warten. Beim Halbstundentakt am Samstagmorgen stellte Gericke eine günstige Prognose. Wegen der zu erwartenden höheren Nachfrage erwartete er keinen großen Kostenzuwachs. Anders sieht es hingegen bei der Schaffung neuer Linien aus. Oberbürgermeister Alexander Vogelsgang dämpfte allzu große Erwartungen: „Zusätzliche Strecken“, mahnte er, „müssen wir selber bezahlen“. Der VVS, in dessen Verbund man sich in Böblingen befindet, steuere lediglich 14 Prozent der Kosten bei.

Dass Veränderungen in diesem Bereich einen schwierigen Weg bedeuteten, machte auch Gunnar-Steffen Müller aus dem Amt für Stadtentwicklung deutlich: Landkreis, VVS und Stadtverkehrsunternehmer – es gelte, sich mit vielen Akteuren auf diesem Sektor abzustimmen. „Das wird nicht direkt morgen ausgehen“, räumte er ein.

Radverkehr: Günstiger und leichter durchzusetzen sind laut Frank Gericke Verbesserungen im Radwegenetz. Als Ziel formulierte er, zu dem existierenden Radwege-



Radler sollen in Böblingen künftig auf ein attraktiveres Wegenetz treffen

KRZ-Foto: Thomas Bischof/Archiv

Argumente

Wird Böblingen nun etwa auf die letzten Tage der Amtszeit von Alexander Vogelsgang zur Radlerstadt? Es ist zwar löblich, verheißungsvoll und liegt im Trend der Zeit, was Böblingen unternehmen will, um die Verkehrsteilnehmer abseits des Autos zu fördern. Wer jedoch genau hinschaut, der erkennt, dass hierfür noch das eine oder andere dicke Brett zu bohren ist und andere Akteure mitspielen müssen. Aber auch die Stadt selbst läuft Gefahr, sich im Wege zu stehen, wenn sie – wie bei den Radwegen – auf der einen Seite hehre Visionen entwirft und auf der anderen Seite gleichzeitig Finanzmittel in diesem Sektor wieder streicht. Ehrliche Politik sieht anders aus, der Verkehrsplan droht so zum vordergründigen Feigenblatt zu werden.

Michael Stürm

6,9 Millionen Euro für den Deckel

BÖBLINGEN (mis). Der Finanzausschuss hat gestern über den Beitrag der Stadt zur Finanzierung des Deckels über die A 81 und die damit verknüpfte Neuordnung des Straßennetzes im Böblinger Osten beraten.

Die beiden Maßnahmen umfassen einen Kostenrahmen von 67,1 Millionen Euro, 46,4 Millionen davon wird die Realisierung des Deckels vereinnahmen, 16,55 Millionen kostet die Neugestaltung des Straßennetzes.

Laut Empfehlung des Ausschusses soll der Beitrag Böblingens insgesamt 6,9 Millionen Euro betragen. Davon werden fünf Millionen in den Bau des Deckels fließen, 1,9 Millionen Euro finanziert die Stadt an der kompletten Neugestaltung des Straßennetzes rund um den Anschluss Böblingen-Ost, die Thermalbad-Kreuzung und die Abzweigung zur Osttangente Richtung Schönaich, eine Baumaßnahme, die schließlich der Landkreis planen und ausführen wird.

Das letzte Wort hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 9. Dezember. (Ausführlicher Bericht folgt).

Künftig zwei Werkrealschulen

Eichendorff- und Theodor-Heuss-Hauptschule erhalten neues Gewand

VON DIRK HAMANN

BÖBLINGEN. Für die Theodor-Heuss- und die Eichendorff-Hauptschule werden Anträge zur Einrichtung einer Werkrealschule zum Schuljahr 2011 gestellt. Das hat der Verwaltungs- und Kulturausschuss einstimmig beschlossen.

Zudem soll die Rappenbaumschule Dagersheim als einzügige Hauptschule wei-



Eichendorff-Grund- und Hauptschule: Ab dem kommenden Schuljahr eine Grund- und Werkrealschule Foto: AW/Archiv

tergeführt werden. Wenn auch mit einem kleinen Einwand, den die Ausschussmitglieder auf Antrag von Ulrike Mozden (SPD), Elke Döbele (CDU) und Sven Reisch (Grüne) mit in den vorliegenden Beschlussvorschlag einfließen ließen. Dieser lautet: Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen. Damit wollte sich das Gremium absichern, dass bei einem eventuellen Ausstieg Sindelfingens aus dem Zweckverband Rappenbaumschule Böblingen nicht plötzlich ganz alleine als Finanzgeber in die Pflicht genommen werden könnte. Der Hinweis von OB Alexander Vogelsgang, dass dieses ohnehin nicht der Fall wäre, reichte nicht aus, um Bedenken der Ausschussmitglieder zu beseitigen.

Keinerlei Bedenken gab es wegen der Einrichtung der Werkrealschulen. Und da beide Hauptschulen ohnehin zweizügig sind, dürfte einer Umsetzung des Beschlusses auch nichts im Wege stehen.

Angst vor Silo statt Kletterturm

BÖBLINGEN (mis). Der Deutsche Alpenverein kann im Sportgelände am Silberweg ein Kletterzentrum errichten. Grünes Licht gab der Technische Ausschuss auch für die Bewegungskindertagesstätte, die die SVB – wie berichtet – auf demselben Gelände errichten möchte.

Begleitet wurde das planerische „Ja“ der Bürgervertreter durch viele Appelle an architektonische Ästhetik, obwohl weder bisher Planungen existieren noch solche zur Debatte standen.

Friedrich Ruoff (CDU) machte keinen Hehl daraus, dass die Kita sich nicht dem wenig gelungenen Baustil des „Paladion“ angleichen sollte. Auch von dem rund 20 Meter hohen Turm, der das Kletterzentrum prägen soll, erwartete der Architekt optische Qualitäten. Mit seinen Kollegen Jochen Reisch (SPD) und Dr. Willi-Reinhart Braumann war er sich einig, dass dieses markante Gebäude, das von der S-Bahn weithin sichtbar sein werde, ein Aushängerschild für Böblingen werden müsse. „Wir wollen nicht, dass daraus ein Klettersilo wird“, bekannte er mit Hinblick auf den Bauernhof, der sich in unmittelbarer Nähe befindet.

Evangelische Schule kann erweitern

BÖBLINGEN (mis/ok). Die Freie Evangelische Schule darf auf ihrem Gelände an der Tübinger Straße einen Erweiterungsbau und ein Kleinspielfeld bauen. Der Technische Ausschuss genehmigte am Mittwoch den Abriss des Gemeindehauses und den Bau eines dreigeschossigen Neubaus. Insgesamt werden an diesem Standort dann 300 Schüler in acht Grundschul- und zwei Haupt- und Realschulklassen unterrichtet.

Wenig begeistert zeigte sich CDU-Rat Friedrich Ruoff über die architektonische Qualität des Neubaus. „Das ist nicht der Standard, den die Stadt bei ihren Schulen anlegt“, kritisierte er und hoffte, „dass die Bauherren wissen, was sie Schülern und Lehrern antun“. Dass der Standort langfristig nicht optimal ist, betonte Astrid Kubbach (Grüne), Hans Ambros (SPD) wies darauf hin, dass die Schule bei der Suche nach einem Gelände bisher ohne Erfolg sei, der Bau somit Übergangs-Charakter habe. Laut KRZ-Informationen wurden Ansiedlungspläne der Schule auf dem Flugfeld abschlägig beschieden, weil die Gremien offenbar befürchteten, dass damit die Existenz einer städtischen Schule gefährdet wird.

OB freut sich über teure Unterschrift

Im Frühjahr Spatenstich für Unterführung ins Flugfeld – 13 von 16 Millionen zahlt Zweckverband

VON OTTO KÜHNLE

BÖBLINGEN. So kompliziert sich das Vertragswerk anhört, so langwierig waren die Verhandlungen: Gestern unterzeichneten OB Alexander Vogelsgang für den Zweckverband, Christine Kraayvanger für die Stadt Böblingen und Regionalleiter Sven Hantel für die DB Station & Service AG den Durchführungs- und Finanzierungsvertrag. „Schön, dass wir in meiner Amtszeit nochmal zusammentreffen“, freute sich der Böblinger OB über den Termin mit dem Bahnvertreter. Er sei froh, dass er „eines der wichtigsten Infrastrukturvorhaben für das Flugfeld“ noch auf den Weg bringen könne. Schließlich sollen die 240 Menschen, die bereits heute dort wohnen, möglichst rasch zu Fuß zur Bahn und in die Stadt kommen.

Deshalb soll nach dem Spatenstich im Februar oder März nächsten Jahres auch zunächst von der Flugfeldseite her eine Ver-

bindung zum bestehenden Gleiszugang geschaffen werden. Allerdings sofort in voller Breite von zwölf Metern, wie Olaf Scholz erläuterte. Der Flugfeld-Geschäftsführer hob hervor, dass man bereit seit 2005 mit der Bahn um die optimale Lösung ringe. Für Hantel gut angelegte Zeit, denn nun habe man eine „ansprechende und wirtschaftlich tragfähige Lösung gefunden“. Das Bauwerk kommt nicht zuletzt wegen der schwierigen Baubedingungen unter laufendem Betrieb auf rund 16 Millionen Euro. Von denen trägt der Zweckverband 13, Stadt und Bahn teilen sich den Rest. Wobei die Bahn laut Hantel zusätzlich rund eine Viertelmillion in den Umbau der Empfangshalle stecken will. Und auch an der Fassade bis zur Eröffnung im Jahr 2012 etwas tun will.

Das Bauwerk wird künftig rund 85 Meter lang sein und mit drei Metern auch einen halben Meter höher als die heutige, fünf Meter breite Unterführung. Erschlossen wird der neue Zugang von einer sechs Meter

breiten Treppe, die von einem hellen Glasdach überspannt wird. Erst nach sechs Metern in der neuen Halle geht es nach unten. Um den breiten Zugang zu schaffen, wird das heutige Sparda-Gebäude nach Osten verschoben. An dieses schließt sich dann auch eine großzügige Abstellanlage für Fahrräder an. Um diese Unterstellmöglichkeiten herum zieht sich eine Rampe, die auch Rollstuhlfahrer auf das Niveau der Unterführung bringt. Ohne Aufzug. Der wird künftig nur noch die Bahnsteige erschließen. P & R-Plätze wird es künftig nur noch auf Seiten des Flugfeldes geben.

Mit einer von Stadt und Bahn finanzierten und betriebenen Toilettenanlage soll zudem ein oft beklagter Missstand behoben werden. Ein Lichtkonzept soll die Passage freundlich machen. Bei künftig 4000 Bewohnern und hoffentlich 5000 Arbeitsplätzen sowie derzeit bereits 22 000 Bahnreisenden sei Sicherheit und soziale Kontrolle gewährleistet.



An dieser Stelle geht's bald nach Böblingen hinein

KRZ-Foto: Thomas Bischof