

Einladung zur Sitzung des Gemeinderates	
Datum	Dienstag, den 18.11.2025
Uhrzeit	20:00 Uhr
Ort	Sitzungssaal, Königstraße 29/1, 71139 Ehningen



TOP 1

Bekanntgabe nicht öffentlich gefasster Beschlüsse

Vorlage: 2025/180

TOP 2

Neugestaltung Außenanlage Kindergarten Bühlallee

- Vergabe der Landschaftsbauarbeiten und Spieleinbauten

Vorlage: 2025/175

TOP 3

Radverkehrskonzept

Vorlage: 2025/169

TOP 4

Hallenbad Ehningen,

Teilnahme am Bundesprogramm

"Sanierung kommunaler Sportstätten",

Projektauftrag 2025/2026

Vorlage: 2025/172

TOP 5

Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Benutzungsgebühren für Tageseinrichtungen für Kinder bis zum Schuleintritt der Gemeinde Ehningen

Vorlage: 2025/174

TOP 6

Katzenschutzverordnung

Vorlage: 2025/173

TOP 7

Bekanntgaben und Anfragen

Hierzu lade ich Sie herzlich ein.

Ehningen, 10.11.2025

A handwritten signature in black ink, reading 'Lukas Rosengrün'. The signature is written in a cursive style with a horizontal line at the end.

Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Sitzungsvorlage Gemeinderat Vorlage Nr. 2025/180	
Amt / Sachgebiet:	Hauptamt
Bearbeiter*in:	Steimle, Bärbel
Aktenzeichen:	022.31
Sitzungstermin:	18.11.2025 GR
Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich



Bekanntgabe nicht öffentlich gefasster Beschlüsse

Beschlussvorschlag:

Von der Bekanntgabe des nicht öffentlich gefassten Beschlusses wird Kenntnis genommen.

Einleitung:

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner letzten Sitzung einen nicht öffentlichen Beschluss gefasst, der bekanntzugeben ist

Sachverhalt:

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am **14.10.2025** folgenden nicht öffentlichen Beschluss gefasst:

- Wahl zur Besetzung der befristeten Stelle „Kommunales Energiemanagement“

Aufgestellt:
Ehningen, 10.11.2025

Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Anlagen:

Sitzungsvorlage Gemeinderat Vorlage Nr. 2025/175	
Amt / Sachgebiet:	Bauamt
Bearbeiter*in:	Häring, Dan
Aktenzeichen:	461.41
Sitzungstermin:	18.11.2025 GR
Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich



Neugestaltung Außenanlage Kindergarten Bühlallee - Vergabe der Landschaftsbauarbeiten und Spieleinbauten

Beschlussvorschlag:

Die Arbeiten werden an den günstigsten Bieter, die Firma BB Gartengestaltung GmbH, Aidlingen, zu einer Auftragssumme von brutto 78.745,04 € vergeben.

Einleitung:

Die Spielgeräte im Außenbereich des Kindergartens Bühlallee müssen teilweise erneuert werden, da einige Geräte beschädigt sind und nicht mehr den geltenden Sicherheitsanforderungen entsprechen. Die Landschaftsbauarbeiten und Spieleinbauten wurden gemäß VOB/A beschränkt ausgeschrieben.

Frühere Beratungen:

keine

Sachverhalt:

Im Außenbereich des Kindergartens Bühlallee werden nur einige Spielgeräte erneuert, da ein Teil der bestehenden Geräte weiterhin genutzt werden kann. In enger Abstimmung mit der Kindergartenleitung wurde hierfür ein Spielkonzept entwickelt, das den pädagogischen Bedürfnissen und der altersgerechten Nutzung entspricht.

Die Konzeption und Planung sind dieser Vorlage als Anlage beigelegt. Die Umsetzung der Arbeiten ist für das Frühjahr 2026 vorgesehen, damit die neuen Spielgeräte rechtzeitig zu den Sommermonaten von den Kindern genutzt werden können.

Die Ausschreibung der Landschaftsbauarbeiten und Spieleinbauten erfolgte beschränkt nach VOB/A. Insgesamt wurden drei Firmen zur Angebotsabgabe aufgefordert, zwei Angebote sind fristgerecht eingegangen.

Beide Bieter sind als fachkundig, leistungsfähig und zuverlässig bekannt und verfügen über die erforderlichen technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zur Vertragserfüllung. Nach rechnerischer und fachlicher Prüfung stellte sich das Angebot der Firma BB Gartengestaltung GmbH, Aidlingen, als das wirtschaftlich günstigste heraus.

Die angebotenen Einheitspreise sind auskömmlich kalkuliert und entsprechen den aktuellen Marktpreisen., s. Anlage.

Umweltauswirkungen:

Nicht bekannt

Finanzielle Auswirkungen:

Die erforderlichen Mittel sind im Haushalt 2026 berücksichtigt und wurden aus dem Haushaltsjahr 2025 übertragen.

Aufgestellt:
Ehningen, 10.11.2025

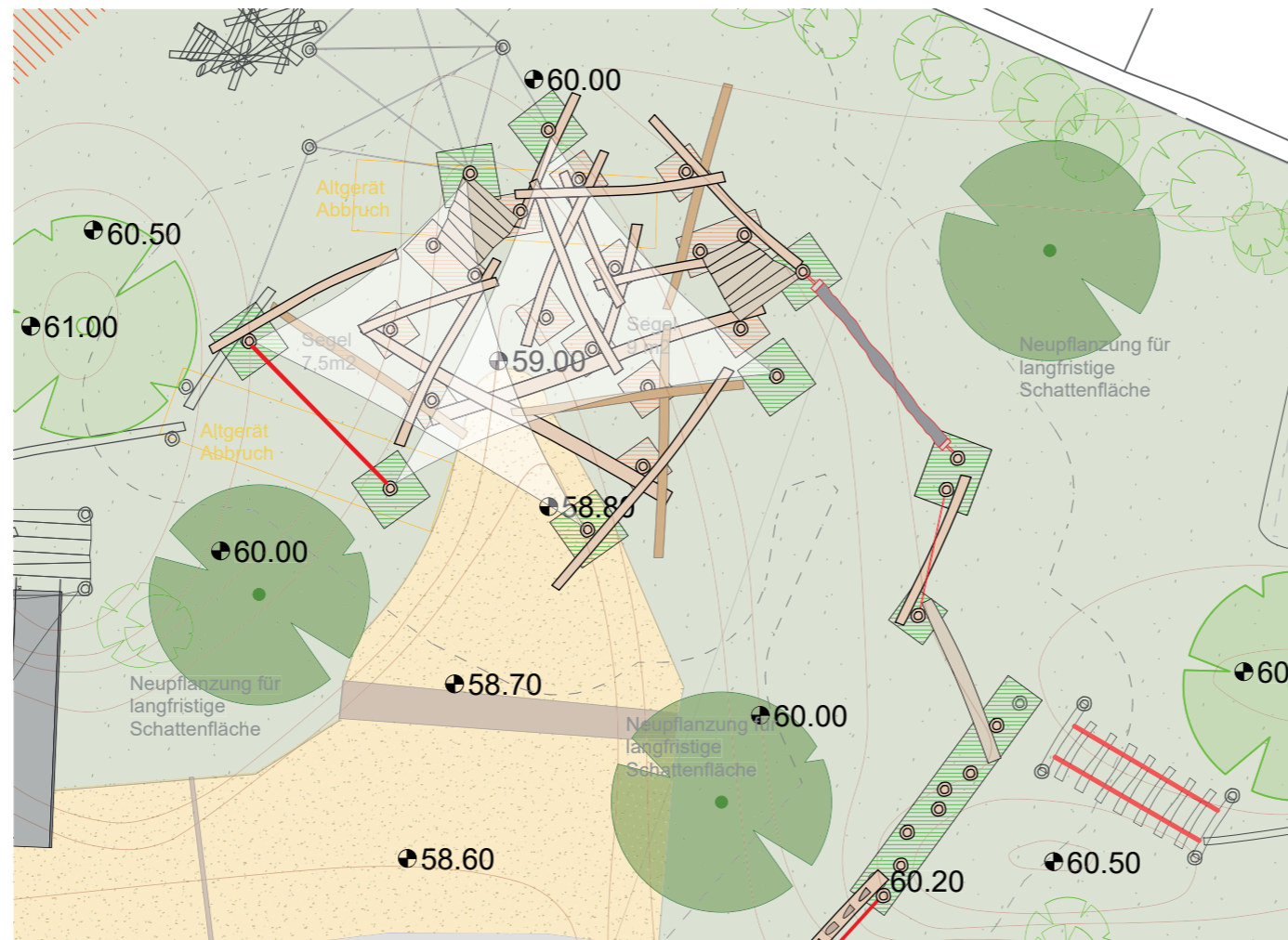


Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Anlagen: 250725_Konzeptmappe_Kiga_Bühlallee_Ehningen_Bauabschnitt_1
251106_22-295_Preisspiegel_Zusammenfassung

22-295 Kindergarten Bühlallee Ehningen

Konzeptmappe, Bauabschnitt 1



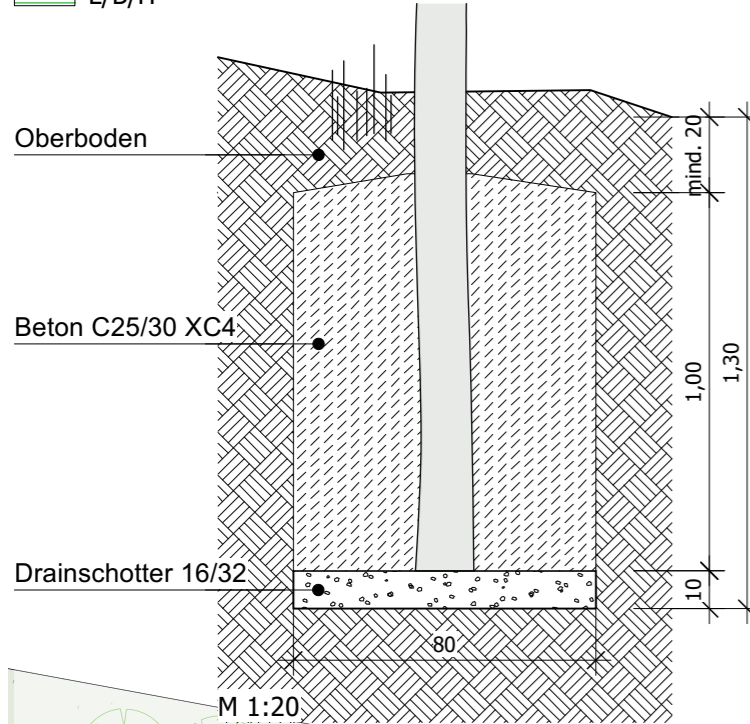
Grundriss Spieleinbauten
Bauabschnitt 1
M 1:100



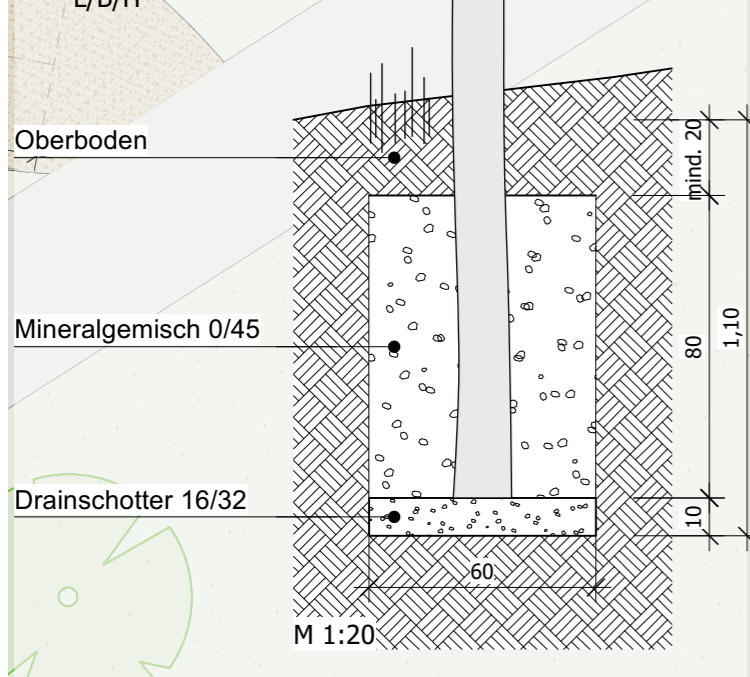
Kindergarten Bühlallee Ehningen

Grundriss Spieleinbauten Bauabschnitt 1 M 1:100

Regeldetail Betonfundament
L/B/H



Regeldetail Mineralgemisch
L/B/H

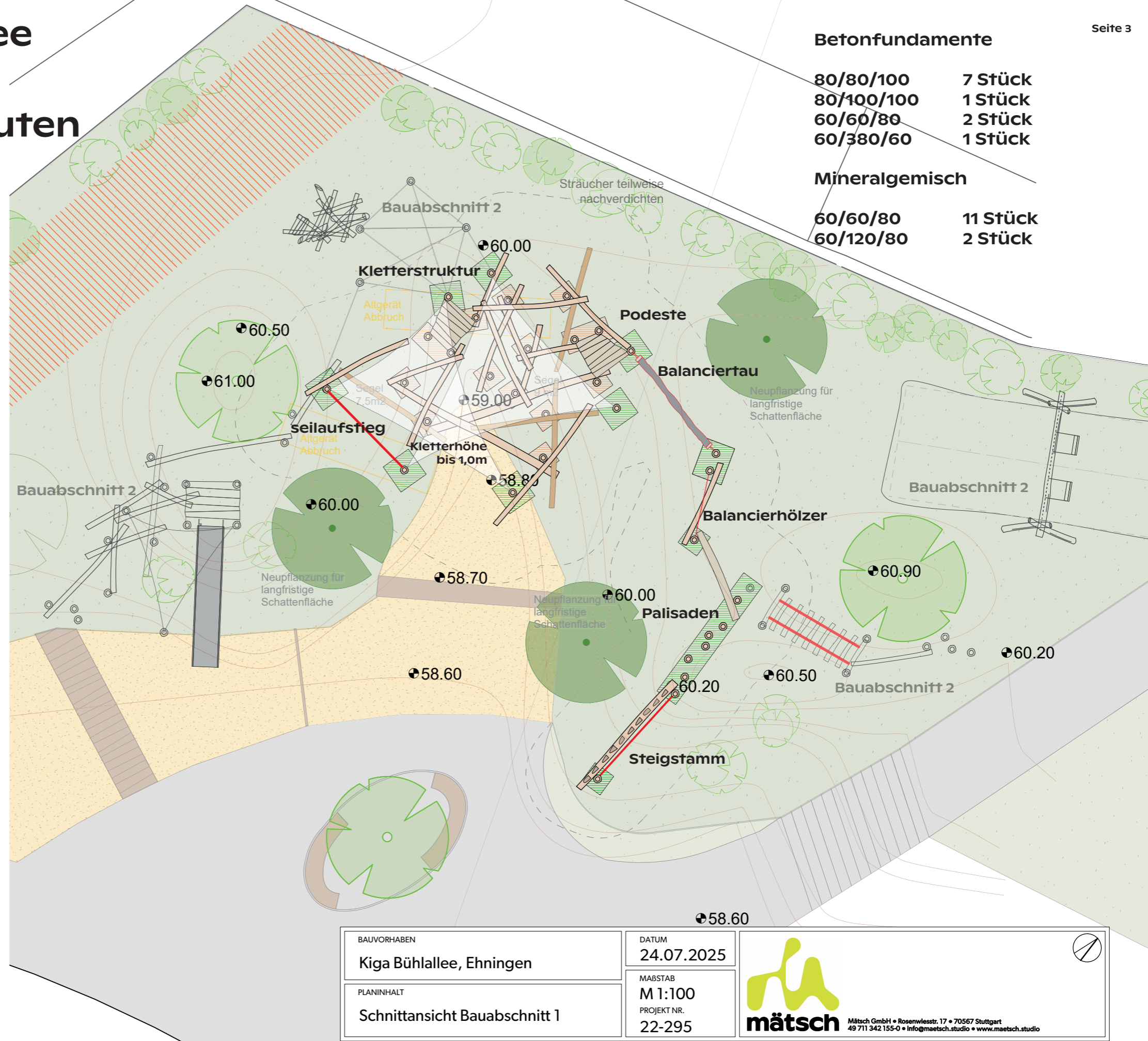



Betonfundamente

80/80/100	7 Stück
80/100/100	1 Stück
60/60/80	2 Stück
60/380/60	1 Stück

Mineralgemisch

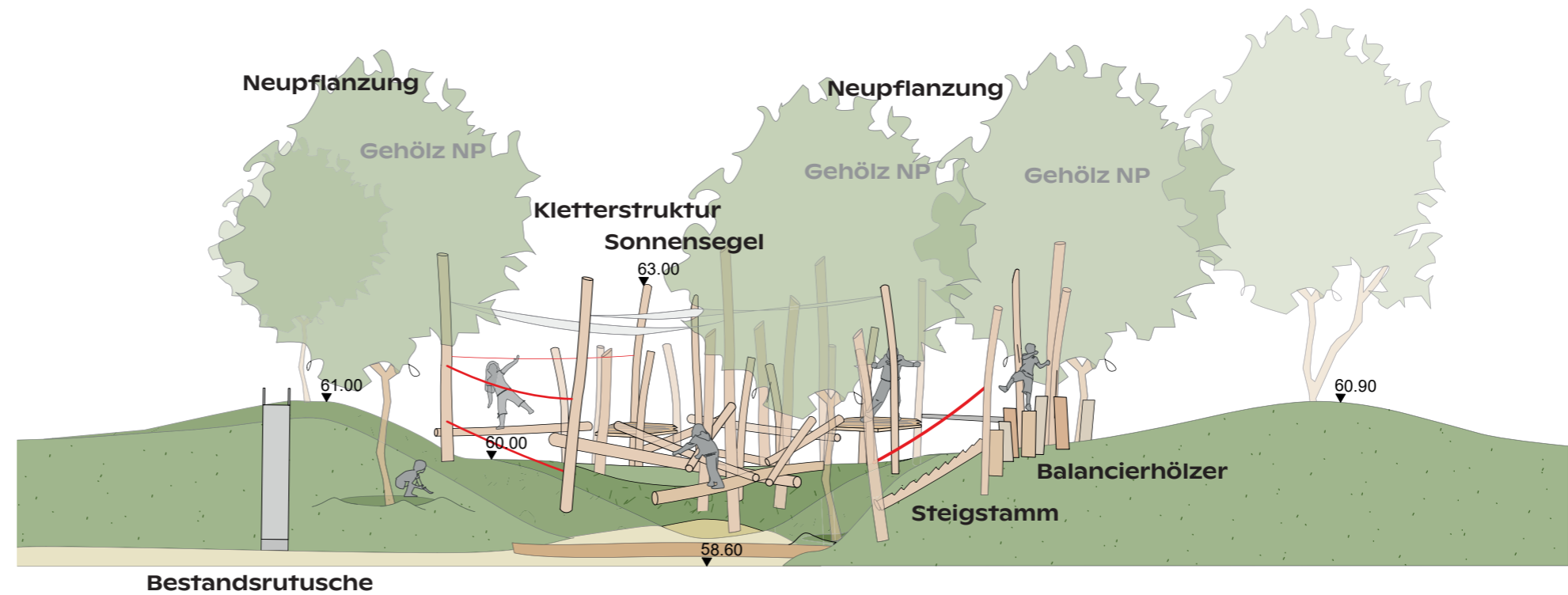
60/60/80	11 Stück
60/120/80	2 Stück



BAUVORHABEN Kiga Bühlallee, Ehningen	DATUM 24.07.2025	 <small>Mätsch GmbH • Rosenwiesstr. 17 • 70567 Stuttgart 49 711 342 155-0 • info@maetsch.studio • www.maetsch.studio</small>
PLANINHALT Schnittansicht Bauabschnitt 1	MABSTAB M 1:100 PROJEKT NR. 22-295	



Schnittansicht Bauabschnitt 1 M 1:100



BAUVORHABEN Kiga Bühlallee, Ehningen	DATUM 24.07.2025	 Matsch GmbH • Rosenwiesstr. 17 • 70567 Stuttgart 49 711 342 155-0 • info@matsch.studio • www.matsch.studio
PLANINHALT Schnittansicht Bauabschnitt 1	MABSTAB M 1:100 PROJEKT NR. 22-295	

Referenzen Bauabschnitt 1



Kindergarten Bühlallee Ehningen

Ideen Neupflanzungen Bauabschnitt 1

Neupflanzungen geben langfristigen Schatten und ersetzen, sobald Sie die Größe erreichen, die Sonnensegel, was eine Erneuerung dieser hinfällig macht. Außerdem kühlen sie zusätzlich Ihre Umgebung. Es ist ratsam die Neupflanzungen im Zuge der Bauarbeiten umzusetzen, da eine nachträgliche Pflanzung aufgrund der Fundamente problematisch werden könnte.



Corylus Colurna (Baumhasel)

- anspruchslos
- stadtklimafest, kann längere Trockenphasen und Hitze tolerieren
- frosthart
- Schöne Früchte für Kinder zum sammeln, zieht Wildtiere an (Eichhörnchen und Vögel)

Breiter Kronenwuchs, bildet große Schattenfläche und kühlt durch Evaporation in der Zukunft.

Pflanzungen in den Geländesenken mit geeignetem Gießrand ermöglicht bessere Wasserversorgung und Versickerung.



Acer campestre ‚Elsrijk‘ (Feldahorn)

- anspruchslos
- stadtklimafest, kann längere Trockenphasen und Hitze tolerieren
- frosthart
- schöne Herbstfärbung (gelb)
- Für Kinder attraktive, typische Propellersamen.

dichter, kegelförmiger und gleichmäßiger Wuchs

Pflanzungen in den Geländesenken mit geeignetem Gießrand ermöglicht bessere Wasserversorgung und Versickerung.



Bestpreis	Höchstpreis	! Fehler	? Ausreißer
- Gesamtpreise inkl. Nachlässe - Skonto informativ (abhängig vom Zahlungsziel)			

Preisspiegel

Ehningen Kiga Bühlallee
 LV 01 Landschaftsbauarbeiten/Spieleinbauten

Bezeichnung	Angebote:	BB Gartengesta... GmbH	█	LV-Schätzpr...
		001	002	System
Gesamtsumme LV 01 Landschaftsbauarbeiten/Spieleinbauten		BB Gartenge... <u>66.172,30</u>	77.906,18	62.663,50
Nachlass auf Einzelleistung(en)				
Nachlass auf LV				
Nachlass in % auf LV				
Gesamt, Netto		<u>66.172,30</u>	77.906,18	62.663,50
MwSt. (19 %)		12.572,74	14.802,17	11.906,07
<u>Gesamt, Brutto</u>		<u>78.745,04</u>	<u>92.708,35</u>	<u>74.569,57</u>
... % im Vergleich		<u>100,00 %</u>	117,73 %	94,70 %
Skontobetrag				
Skonto in %				
Gesamt, Brutto abzgl. Skonto		(78.745,04)	(92.708,35)	(74.569,57)
		<u>Bestpreis</u>	Höchstpreis	

Sitzungsvorlage Gemeinderat Vorlage Nr. 2025/169	
Amt / Sachgebiet:	Hauptamt
Bearbeiter*in:	Benzinger, Sonja
Aktenzeichen:	112.21
Sitzungstermin:	18.11.2025 GR
Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich



Radverkehrskonzept

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Einleitung:

Die Gemeinde Ehningen möchte die Radinfrastruktur verbessern und damit zur Sicherheit des Radverkehrs in Ehningen beitragen. Davon profitieren neben allen Radfahrern insbesondere Kinder und Schüler, für die das Fahrrad oftmals das bevorzugte Fortbewegungsmittel im Ort ist. Gleichzeitig wird durch die Verbesserung der Radinfrastruktur ein Anreiz geschaffen öfter auf das Auto zu verzichten. Dadurch erfolgt eine Entlastung des Straßenverkehrs und eine Reduktion von Emissionen.

Als Grundlage für die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes diente ein von der Bürgerbeteiligungsgruppe Verkehr erarbeitetes Papier, das umfangreiche Ansätze dokumentierte. Diese Ansätze wurden von der *IGV, Ingenieur Gesellschaft Verkehr, Stuttgart* fachlich fundiert, präzisiert und weiterentwickelt.

Nach der Auftaktveranstaltung „Radverkehrskonzept Ehningen“ wurde im September 2024 der „Arbeitskreis Radverkehr“ mit interessierten Ehninger Bürgern gebildet.

Nach regelmäßigen Treffen des „Arbeitskreises Radverkehr“ mit der IGV, in denen vor allem Schwerpunkte für Ehningen gesetzt wurden, konnte das Radverkehrskonzept mit einem breit gefächerten Maßnahmenkataster entwickelt werden.

Mit diesem Maßnahmenkataster kann Ehningen in den nächsten Jahren attraktiver für Radfahrer werden.

Sachverhalt:

Hintergrund & Ablauf des Radverkehrskonzepts:

Auch im ländlichen Raum gibt es viele Wege, die im Alltag mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und werden können. Viele Menschen haben daher den Wunsch, öfters mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, sie fühlen sich allerdings im Mischverkehr im Straßenraum häufig unsicher. Das Radverkehrskonzept hat Maßnahmen identifiziert, wie das Fahrradfahren in Ehningen sicherer, attraktiver und einfacher werden kann. Wichtig war dabei, die einzelnen Mobilitätsformen Autofahren, Zufußgehen und Fahrradfahren nicht gegeneinander auszuspielen, sondern Kompromisse im Sinne einer zukunftsgerichteten und bedürfnisorientierten Verkehrsplanung zu finden.

Um solche kompromissfähigen Lösungen zu erarbeiten, wurde in der Konzepterarbeitung viel Wert auf eine gründliche Bestandsaufnahme und eine fortlaufende Beteiligung der Bürgerschaft und des Arbeitskreises gelegt. Gemeinsam wurde ein Zielnetz konzipiert und im nächsten Schritt die passenden Maßnahmen zur Umsetzung des Zielnetzes erarbeitet. Die entwickelten Maßnahmen sollen Folgendes erreichen:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Fahrradfahrens auf Verbindungen innerhalb Ehningens
- Verbesserung der Anbindung an den RS1 und die Nachbarkommunen

Die Maßnahmen wurden mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises abgeglichen und stehen in Einklang mit den darin geplanten Maßnahmen.

Zentrale Ergebnisse des Radverkehrskonzepts:

Das Radverkehrskonzept mit dem Maßnahmenkataster ist als Sammelwerk zu verstehen, wie das Fahrradfahren in den nächsten Jahren in Ehningen attraktiver sicherer gestaltet werden kann.

Die Umsetzung aller Maßnahmen des Radverkehrskonzepts wird jedoch erhebliche Planungs- und Finanzressourcen benötigen. Ebenso gibt es Zielkonflikte. Daher ist klar, dass die Umsetzung der Maßnahmen nur über einen längeren Zeitraum Stück für Stück erfolgen kann.

Daher kommen der grundsätzlichen Zustimmung des Gemeinderates und der Priorisierung der Maßnahmen eine entscheidende Rolle zu.

Die Maßnahmen wurden bisher im Konzept insbesondere nach den Kriterien Sicherheit und Wirksamkeit priorisiert.

Es wird empfohlen, erste Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs schnell sichtbar zu machen. Das kann zum Beispiel über Pop-Up-Maßnahmen mit Markierungen und Beschilderung erfolgen.

Beispielsweise könnte zeitnah eine Ost-West-Achse innerhalb Ehningens umgesetzt werden, mit der Böblinger Straße als Fahrradstraße. Diese Maßnahme kann mit verhältnismäßig geringem Aufwand zeitnah umgesetzt werden und stellt eine schnelle Verbesserung für den Radverkehr dar. Insbesondere die Anbindung an den RS 1 und Böblingen wird damit spürbar verbessert.

Als Nord-Süd-Achse könnte die Wilhelmstraße sowie abschnittsweise die Siegfriedstraße und die Schlossstraße als Fahrradstraße ausgebaut werden, um eine hochwertige Verbindung zwischen dem Bahnhof, der Gemeinschaftsschule und IBM zu schaffen.

Das Prinzip einer Fahrradstraße ist im angehängten Bericht unter Kapitel 5 kurz erklärt und wird in einer Präsentation mit Beispielen erläutert.

Bei den Vorschlägen zur Errichtung von Temporären Fahrradstraßen handelt es sich um Vorschläge der Fachplaner, die durch den Gemeinderat diskutiert und beschlossen oder auch verworfen werden können.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die einzelnen Maßnahmen wurden zur Orientierung bereits erste grobe Kostenschätzungen vorgenommen. Dabei wurden die Gesamtkosten einer Maßnahme abgeschätzt. Abhängig von der Straßenbaulast oder weiteren Zuständigkeiten kann die Finanzierung auch (anteilig) durch andere Akteure erfolgen.

Für nahezu alle Maßnahmen können auch Landesförderungen über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beantragt werden. Der Regelfördersatz beträgt hierbei 50% zzgl. einer Planungspauschale, der erhöhte Fördersatz beträgt 75%.

Aufgestellt:
Ehningen, 10.11.2025



Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Anlagen: Bericht_Radverkehrskonzept_Ehningen
Beschilderungskataster
M-01 Übersicht Maßnahmen
M-02 Beschilderung
Maßnahmenkataster



Ingenieur Gesellschaft Verkehr



Herr Moritz Jordan
jordan@igv-stuttgart.de
0711 / 66 45 13 - 13

Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts

Bericht
September 2025



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass	5
2	Herangehensweise und Ziele	6
3	Bürgerbeteiligung.....	7
4	Untersuchungsschritte.....	8
4.1	Bestandsaufnahme	8
4.2	Netzkonzeption.....	9
5	Maßnahmenentwicklung	13
5.1	Maßnahmenkataster	17
5.2	Ost-West-Achse.....	18
5.3	Nord-Süd-Achse.....	19
5.4	Dagersheimer Straße	20
5.5	Museumsradweg und Verbindung Herdstelle	21
5.6	Gefahrenstelle Knotenpunkt K 1077 / Bernrain Süd (HEM Tankstelle).....	22
5.7	Beschilderung	23
6	Begleitende Maßnahmen	25
6.1	Radabstellanlagen.....	25
6.2	Zusätzliche Infrastruktur	26
6.3	Öffentlichkeitsarbeit.....	26
7	Umsetzung und weitere Schritte	27
	Anlagen	29



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bestandsnetz mit Quell- und Zielpunkten	10
Abbildung 2: Zielnetz mit den Hauptachsen I und II	12
Abbildung 3: Touristische Hinweistafel am Ehninger Bahnhof	23
Abbildung 4: Hinweisbanner am Beginn einer Fahrradstraße in Magdeburg (Bildquelle: https://magdeburg-stadtfeld.de/2020/03/07/neue-transparente-mit-verkehrsregeln-fuer-fahrradstrasse-in-der-goethestrasse/).....	26



1 Anlass

Die Gemeinde Ehningen hat sich zum Ziel gesetzt, die vielschichtigen Klimaziele auf kommunaler Ebene umzusetzen. Wichtiger Baustein dabei sind Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Die Gemeinde Ehningen möchte durch die Attraktivierung des Radverkehrs die Bürgerinnen und Bürger ermutigen, öfter das Auto stehen zu lassen und Wege vermehrt mit dem Rad zurückzulegen. Um die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen zu erhöhen, soll hierfür ein ganzheitliches Radverkehrskonzept entwickelt werden, dessen Maßnahmen aufeinander abgestimmt sind und so durch ihr Ineinandergreifen die Gesamtwirkung verstärken. Als Leitziele werden dabei zugrunde gelegt:

- Schaffung eines zielorientierten Radnetzes, welches die Wohnorte mit den Zielen des Alltags in Ehningen verbindet und gleichzeitig lückenlos an das übergeordnete Radwegenetz angebunden ist.
- Optimierung des innerörtlichen Radnetzes für mehr Sicherheit beim Radfahren und mehr Fahrkomfort.
- Einbindung der Ehninger Ortsmitte in das touristische Radnetz zur Stärkung der örtlichen Gastronomie.

Die Gemeindeverwaltung Ehningen hat die Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG aus Stuttgart beauftragt, die Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts durchzuführen. Der Prozess der Konzepterarbeitung fand unter Beteiligung der Öffentlichkeit bzw. von Interessensgruppen statt. Das erarbeitete Radnetz und die entsprechenden Maßnahmen wurden in mehreren Runden mit der Verwaltung und in zwei Terminen mit dem Arbeitskreis Radverkehr abgestimmt und folgend überarbeitet. Die Ergebnisse der Konzeptentwicklung sind im folgenden Bericht dargelegt.



2 Herangehensweise und Ziele

Die IGV verfolgt in den letzten Jahren eine erfolgreiche Planungsphilosophie in der Radverkehrsplanung. Gängiges Regelwerk in der deutschen Radverkehrsplanung ist die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen). Die heute gültige ERA, nach der die meisten vorhandenen Radwegeabschnitte geplant werden, sieht den Radverkehr als Fahrverkehr und siedelt ihn damit auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr, meist in Form von schmalen Schutzstreifen, an. Diese bieten allerdings nur sehr bedingt individuell wahrgenommene Sicherheit und werden daher nur von geübten Radfahrern angenommen. Der Anteil des Radverkehrs stagniert daher in vielen Städten und Gemeinden.

Eine Stärkung des Radverkehrs gelingt nur mit einer Abkehr von der bisherigen Radwegeplanung und damit teilweise auch von den Mindestmaßen der ERA. Zahlreiche Beispiele in den Beneluxländern und in Dänemark zeigen, dass bei einer Radwegeplanung, die die subjektive Sicherheit des potentiellen Nutzers in den Vordergrund stellt, erheblich höhere Radverkehrsanteile von bis zu 40 % erzielbar sind. Davon sind wir in Deutschland weit entfernt, aber wir sollten uns trotzdem an solchen Werten orientieren. Studien zeigen, dass rund zwei Drittel der gesamten Bevölkerung für bestimmte Wege das Fahrrad nutzen würden, sofern die Infrastruktur als qualitativ hochwertig und sicher wahrgenommen wird. Die Realität zeigt häufig, dass die Konzeption umfangreicher Netze mit Baumaßnahmen in erheblichem Umfang allenfalls Stückwerk bleiben und damit leider auch für die Nutzer die Erkennbarkeit von Fortschritten und Verbesserungen kaum gegeben ist. Hinzu kommt die lange Planungszeit mit den Abläufen der LGVFG-Fördersituation, so dass umfangreiche Maßnahmen erst mittelfristig umgesetzt werden können. Gleichzeitig werden aber kurzfristigere Lösungen zur Förderung des Radverkehrs erwartet, um schnelle Verbesserungen herbeizuführen. Aus unserer Sicht sollten daher kurzfristig umsetzbare und im Straßenraum erkennbare Maßnahmen im Vordergrund stehen.



3 Bürgerbeteiligung

Das Radkonzept wurde in enger Abstimmung mit der Bürgerschaft erstellt. In verschiedenen Veranstaltungsformaten wurden Rückmeldungen aus der Bevölkerung aufgenommen und im Zuge der Konzepterstellung geprüft.

Zu Beginn der Arbeiten wurde im September 2024 eine Auftaktveranstaltung durchgeführt. Diese Veranstaltung war öffentlich zugänglich und wurde frühzeitig beworben. Etwa 20 Teilnehmende besuchten die Auftaktveranstaltung am frühen Abend.

Im Rahmen dieses Termins wurden die Motivation, die Ziele und die Herangehensweise an das Radkonzept den Teilnehmenden vorgestellt. Anschließend wurde an verschiedenen Stationen zu unterschiedlichen Themen diskutiert und Rückmeldungen der Teilnehmenden aufgenommen. Der Input dabei war äußerst wertvoll für die folgenden Arbeitsschritte des Radkonzepts, da die Erwartungen, Wünsche und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger klar benannt wurden. Entsprechend zufrieden zeigten sich die Teilnehmenden zum Ende der Auftaktveranstaltung.

Begleitend zum Erstellungsprozess des Radverkehrskonzepts wurde ein Arbeitskreis Radverkehr ins Leben gerufen, der aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Mitgliedern des Gemeinderats und einer Vertreterin der Stadtverwaltung bestand. In diesem Kreis wurden zwei intensive und erfolgreiche Beteiligungstermine durchgeführt.

Die IGV und die Gemeinde Ehningen hatten dadurch die Möglichkeit, Ideen und Arbeitsstände frühzeitig mit verschiedenen Interessensvertretern zu diskutieren und Rückmeldungen aufzunehmen. So ist das Radkonzept in einem iterativen Prozess entstanden und hat daher den Anspruch, die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Interessens- und Nutzergruppen weitgehend zu erfüllen.

Wir empfehlen, den Arbeitskreis als ein verstetigtes Gremium beizubehalten, das die Umsetzung des Radverkehrskonzepts begleitet.



4 Untersuchungsschritte

4.1 Bestandsaufnahme

Zu Beginn der Konzepterstellung machte sich die IGV ein umfassendes Bild der Bestandssituation. Die Bestandsaufnahme erfolgte mehrstufig:

- Aufnahme der Rückmeldungen der Öffentlichkeit u.a. im Rahmen der Auftaktveranstaltung.
- Abstimmungstermine mit der Stadtverwaltung.
- Bestandsaufnahme des übergeordneten Radnetzes.
- Mehrere Ortsbegehungen und -befahrungen mit Verkehrsbeobachtungen und Fotodokumentation.

Durch die mehrstufige Bestandsaufnahme konnte sich die IGV ein umfassendes Bild der gegenwärtigen Situation des Radverkehrs machen. Nur durch die detaillierte (Orts-)Kenntnis der Bestandssituation konnten in den folgenden Schritten ein sinnvolles Netz und passgenaue Maßnahmen entwickelt werden.

Die zentralen Bewertungsergebnisse sind:

- Es besteht kaum eigene Radinfrastruktur in Ehningen (z.B. Fahrradstraßen, bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.).
- Die Beschilderung ist lückenhaft und nicht intuitiv installiert.
- Ehningen ist durch den Radschnellweg Stuttgart-Herrenberg (RS 1) und den Museumsradweg an das überregionale Radnetz angebunden. Beide führen jedoch an der Gemeinde bzw. am Ortskern vorbei.
- Die längliche Form der Gemeinde und die historisch gewachsene Struktur des Stadtkerns führen zu einer Konzentration des Verkehrs in SW-NO-Richtung entlang der Achse Herrenberger Straße - Königstraße - Maurener Straße.
- Die Königstraße bildet ein Nadelöhr für den innerstädtischen Verkehr. Der Stadtkern ist historisch gewachsen und entsprechend eng bebaut.
- Durch die beengten Platzverhältnisse und die historisch gewachsene Bebauung im Stadtkern sind in der Verkehrsplanung zwingend Kompromisse einzugehen.
- Die Bahnlinie verläuft in SW-NO-Richtung durch Ehningen und trennt das Wohngebiet Bühl vom Rest der Gemeinde ab. Es bestehen wenige Querungsmöglichkeiten, die dazu



entweder geographisch ungünstig gelegen (Westtangente, östliche Bühlallee) oder geometrisch nicht für den Radverkehr ausgelegt sind (Bahnhofsunterführung).

- Viele Verbindungen, die von Ortskundigen genutzt werden, sind Nicht-Ortskundigen nicht bekannt und ersichtlich.
- Generell ist der Radverkehr im Straßenbild und in der Verkehrsinfrastruktur nicht präsent (fehlende Wegweisung, Beschilderung, Informationen etc.).
- An vielen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen fehlen hochwertige Radabstellanlagen.

Die Aufgabe der folgenden Schritte war es, die identifizierten Mängel zu beheben und das Fahrradfahren in Ehningen attraktiver zu machen.

4.2 Netzkonzeption

Die Netzkonzeption erfolgte in mehreren Schritten. Durch die Darstellung des Bestandsnetzes und der für den Radverkehr relevanten Quell- und Zielpunkte in einem Plan wurden die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung und der Grundlagenermittlung zusammengeführt (vgl. Abbildung 1). Die Verteilung der Quell- und Zielpunkte zeigt eine Konzentration entlang zweier Achsen: Zum einen entlang der Ost-West-Achse zwischen dem Gewerbegebiet Bernrain, über den Stadtkern (Marktplatz) und die Herrenberger Straße bis zum Gewerbegebiet Letten. Zum anderen entlang der Nord-Süd-Achse zwischen dem Wohngebiet Bühl, über die Friedrich-Kammerer-Schule, das Hallenbad und die Festhalle, bis hin zum Sportzentrum Schalkwiese und den Technologieparks Keltenwald und Birkensee. Diese Verteilung der Alltagsziele wird durch das Bestandsnetz nicht oder nur teilweise aufgegriffen. Besonders die südwestlichen Wohngebiete zwischen dem Fluss Würm und der K 1077 sind so gut wie gar nicht für den Radverkehr erschlossen.

Das in Abbildung 1 dargestellte Bestandsnetz beruht auf den Daten aus dem RadVIS-System. Dabei handelt es sich um Strecken und Abschnitte, welche zum klassifizierten Radverkehrsnetz zählen, also bspw. zum kommunalen Netz, zum Kreisnetz oder zum landesweiten RadNETZ BW. Die Klassifizierung sagt jedoch nicht zwangsläufig etwas über die Ausgestaltung des Netzes aus. In Ehningen beläuft sich der Ausgangszustand des klassifizierten Netzes größtenteils auf punktuelle Beschilderung. Das Bestandsnetz in Abbildung 1 stellt also vielmehr einen angestrebten Zielzustand dar, weshalb sich viele Abschnitte auch in dem von der IGV entwickelten Zielnetz wiederfinden, dort jedoch mit konkreten Maßnahmenvorschlägen unterfüttert sind.

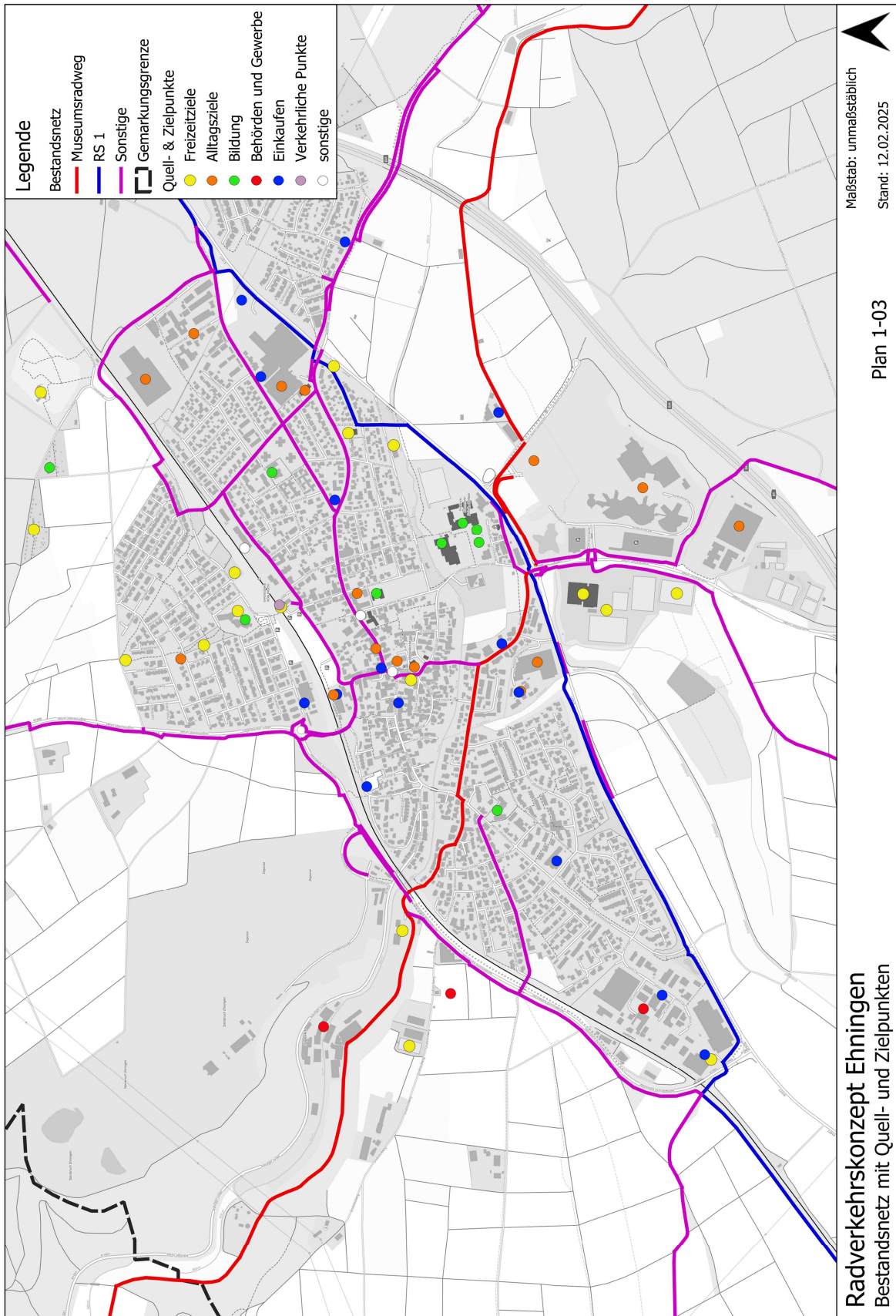


Abbildung 1: Bestandsnetz mit Quell- und Zielpunkten



Während die Umfahrung von Ehningen mit dem Rad bereits äußerst komfortabel möglich ist (baulich getrennt auf dem RS1 im Süden und parallel zur nordwestlichen Randstraße bzw. der Bühlallee im Norden), besteht innerhalb Ehningens und damit für die EinwohnerInnen nur ein dürftiges Angebot an erkennbaren, direkten und durchgängigen Verbindungen für den Radverkehr. In den meisten Fällen beschränkt sich die Radinfrastruktur auf die punktuelle Beschilderung überörtlicher Verbindungen.

Ein Kernelement des Zielnetzes ist eine durchgängige Ost-West-Achse durch Ehningen hindurch. Beginnend am Knotenpunkt K 1077/Böblinger Straße, entlang der Böblinger Straße, Königstraße und Herrenberger Straße bis zum Knotenpunkt K 1077/Herrenberger Straße (vgl. Abbildung 2, Achse I). Durch die langgezogene Form des Gemeindegebietes verbindet diese Achse alle Wohn- und Gewerbegebiete südlich der Bahntrasse und nördlich der Kreisstraße K 1077 untereinander und mit dem Ortskern (Marktplatz).

Das zweite Kernelement ist der Ausbau der Nord-Süd-Achse (vgl. Abbildung 2 Achse II). Diese verbindet die Gewerbegebiete Keltenschanze und Birkensee und die Sportanlagen Schalkwiese, sowie die Friedrich-Kammerer-Schule und das Hallenbad mit dem Bahnhof. Durch die Kreuzung der beiden Achsen im Ortskern wird außerdem ein günstiger Übergang zwischen den Verbindungen geschaffen, wodurch besonders der Bahnhof und das Ortszentrum (Marktplatz) an das gesamte Stadtgebiet angebunden werden.

Das Ziel der Hauptachsen ist es, den Radverkehr innerhalb der Gemeinde zu bündeln und ihm direkte und sichere Verbindungen zwischen den relevanten Zielen zu bieten.

Über die Hauptachsen hinaus sind zudem weitere Nebenrouten konzipiert worden, über welche die Flächenerschließung der Wohngebiete stattfindet, oder welche das Hauptachsennetz an das überörtliche Netz anschließen.

Das Fahrradfahren soll selbstverständlich nicht nur auf den als Radverkehrsnetz ausgewiesenen Verbindungen möglich sein und gefördert werden. Das Radverkehrsnetz stellt vielmehr einen Vorschlag zur Bündelung von Radverkehrsströmen dar. Auf diesen gebündelten Routen sind Ausbaumaßnahmen zur gezielten Förderung des Radverkehrs sinnvoll. Die Feinerschließung innerhalb der von Wohngebieten erfolgt in aller Regel in Tempo-30-Zonen. In Tempo-30-Zonen sehen die einschlägigen Regelwerke keine Einrichtung von Radinfrastruktur vor.

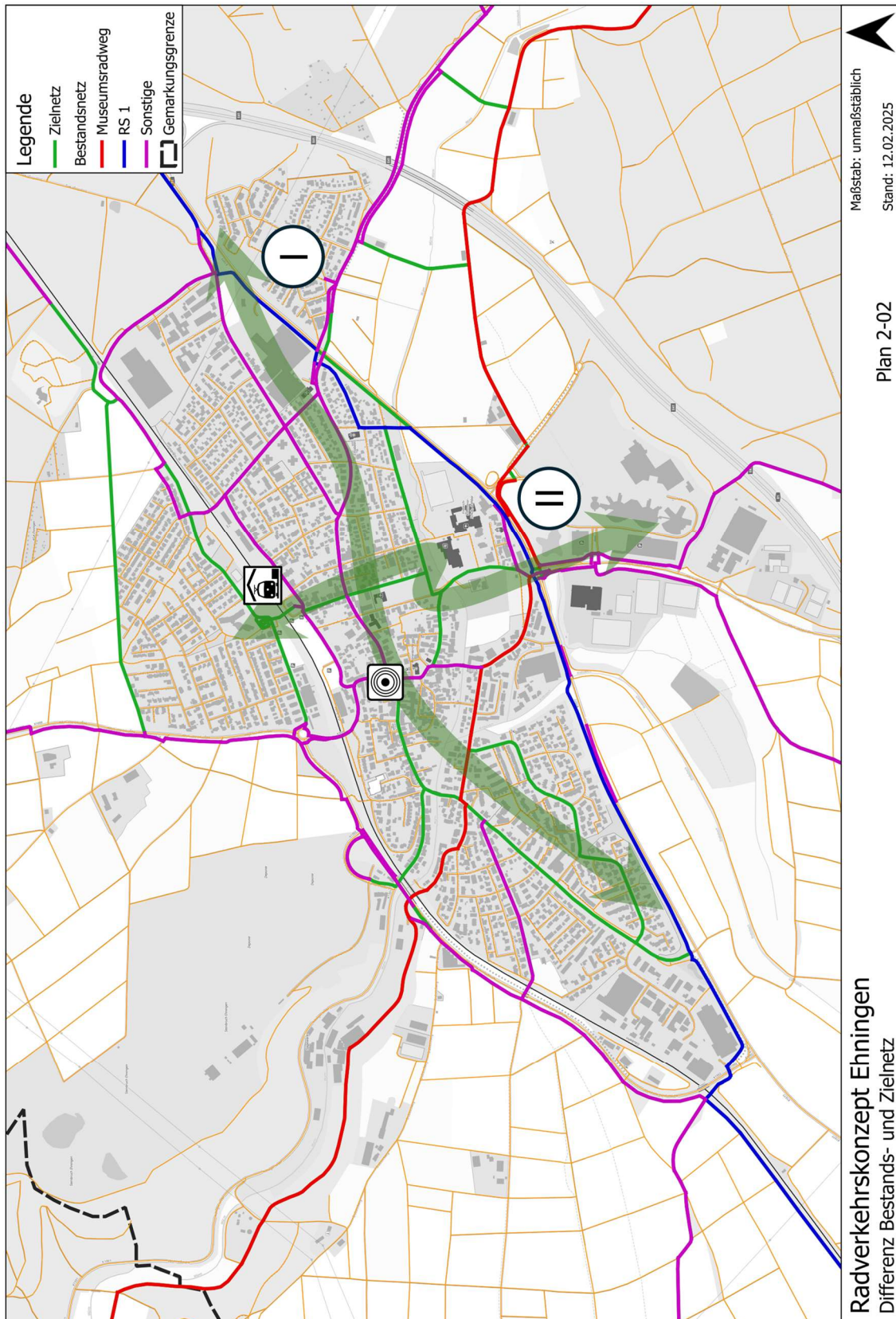


Abbildung 2: Zielnetz mit den Hauptachsen I und II



5 Maßnahmenentwicklung

Nach Abstimmung über die das konzipierte Netz, folgte im Anschluss die Ausarbeitung von Maßnahmen, um das Fahrradfahren auf den Abschnitten des Netzes sicher und attraktiv zu machen.

Wie in vielen Gemeinden ist besonders der Ortskern Ehningens historisch gewachsen und bietet nur begrenzten Platz für die Verkehrsführung. Dazu kommt ein oft verwinkeltes Straßennetz, welches nur wenige direkte Verbindungen aufweist. Daher fällt das konzipierte Radnetz auf vielen Strecken mit dem Kfz-Netz zusammen. Diese konkurrierenden Nutzungsansprüche erfordern eine differenzierte Betrachtung jedes Abschnittes und jedes Knotenpunktes, um schlussendlich nicht nur technisch funktionale, sondern auch akzeptanzfähige Maßnahmen zu entwickeln.

Die potenziellen Maßnahmen sind dabei sehr vielschichtig und unterschiedlich. Geprüft wurde die Einrichtung folgender Radverkehrsanlagen:

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind insbesondere auf Hauptradrouten ein sinnvolles Instrument zur Förderung des Radverkehrs. Kennzeichen und Voraussetzungen von Fahrradstraßen:

- Radfahrende haben Vorrang und dürfen nebeneinander fahren
- Kfz sind nur bei entsprechender Beschilderung zugelassen (Anlieger frei oder Kfz frei)
- Als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt 30 km/h
- Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.

Darüber hinaus gibt es wenige konkrete Vorgaben zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen. In deutschen Städten reicht das Spektrum von durchgehend bevorrechtigten, baulich angepassten und ausschließlich dem Radverkehr vorbehaltenen Fahrradstraßen bis hin zu regulären Kfz-Straßen, die lediglich durch eine Beschilderung als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgewiesen sind.



Baulich angelegte Radwege

Baulich angelegte, vom Kfz-Verkehr separierte Radwege haben eine hohe objektive und subjektive Sicherheit und sind damit qualitativ sehr hochwertig.

Sie haben jedoch einen hohen Platzbedarf, der in bebauten Strukturen in aller Regel nicht vorhanden ist. Zudem ist die Anlage eigener Radwege mit hohen Kosten und langen Planungs- und Bauzeiten verbunden. Innerhalb von Tempo-30-Zonen sind baulich angelegte Radwege rechtlich nicht zulässig.

Baulich angelegte Radwege können entweder mit dem StVO-Zeichen 237 (Radweg) beschildert werden, dann müssen sie von Radfahrenden benutzt werden („benutzungspflichtige Radwege“). Es ist Radfahrenden nicht erlaubt, auf der Straße zu fahren, wenn parallel ein mit StVO-Zeichen 237 beschilderter baulicher Radweg verläuft.

Häufig gibt es auch baulich angelegte Radwege, die nicht beschildert sind. In diesem Fall gilt auch keine Benutzungspflicht, Radfahrende können wählen ob sie die Straße oder den Radweg benutzen.

Kombinierte Geh- und Radwege

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist eine Verkehrsfläche, die von Zufußgehenden und Radfahrenden abseits der Fahrbahn zu benutzen ist. Es wird mit dem StVO-Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) beschildert. Die Breite muss innerorts mindestens 2,50 m betragen.

Bei getrennten Geh- und Radwegen wird eine Verkehrsfläche abseits der Fahrbahn in jeweils einen Bereich für Zufußgehende und Radfahrenden aufgeteilt. Beschildert wird ein getrennter Geh- und Radweg mit dem StVO-Zeichen 241-30 (Getrennter Geh- und Radweg). Für den Radweg ist mindestens eine Breite von 1,50 m vorzusehen.

Gemeinsame und getrennte Geh- und Radwege sind benutzungspflichtig. Das heißt, Radfahrende dürfen nicht auf der Straße fahren, sondern müssen den vorgesehenen Radweg benutzen.

Nicht benutzungspflichtig sind Gehwege, die mit einem Zusatzzeichen „Rad frei“ beschildert sind (StVO-Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10). Auf diesen Wegen sind Radfahrende zugelassen, sie müssen sich allerdings der Geschwindigkeit des Fußverkehrs anpassen und Schrittgeschwindigkeit einhalten. Als Breite sind mindestens 2,50m einzuhalten. Dadurch, dass keine Benutzungspflicht gilt, können Radfahrende wählen, ob sie den Gehweg mit Schrittgeschwindigkeit befahren, oder auf der Straße mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“.



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind markierte Bereiche auf der Straße, die für den Radverkehr vorbehalten sind. Sie werden mit StVO VZ 237 (Radweg) beschildert und müssen von Radfahrenden benutzt werden (Benutzungspflicht). Sie sind mindestens mit einer Breite von 1,85 m zu markieren (durchgezogene Linie) und dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Es muss ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m sowohl zum fließenden, als auch zu ruhenden Kfz-Verkehr (gemäß der neuen ERA, die vsl. 2026 veröffentlicht wird, muss ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m) eingehalten werden. Radfahrstreifen kommen nur dort in Betracht, wo ausreichende Restfahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr verbleiben. Sie dürfen nicht in Tempo-30-Zonen eingerichtet werden.

Schutzstreifen

Schutzstreifen werden auch auf der Fahrbahn markiert, dürfen jedoch vom Kfz-Verkehr „bei Bedarf“ überfahren werden. Sie haben eine Mindestbreite von 1,50 m, für den Kfz-Verkehr muss die Restfahrbahnbreite mindestens 4,50 m betragen.

Schutzstreifen sind in der Verkehrsplanung umstritten, da sie häufig nicht zu einer Erhöhung der objektiven oder subjektiven Sicherheit beitragen. Häufig orientiert sich der Kfz-Verkehr an der Markierung des Schutzstreifen und überholt den Radverkehr dadurch mit einem zu geringen Abstand.

Auch Schutzstreifen dürfen in Tempo-30-Zonen nicht eingerichtet werden.

Piktogramme und Piktogrammketten

Wie dargestellt, sind die Einsatzbereiche vieler Radverkehrsanlagen durch das Verkehrsrecht und entsprechende Richtlinien stark eingeschränkt.

Insbesondere auf Hauptradverbindungen des Radverkehrs, auf denen keine Radverkehrsanlage umgesetzt werden kann, wurden in letzter Zeit vermehrt sogenannte Piktogrammketten markiert. Dabei wird das StVO-Sinnbild Radverkehr in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn markiert. Im Dezember 2023 wurde zu den Einsatzbereichen den Piktogrammketten ein Erlass des Landesverkehrsministeriums herausgegeben, der auch die Markierung von Piktogrammketten stark einschränkt.

Es ist jedoch nach wie vor möglich, durch wegweisende Piktogramme – die nicht dem StVO-Sinnbild Radverkehr entsprechen – Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erzeugen. Dies kann entscheidend zum Sicherheitsgefühl Radfahrender beitragen. Hierdurch ergibt sich für Kommunen die Möglichkeit ein eigenes Piktogramm zu entwerfen und so auch ein Signal zur Wichtigkeit des Radverkehrs zu senden und ein Zugehörigkeitsgefühl zu stiften.



Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in einem bestehenden Verkehrsnetz, insbesondere in bebauten Bereichen, ist häufig nicht in ausreichender Qualität möglich. Als Ergänzung wurden daher weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs geprüft und in das Konzept miteinbezogen:

- Lückenlose Wegweisung für den Radverkehr
- Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr, z.B. durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder ein Überholverbot von Radfahrenden (StVO-Zeichen 277.1).
- Sichtbarmachung des Radverkehrs, z.B. durch Banner zur Einhaltung des mindestens vorgeschriebenen Überholabstands oder Einfärbungen des Straßenbelags.
- Aufstellflächen für den Radverkehr an Knotenpunkten
- Weiteres

Die einzelnen Maßnahmen wurden eng mit verschiedenen Akteuren und mit dem Arbeitskreis Radverkehr diskutiert, abgestimmt und weiterentwickelt.



5.1 Maßnahmenkataster

Aufbau des Maßnahmenkatasters

Die entwickelten Maßnahmen wurden in einem Maßnahmenkataster gesammelt. Für jede Maßnahme sind darin die folgenden Attribute aufgeführt:

- Laufende Nummer mit der Unterscheidung:
 - S für streckenbezogene Maßnahmen
 - K für Maßnahmen an Knotenpunkten
 - B für begleitende (begleitende) Maßnahmen

Die Maßnahmen sind fortlaufen nummeriert. Mehrstufige Maßnahmen oder mögliche Alternativen sind mit Buchstaben a, b oder c dargestellt (z.B. S-01 a, S-01 b, S-01 c).

- Art der Maßnahme: Unterscheidung, ob es sich z.B. um eine bauliche Maßnahme, um Markierung, oder um Beschilderung handelt.
- Ort: Verortung der entsprechenden Maßnahme
- Beschreibung der Maßnahme
- Priorität: Die Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Priorität bewertet. Als (sehr) hoch wurden sowohl die sicherheitsrelevanten als auch die hoch wirksamen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs priorisiert.
- Grobe Kostenschätzung
- Umsetzbarkeit: Die Maßnahmen unterscheiden sich hinsichtlich ihres Umsetzungszeitraumes. So enthält das Maßnahmenkataster kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen.
- Beteiligte: Bei zahlreichen Maßnahmen bedarf es aufgrund der Straßenbaulastträgerschaft die Zustimmung der Verkehrsbehörde des Landkreises Böblingen. Teilweise müssen Planung und Umsetzung von Maßnahmen auch mit Nachbarkommunen oder weiteren Beteiligten (z.B. DB InfraGO) abgestimmt werden.
- Ergänzende Informationen (z.B. welche weiteren Planungsschritte notwendig sind)

Die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts sind mit der entsprechenden Nummerierung im Übersichtsplan (Anlage: Plan M-01) verortet.

Das Maßnahmenkataster enthält insgesamt 63 Maßnahmen aus den unterschiedlichsten Bereichen und im gesamten Gemarkungsgebiet.



Ziel der Gemeinde Ehningen ist es, möglichst schnell Maßnahmen umzusetzen, die die Sicherheit und die Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Gemeinde erhöhen. Darüber hinaus sollen Pop-Up-Maßnahmen ausgewählt werden, welche möglichst schnell realisiert werden können, um die Präsenz und damit die Akzeptanz des Radverkehrs zu steigern und das Fahrrad als Verkehrsmittel zu attraktivieren.

5.2 Ost-West-Achse

Die Ost-West-Achse verbindet das Industriegebiet Bernrain mit dem Industriegebiet Letten, sowie alle dazwischen liegenden Wohngebiete und den Ortskern. Die Achse verläuft parallel zum RS 1 und geht an beiden Enden in diesem auf. Im Gegensatz zum RS 1 verläuft die Ost-West-Achse jedoch durch den Ort hindurch. Das Angebot der Achse richtet sich also besonders an die Einwohnerinnen und Einwohner Ehningens.

Den ersten Abschnitt der Achse bildet die Fahrradstraße in der Böblinger Straße (Maßnahmen S-01 a und b). Die Fahrradstraße beginnt südlich des Knotenpunktes mit der Mercedesstraße und führt durch das gesamte Wohngebiet bis zur Einmündung in die Maurener Straße bzw. Königstraße. Der Knotenpunkt Böblinger Straße / Bühlallee und die Böblinger Straße zwischen Bühlallee und Mercedesstraße sind anzupassen, um den Übergang vom RS 1 auf die Fahrradstraße zu ermöglichen (Maßnahmen S-01 c und K-01).

Die Königstraße bildet zwischen dem Knotenpunkt mit der Böblinger Straße und dem Knotenpunkt mit der Aidlinger Straße den zweiten Abschnitt der Ost-West-Achse. Aufgrund deren Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist hier die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht möglich. Die Führung findet hier im Mischverkehr statt. Um die Sicherheit des Fahrradverkehrs zu erhöhen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem genannten Abschnitt auf 30 km/h reduziert (Maßnahmen S-03 a, S-04 a). Auf einigen Abschnitten der Königstraße gilt bereits Tempo 30. Die Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den restlichen Abschnitten führt damit zusätzlich zu einer einheitlicheren und übersichtlicheren Verkehrssituation. Um außerdem die Gleichberechtigung des Fahrradverkehrs zu verdeutlichen, wird das Aufbringen von Piktogrammketten auf der Fahrbahn in beiden Richtungen empfohlen (Maßnahmen S-03 b, S-04 b).

Da die Enge der Straßen rund um den Marktplatz die Einhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes beim Überholen einspuriger Fahrzeuge (1,5 m) nicht möglich machen, gilt hier bereits ein implizites Überholverbot von besagten Fahrzeugen. Dieses Überholverbot sollte dennoch explizit durch das Zeichen Z 277.1 bekräftigt werden, da Überholvorgänge aufgrund der Platzverhältnisse sehr schnell zur Gefährdung des Radverkehrs führen. Das Überholverbot gilt auf der Königstraße zwischen dem Marktplatz und dem Knotenpunkt mit der Aidlinger Straße in beiden Richtungen, auf der Hildrizhauser Str. zwischen Marktplatz und dem Knotenpunkt mit der Schlossstraße in beiden Richtungen und auf der Dagersheimer Straße zwischen



dem Marktplatz und dem Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße in ansteigender Richtung (Maßnahmen S-06, S-07, S-08).

Die Herrenberger Straße zwischen dem Knotenpunkt mit der Aidlinger Straße und der Einmündung in die K 1077 (auch Anschluss an RS 1) den dritten Abschnitt der Ost-West-Achse. Ebenso wie die Königstraße hat auch die Herrenberger Straße eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr, weshalb die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht möglich ist. Daher sollte auch auf der vollen Länge der Herrenberger Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden, um die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen. Außerdem sollten ebenfalls Piktogrammketten zum Einsatz kommen um die Gleichberechtigung des Radverkehrs zu unterstreichen (Maßnahmen S-05 a und b).

Die Herrenberger Straße ist breit, daneben besteht ein Grünstreifen mit Fußweg. Damit bietet sie insgesamt viel Platz, welcher jedoch größtenteils dem Kfz-Verkehr zugeteilt ist. Langfristig sollte eine Umgestaltung der Herrenberger Straße erwogen werden, in deren Zuge Räume neu aufgeteilt werden können (Maßnahme S-12). Eine Trennung der Verkehrsarten schafft bedeutend mehr Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Zusätzlich kann die Verschmälerung der Kfz-Führung zu einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs führen, welche weitere Vorteile (geringere Emissionen und reduzierte Lärmbelastung der Anwohnenden) mit sich bringt.

5.3 Nord-Süd-Achse

Die Nord-Süd-Achse verbindet den Ehninger Bahnhof mit den Industriegebieten Keltenwald und Birkensee. Unterwegs bedient sie außerdem die Fronäckerschule, die Friedrich-Kammererschule und mit der Turn- und Festhalle, dem Hallenbad und dem Sportzentrum Schalkwiesen wichtige Ziele des Alltags. Durch den Start am Bahnhof richtet sich das Angebot der Achse maßgeblich an Einpendelnde. Durch den Schnittpunkt mit der Ost-West-Achse am Knotenpunkt Königstraße / Wilhelmstraße wird jedoch allen Einwohnerinnen und Einwohnern Ehningens eine sichere und attraktive Möglichkeit geboten, die Ziele entlang der Nord-Süd-Achse anzufahren.

Den ersten Teil der Achse bildet die Fahrradstraße in der Wilhelmstraße. Diese beginnt am Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße (Bahnhofsvorplatz) und verläuft auf der ganzen Länge der Wilhelmstraße bis zum Knotenpunkt mit der Siegfriedstraße (Maßnahme S-02 a und b). Am Knotenpunkt Wilhelmstraße / Königstraße wird die Fahrradstraße unterbrochen, da eine Bevorrechtigung gegenüber der Königstraße nicht möglich und verkehrlich auch nicht sinnvoll ist.

Die Fahrradstraße folgt anschließend der Siegfriedstraße bis zum Knotenpunkt mit der Gartenstraße und verläuft auf dieser, und letztlich auf der Schlossstraße, nach Süden bis zum



Knotenpunkt Schloßstraße / Hildrizhauser Straße. Der Abschnitt vor der Turn- und Festhalle, sowie vor der Friedrich-Kammerer-Schule, bleibt verkehrsberuhigt wie im Bestand (Maßnahme S-02 a und b).

Am Knotenpunkt Hildrizhauser Straße / K 1077 besteht die Möglichkeit auf den RS 1 abzubiegen oder die K 1077 zu queren und weiter in Richtung der Industriegebiete, bzw. der Sportanlagen zu fahren.

Die Rampe am nördlichen Ausgang der Bahnstufunterführung ist im Bestand für den Fahrradverkehr freigegeben. Die Rampe geht am oberen Ende jedoch in drei Fußgängerwegen auf, wodurch Radfahrende theoretisch zum Absteigen und Schieben gezwungen werden. Um das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr an der Stelle zu reduzieren, sollte der Fußweg entlang des Grundstücks Schneeballweg 2 für den Radverkehr freigegeben werden. Von diesem aus bestehen gute Sichtbeziehungen auf die Rampe und die anderen Fußwege. Gleichzeitig ist der Radverkehr durch die scharfe Kurve zur Rampe zu langsamer Fahrt gezwungen. Durch den Anschluss der Bahnstufunterführung nach Norden wird eine direkte und zentrale Verbindung des Wohngebiets im Bühl zur Ortsmitte geschaffen.

5.4 Dagersheimer Straße

Auf der Dagersheimer Straße ist im Bestand ein Schutzstreifen in ansteigender Richtung markiert. Dieser wird jedoch regelmäßig durch den Kfz-Verkehr überfahren und bietet keinen hinreichenden Schutz für den Radverkehr. Die Fahrbahnverengung durch parkende Fahrzeuge in Gegenrichtung im Bereich der Kurve und die geringe Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs aufgrund der Steigung verschärfen die Situation zusätzlich. Langfristig sollte daher in ansteigender Richtung ein gemeinsamer Geh- und Radweg geschaffen werden (Maßnahme S-11). Bergab kann der Radverkehr aufgrund des geringen Geschwindigkeitsunterschieds im Verkehr „mitschwimmen“.

Die Gesamtbreite der Fahrbahn und des nördlichen Gehwegs an der aktuell schmalsten Stelle (kurz oberhalb der Einmündung Bahnhofstraße) beträgt ca. 9 m. Damit bietet der Querschnitt rechnerisch ausreichend Platz für einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Mindestbreite 2,5 m + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen) bei einer Restbreite der Fahrbahn von ca. 6 m. Die genauen Breiten und Platzbedarfe sind in der Objektplanung zu prüfen und festzulegen.

Unter Umständen müssen die Parkstände in der Kurve entfallen und an anderer Stelle ersetzt werden. Mögliche Ersatzflächen sollten im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts ermittelt werden. Eine weitere Herausforderung in der Umsetzung der Maßnahme stellt die Brücke über die Eisenbahn dar. Auf dieser ist aktuell der Gehweg durch eine Schutzplanke von der Fahrbahn getrennt. Diese dient unter anderem auch dem Schutz der darunter befindlichen Eisenbahninfrastruktur und muss deshalb erhalten bleiben. Da die Gesamtbreite von Fahrbahn und Gehweg



aktuell etwa 12 m beträgt, ist die Versetzung der Schutzplanke auf die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs rechnerisch möglich.

Da es sich bei der Dagersheimer Straße um eine Kreisstraße handelt und die Brücke eine Eisenbahnstrecke kreuzt sind bei der Umsetzung der Maßnahmen die entsprechend verantwortlichen Instanzen (Landratsamt Böblingen, DB InfraGO) zu konsultieren und in die Planungen mit einzubeziehen.

Um bereits kurzfristig die Sicherheit des Radverkehrs auf dem Abschnitt zu erhöhen, können provisorische Maßnahmen getroffen werden. Beispielsweise kann anstatt des Schutzstreifens ein Radfahrstreifen markiert werden. Dadurch wird das Verbot des Überfahrens bestärkt und durch den zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen der Raum für den Radverkehr zusätzlich vergrößert. Dabei kann die Mindestbreite für einen Radfahrstreifen (1,85 m inkl. Markierung) nicht eingehalten werden, weshalb es sich hier keinesfalls um eine dauerhafte Lösung handelt. Im Bereich der Fahrbahnverengung durch die parkenden Pkw wird die Mindestfahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr (5,5 m) ebenfalls nicht eingehalten. Dadurch entsteht möglicherweise ein Konflikt zwischen dem ruhenden und dem fließenden Kfz-Verkehr, welcher aber nicht auf Kosten anderer Verkehrsarten ausgetragen werden sollte. Auch hier sollten bereits mögliche Ausweichflächen für den ruhenden Verkehr ermittelt werden.

5.5 Museumsradweg und Verbindung Herdstelle

Ehningen ist mit dem RS 1 und dem Museumsradweg an zwei überörtliche Radrouten angebunden. Diese haben nicht nur einen touristischen Nutzen, sondern bieten auch alltagstaugliche Verbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden, Böblingen, Aidlingen, Gärtringen und Holzgerlingen, und darüber hinaus nach Stuttgart und Herrenberg. Dadurch sind sie auch für Berufstätige attraktive Routen, um zwischen Ehningen und den umliegenden Orten zu pendeln.

Der Alltagsradverkehr stellt jedoch andere Anforderungen an die Qualität von Wegen als der Radtourismus. Daher müssen Wege besser ausgebaut sein um als Pendelrouten infrage zu kommen.

Der RS 1 ist ein gutes Beispiel für eine alltagstaugliche Radstrecke: ausreichend breit, gut asphaltiert und wo immer möglich bevorrechtigt und ohne Umwege geführt. Der Museumsradweg hat dagegen größtenteils den Ausbaustand eines klassischen Radwanderweges: abschnittsweise asphaltiert, vornehmlich wassergebundene Deckschicht und eine Wegführung die mehr auf die Idylle als auf den direkten Weg bedacht ist. Dennoch bietet der Museumsradweg gute Verbindungen nach Aidlingen und Holzgerlingen. Daher sollte auch der Museumsradweg alltagstauglich ausgebaut werden (Maßnahmen S-14, S-15). Allerdings liegen jeweils nur Abschnitte der Verbindungen auf der Ehninger Gemarkung. Daher müssen die



Maßnahmen in enger Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarkommunen durchgeführt werden, um eine durchgängige Befestigung in einheitlicher Qualität herzustellen.

Der Ortsteil Herdstelle liegt, ähnlich wie das Wohngebiet Bühl, räumlich abseits und durch einen großen Verkehrsweg K 1077 vom Ortskern getrennt. Im Rahmen der Ertüchtigung des Museumsradweges sollte außerdem ein Anschluss des Ortsteils Herdstelle und damit des Ehninger Nordostens an den Museumsradweg geschaffen werden. Mit der Unterführung unter der K 1077 und dem weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg besteht eine sichere Verbindung für den Radverkehr von Ehningen oder vom RS 1 kommend bis zum Ortsteil Herdstelle. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet aktuell jedoch am Knotenpunkt Maurener Straße / Römerweg. An dieser Stelle sollte eine Möglichkeit zur Querung der Maurener Straße und folgend ein Zubringer zum Museumsradweg geschaffen werden (Maßnahmen K-04, K-05, S-13 b und dann a). Südlich der Maurener Straße sollte ein gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen der Einmündung des Römerwegs (Querungsstelle) und der Einmündung des Zubringers zum Museumsradweg (Hofladen Hof Maureental) geschaffen werden. So können die Straßenüberquerungen des Radverkehrs und des Fußverkehrs an einer Stelle gebündelt werden.

5.6 Gefahrenstelle Knotenpunkt K 1077 / Bernrain Süd (HEM Tankstelle)

Die Einmündung der Straße Bernrain Süd in die K 1077 wurde im anfänglichen Beteiligungsverfahren vermehrt als Gefahrenstelle identifiziert. Besonders bemängelt wurde hierbei die unklare Vorfahrtssituation zwischen dem ausfahrenden Verkehr aus dem Bernrain und dem Radverkehr auf dem RS 1.

Die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg¹ beinhalten eine Empfehlung für die regelkonforme Gestaltung des Knotenpunkts im gegebenen Szenario. Der Knotenpunkt sollte dem entsprechend umgestaltet werden (Maßnahme K-03), um die Unklarheiten der Bevorrechtigung zu beseitigen.

Da der RS 1 vor und nach der Einmündung nah (<4 m) und parallel zur K 1077 verläuft, ist er der bevorrechtigten Achse zuzurechnen. In diesem Fall kann der Radverkehr auf einer Hauptverbindung des Radverkehrs nach ERA bevorrechtigt gegenüber dem Verkehr auf der einmündenden Straße geführt werden.

Der Radverkehr wird mittels einer Furt über die Einmündung geführt. Die Furt ist rot einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen. Der Radverkehr wird bereits beidseitig hinreichend früh (>20 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt.

¹ Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Stand Nov 2017): https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf



Die Sichtbeziehung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr ist ebenfalls nicht versperrt. Dennoch sollten sowohl auf der K 1077 als auch auf der Straße Bernrain Süd Schilder aufgestellt werden, die auf den Radverkehr und dessen Bevorrechtigung hinweisen.

5.7 Beschilderung

Die wegweisende Beschilderung ist ein essenzieller Teil des Radnetzes. Sie ermöglicht auch ortsfremden Radfahrenden, sich zu orientieren und schnell an ihr Ziel zu finden.

Besonders wichtig in einem Beschilderungskonzept ist das Prinzip der Kontinuität, also der Durchgängigkeit der Beschilderung von Zielen. Im konkreten bedeutet dies, dass ein Ziel, ab dem Punkt, an dem es zum ersten Mal angeschrieben ist, an jeder weiteren Wegegabelung oder Kreuzung ebenfalls angeschrieben werden muss, um so eine durchgängige Führung der Radfahrenden zu gewährleisten. Daher werden bei der Entwicklung von Beschilderungskonzepten sogenannte Zielspinnen erarbeitet. Hierfür wird vom eigentlichen Ziel ausgegangen und jede Route, die zu diesem Ziel führt, rückwärts abgegangen, bis zu dem Punkt, an dem das erste Mal auf das Ziel hingewiesen werden soll. Entlang jedem dieser „Spinnenbeine“ können folgend alle Standorte ausgemacht werden, an denen das jeweilige Ziel ausgeschildert werden muss.

Die Maßnahmen K-09 bis K-27 und K-30 bis K-31 im Maßnahmenkataster beschreiben die Änderungen bzw. Ergänzungen in der Beschilderung in Ehningen. Die Schilderstandorte und die jeweils ausgeschriebenen Ziele lassen sich am besten in Kombination einer Tabelle und einer Karte darstellen. Daher ist dem Bericht das Kataster der Schilderstandorte und eine Karte mit korrespondierender Nummerierung angehängt (Anlage: Plan M-02).



Abbildung 3: Touristische Hinweistafel am Ehninger Bahnhof

Ergänzend zur wegweisenden Beschilderung wird die Installation von bis zu drei touristischen Hinweistafeln empfohlen (Maßnahmen K-08 a, b und c).

Diese sollen Radreisende am Bahnhof, am Marktplatz und am Knotenpunkt Hidrizhauser Straße / K 1077 (Schnittpunkt des Museumsradweges mit dem RS 1) empfangen und in Ehningen willkommen heißen. Die Gestaltung der Tafeln ist nicht Teil dieses Konzepts, jedoch sollten die Tafeln eine Übersichtskarte Ehningens und der Umgebung mit klarer Markierung des RS 1 und des Museumsradweges, sowie Hinweise zum gastronomischen Angebot und den Sehenswürdigkeiten



I n g e n i e u r G e s e l l s c h a f t V e r k e h r

Ehningens beinhalten. Ähnliche Tafeln für den Wandertourismus sind auf dem Bahnhofsvorplatz bereits vorhanden (vgl. Abbildung 3).



6 Begleitende Maßnahmen

6.1 Radabstellanlagen

Die Nutzung des Verkehrsmittels Rad ist auch vom Vorhandensein attraktiver Abstellmöglichkeiten abhängig. Nur wer sein Fahrrad sicher abstellen kann, wird das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel nutzen können. Darüber hinaus kann ein angemessenes Angebot an Abstellmöglichkeiten helfen das wilde Abstellen von Fahrrädern an Straßenlaternen und -schildern zu unterbinden und so zu einem geordneten Stadtbild beitragen. Neben der Sicherheit sollten Abstellanlagen, besonders solche an Arbeitsstätten und Schulen, vor Wind und Wetter schützen, da die Fahrräder an diesen üblicherweise über längere Zeiträume (Schul- oder Arbeitstag) stehen.

Die „Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze“² schreibt in Ergänzung zur Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg vor, wie viele Fahrradstellplätze für ein Gebäude in Abhängigkeit der Nutzung vorzusehen sind. Diese Werte gelten bei Neubau, sind aber gleichzeitig gute Orientierungswerte, um das vorhandene Angebot an Stellplätzen zu überprüfen und gegebenenfalls Verbesserungspotenzial festzustellen.

Die Gemeinde ist verantwortlich für Abstellanlagen im öffentlichen Raum und an öffentlichen Gebäuden. Das betrifft hauptsächlich die Ortsmitte, also den Marktplatz, die Verwaltungsgebäude, die Bücherei, Kindergärten und Schulen, die Turn- und Festhalle und die Schwimmhalle, sowie die Sportanlagen Schalkwiesen. An diesen Orten sollte der Bestand der Radabstellanlagen überprüft werden und gegebenenfalls weitere Abstellanlagen eingerichtet werden. Besonders um den Marktplatz sollten ausreichend Abstellanlagen geschaffen werden, um die Erreichbarkeit der Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern mit dem Fahrrad zu verbessern, für die Einwohnerinnen und Einwohner genauso wie für den Radtourismus (Maßnahme B-03).

Einen Sonderfall stellt der Bahnhof dar. Im Gegensatz zu anderen Orten in der Gemeinde stellen ein- und auspendelnde Fahrräder hier über längere Zeiträume (den ganzen Arbeitstag bzw. die ganze Nacht) ab. Am Bahnhof sollten daher zusätzlich zu den regulären Stellplätzen auch mietbare Fahrradboxen installiert werden (Maßnahme B-01). Diese können tageweise oder über längere Zeiträume (Monate, Jahre) angemietet werden und bieten einen erhöhten Schutz gegen Witterung, Beschädigung und Diebstahl. Die Anschaffung von Fahrradboxen ist nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit bis zu 75% förderfähig. Zusätzlich

² Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) Anhang 2 – Richtzahlen für Fahrradstellplätze: <https://www.landesrecht-bw.de/perma?j=VVBW-MLW-20220622-SF>



können evtl. Mittel des Bundes (Sonderprogramm „Stadt und Land“) und der Deutschen Bahn (an Bahnhöfen oder Haltepunkten des ÖPNV) zur Förderung des Vorhabens gewonnen werden.

Unternehmen sind auf ihrem Gelände selbst für die Herstellung von Radabstellanlagen verantwortlich. Dennoch empfiehlt es sich für die Gemeinde, auf die ansässigen Unternehmen zuzugehen und die Herstellung von Abstellanlagen in einer gemeinsamen Kampagne zu konzentrieren, um die Öffentlichkeitswirksamkeit zu maximieren. Das Image als fahrradfreundliche Gemeinde und Unternehmen kommt dabei allen zugute (Maßnahme B-04).

6.2 Zusätzliche Infrastruktur

Die Beschaffung und Installation von Rad-Servicestationen an zentralen Orten in der Gemeinde ist ein kostengünstiger Weg den Radverkehr zusätzlich zu fördern. Besonders für Pendelnde und Radreisende, deren Start oder Ziel nicht unbedingt täglich der Wohnort ist, bieten Servicestationen die einzige Möglichkeit kleinere Reparaturen am Fahrrad vorzunehmen. Sinnvolle Standorte für Radservicestationen wären der Bahnhofsvorplatz, der Marktplatz (alternativ in Kooperation mit dem Fahrradladen in der Königstraße) und die Kreuzung von RS 1 und Museumsradweg am Knotenpunkt Hildrizhauser Straße / K 1077.

6.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die Umsetzung der Maßnahmen sollte stets von der Verwaltung nach außen kommuniziert werden. So kann das Bewusstsein für das geschaffene Angebot in der Bevölkerung und die Radkultur in Ehningen im Allgemeinen gestärkt werden.

Die Möglichkeiten der Kommunikation sind vielseitig und sollten der Maßnahme entsprechend gewählt werden: Von der Ankündigung im Amtsblatt, über Hinweisbanner zur neuen Fahrradstraße, bis hin zur Befahrung des neuen Radnetzes mit dem Bürgermeister ist alles möglich. Wichtig ist die Erfolge und Meilensteine in der Umsetzung „zu feiern“.



Abbildung 4: Hinweisbanner am Beginn einer Fahrradstraße in Magdeburg (Bildquelle: <https://magdeburg-stadtfeld.de/2020/03/07/neue-transparente-mit-verkehrsregeln-fuer-fahrradstrasse-in-der-goethestrasse/>)

es,



7 Umsetzung und weitere Schritte

Das Radverkehrskonzept mit dem Maßnahmenkataster ist als Sammelwerk zu verstehen, wie das Fahrradfahren in den nächsten Jahren in Ehningen attraktiver werden kann. Das Ziel ist, die Radverkehrsanteile in der Stadt Ehningen spürbar zu erhöhen.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird jedoch erhebliche Planungs- und Finanzressourcen benötigen. Daher ist klar, dass die Umsetzung der Maßnahmen über einen längeren Zeitraum Stück für Stück erfolgen muss.

Die Länder Niederlande und Dänemark gelten heute als Vorbildnationen in der Radverkehrsplanung und haben hohe Radverkehrsanteile. Dies haben sie nur deswegen erreicht, da sie bereits in den 1970er Jahren begonnen haben, konsequent den Radverkehr in die Verkehrsplanung miteinzubeziehen.

Die erarbeiteten Maßnahmen stellen eine ausgewogene Mischung: Schnell umsetzbaren, kostengünstigen aber hoch wirksamen und sicherheitsrelevanten Maßnahmen werden kombiniert mit langfristigen, aufwändigen und investiven baulichen Maßnahmen. Von zentraler Bedeutung ist daher frühzeitig und konsequent erste Maßnahmen umzusetzen. Dazu wurden besonders sicherheitsrelevante und hochwirksame Maßnahmen priorisiert.

Die Fahrradstraßen in der Böblinger Straße und der Wilhelmstraße / Schloßstraße sind im Kataster als Pop-Up-Maßnahmen markiert. Sie stellen zwei hochwirksame Maßnahmen dar, die in einer Vorstufe schnell und kostengünstig durch einfache Beschilderung und minimale Markierung umgesetzt werden können. In Kombination mit der Anbringung von Radpiktogrammen entlang der Königstraße können so Maßnahmen in kürzester Zeit große Teile der Ost-West- und sogar die ganze Nord-Süd-Achse umgesetzt werden. Dies bringt auf Anhieb beträchtliche Verbesserungen für den Radverkehr innerhalb Ehningens mit sich, sendet ein klares Signal und schafft somit eine solide Grundlage für die Umsetzung weiterführender Maßnahmen.

Für die Umsetzung der weiteren Maßnahmen dient das Radverkehrskonzept und insbesondere das Maßnahmenkataster als Handlungsprogramm für die nächsten Jahre. Dabei ist das Radverkehrskonzept auch nicht als starres Programm zu verstehen, sondern sollte über die kommenden Jahre weiterentwickelt werden und dynamisch die jeweils aktuellen Gegebenheiten berücksichtigen. Das Umsetzungsprogramm sollte nach den tatsächlichen Bedarfen priorisiert werden.

Radverkehrsmaßnahmen werden nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert, in Kombination mit verschiedenen Bundesförderprogrammen können bis zu 90% Förderung generiert werden.



I n g e n i e u r G e s e l l s c h a f t V e r k e h r

Zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind verschiedene weitere Akteure zu beteiligen. Für diese – insbesondere die Verkehrsbehörde des Landkreises Böblingen – dient das Radverkehrskonzept als Zusammenfassung des Ausbauprogramms zur Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren.

Stuttgart, 22.09.2025

Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG

Moritz Jordan, M. Eng., Geschäftsführer

Arne Pauschinger, M. Sc.



Anlagen



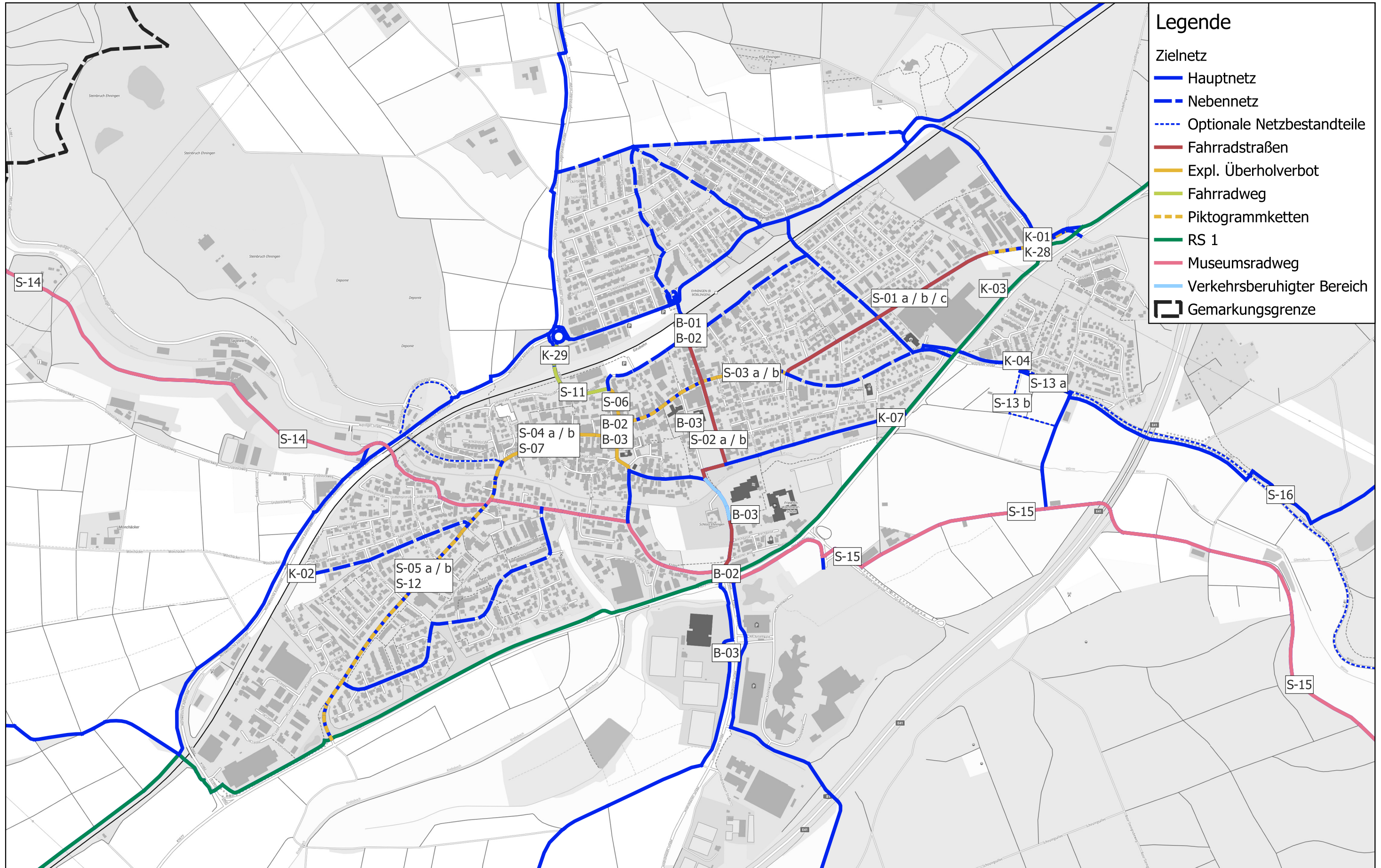
Anhang: Beschilderungskataster Ehningen

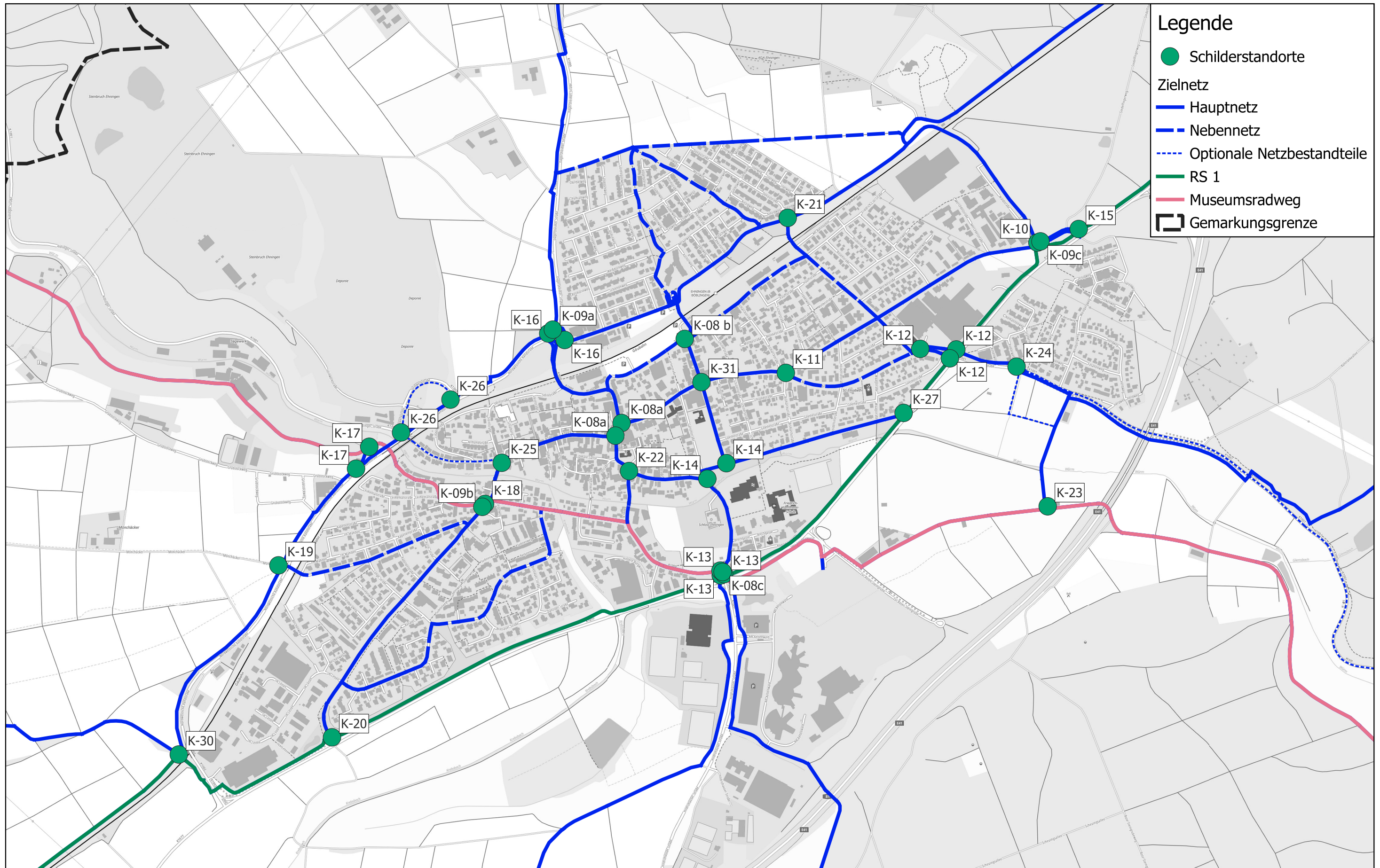
Standort	Richtung	Ziele
K-08 a Kreuzung Dagersheimer Str. / Königstraße und Kreuzung Hildritzhauser Str. / Königstraße (Marktplatz)	Westen	Aidlingen Gärtringen/Herrenberg
	Norden	Dagersheim
	Osten (auf Marktplatz)	Ehningen
		Bhf Böblingen
	Süden	Holzgerlingen Hildritzhausen
K-08 b Kreuzung Bahnhofstraße / Wilhelmstraße (Bahnhofsvorplatz)	Süden	Ehningen
		Böblingen
		Holzgerlingen
		Hildritzhausen
		Gärtringen/Herrenberg
K-10 Kreuzung Böblinger Str./Bühlallee	Norden	Dagersheim Bhf
	Westen	Ehningen Bhf
	Norden	Dagersheim
	Osten	Böblingen Gärtringen/Herrenberg
	Süden	Aidlingen
K-11 Kreuzung Königstraße / Böblinger Str. / Maurener Str.	Westen	Ehningen
		Gärtringen/Herrenberg
		Aidlingen
		Bhf
		Osten
K-12 Kreuzung Maurener Str./K1077	Westen	Ehningen Holzgerlingen
	Süden	Gärtringen/Herrenberg
		Aidlingen
	Nordenwesten	Böblingen
	K-12 Maurener Str. / Rampe Unterführung Herdstelle	Westen
Osten		Holzgerlingen
Aidlingen		
K-13 und K-08 c Kreuzung Schlosstraße / Hildritzhauser Str. und Kreuzung K1077 (RS 1) / Hildritzhauser Str. (Museumsradweg)	Westen	Gärtringen/Herrenberg
	Osten	Holzgerlingen Böblingen
	Süden	Hildritzhausen
	Norden	Bhf
		Ehningen
		Dagersheim
K-14 Kreuzung Wilhelmstraße / Siegfriedstraße	Norden	Bhf
K-14 Schlosstraße/Siegfriedstraße/Gartenstraße	Westen	Ehningen Dagersheim
	Süden	Holzgerlingen
		Hildritzhausen
	Osten	Bhf
K-16 Kreisverkehrsplatz am Bühl	Süden	Ehningen Hildritzhausen Böblingen
	Osten	Bhf
	Norden	Dagersheim
	Westen	Aidlingen
		Gärtringen/Herrenberg



Anhang: Beschilderungskataster Ehningen

Standort	Richtung	Ziele
K-17 Kreuzung Museumsradweg (Haldenweg) / Nordwestliche Randstraße (über- und unterhalb der Rampe)	Westen	Aidlingen
	Norden	Dagersheim
	Osten	Böblingen
		Bhf
		Ehningen
Südwesten	Gärtringen/Herrenberg	
K-19 - Kreuzung Nordwestliche Randstraße / Gärtringer Weg	Südwesten	Gärtringen/Herrenberg
	Nordosten	Böblingen
	Nordosten	Dagersheim
	Osten	Ehningen
K-20 Kreuzung Zielnetz Herrenberger Str. / RS1 (K1077)	Westen	Gärtringen/Herrenberg
	Osten	Böblingen
	Norden	Bhf
		Ehningen
K21 Kreuzung Bühlallee / Eichendorffstr.	Westen	Aidlingen
		Gärtringen/Herrenberg
		Dagersheim
	Süden	Bhf
K-22 Kreuzung Schlossstraße/Hildritzhauser Str.	Süden	Holzgerlingen
		Böblingen
	Osten	Hildritzhausen
	Norden	Holzgerlingen
		Ehningen (Bhf)
Dagersheim		
K-23 südöstl. Museumsradweg; Abzweig Herdstelle	Westen	Ehningen
	Osten	Aidlingen
	Norden	Holzgerlingen
		Böblingen
K-24 - Maurener Str. Querung nach Römerweg	Westen	Ehningen
	Süden	Böblingen
		Holzgerlingen
K-30 südöstl. Kreuzung Gärtringer Weg / RS1	Norden	Dagersheim
	Norden	Aidlingen
		Ehningen
		Bhf
	Südosten	Böblingen
	Südwesten	Gärtringen/Herrenberg
K-31 Kreuzung Wilhelmstraße / Königstraße	Westen	Ehningen
		Aidlingen
		Gärtringen/Herrenberg
	Osten	Böblingen
	Süden	Holzgerlingen
		Hildritzhausen
Norden	Bhf	





Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
Fahrradstraßen								
S-01 a (Pop-up)	Beschilderung	Böblinger Str. von KP mit Maurener Str. bis KP mit Mercedesstr.	Einrichtung einer Fahrradstraße durch entsprechende Beschilderung und seitliche Längsmarkierung. Diese Maßnahme wird als Pop-Up-Maßnahme empfohlen, da sie kurzfristig umzusetzen ist und gleichzeitig eine große Wirkung und Symbolik für den Radverkehr entfaltet.	sehr hoch	20.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Aufgrund des Charakters einer Sammelstraße bleibt die Böblinger Str. für den Kfz-Verkehr freigegeben. Das Benutzungsverbot für Fahrzeuge über 3,5t auf dem gesamten Abschnitt bleibt bestehen.
S-01 b	Markierung	Böblinger Str. von KP mit Maurener Str. bis KP mit Mercedesstr.	Die Einrichtung der Fahrradstraße sollte mit der entsprechenden flächigen Markierung und kleineren baulichen Maßnahmen verstetigt werden.	hoch	150.000 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen	Aufgrund des Charakters einer Sammelstraße bleibt die Böblinger Str. für den Kfz-Verkehr freigegeben. Das Benutzungsverbot für Fahrzeuge über 3,5t auf dem gesamten Abschnitt bleibt bestehen.
S-01 c	Markierung	Böblinger Str. von KP mit K 1077 bis KP mit Mercedesstr.	Radpiktogramme alle 25-50 m in beide Richtungen	hoch	1.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Stadtauswärts nur bis KP mit Bühlallee ("Verlängerung" der Fahrradstraße bis zur Ausfädelung des Radverkehrs auf den RS 1)
S-02 a (Pop-up)	Beschilderung / Markierung	Wilhelmstr. von KP mit Bahnhofstr. bis KP mit Siegfriedstr.; Siegfriedstr. ab KP mit Wilhelmstr. bis KP mit Gartenstr.; Gartenstr. ab KP mit Siegfriedstr. bis KP mit Schlosstr.; Schlosstr. ab KP mit Gartenstr. bis Beginn verkehrsberuhigter Bereich; ab südlichem Ende des verkehrsberuhigten Bereichs bis KP mit Hildritzhauser Str.	Einrichtung einer Fahrradstraße durch entsprechende Beschilderung und seitliche Längsmarkierung. Diese Maßnahme wird als Pop-Up-Maßnahme empfohlen, da sie kurzfristig umzusetzen ist und gleichzeitig eine große Wirkung und Symbolik für den Radverkehr entfaltet.	sehr hoch	25.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Durch die Einbahnstraßenregelung auf dem unteren Abschnitt der Schillerstraße ist die "Elterntaxi-Haltestelle" an der Würmquerung bei Einrichtung einer echten Fahrradstraße (sogar bei Zusatz "Anlieger frei") nur noch von Osten über die Siegfriedstraße erreichbar. Die Freigabe des Fahrradstraßenabschnitts auf der Siegfriedstraße für den Kfz-Verkehr birgt jedoch die Gefahr einer Konzentration des ankommenden Elterntaxiverkehrs in Gegenrichtung zum Schüler-Radverkehr. Davon ist abzuraten.

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
S-02 b	Beschilderung / Markierung	Wilhelmstr. von KP mit Bahnhofstr. bis KP mit Siegfriedstr.; Siegfriedstr. ab KP mit Wilhelmstr. bis KP mit Gartenstr.; Gartenstr. ab KP mit Siegfriedstr. bis KP mit Schlossstr.; Schlossstr. ab KP mit Gartenstr. bis Beginn verkehrsberuhigter Bereich; ab südlichem Ende des verkehrsberuhigten Bereichs bis KP mit Hildritzhauser Str.	Die Einrichtung der Fahrradstaße sollte mit der entsprechenden flächigen Markierung und kleineren baulichen Maßnahmen verstetigt werden.	hoch	150.000 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen	Durch die Einbahnstraßenregelung auf dem unteren Abschnitt der Schillerstraße ist die "Elterntaxi-Haltestelle" an der Würmquerung bei Einrichtung einer echten Fahrradsstraße (sogar bei Zusatz "Anlieger frei") nur noch von Osten über die Siegfriedstraße erreichbar. Die Freigabe des Fahrradstraßenabschnitts auf der Siegfriedstraße für den Kfz-Verkehr birgt jedoch die Gefahr einer Konzentration des ankommenden Elterntaxiverkehrs in Gegenrichtung zum Schüler-Radverkehr. Davon ist abzuraten.
Geschwindigkeitsreduzierung, Piktogrammketten und explizites Überholverbot einspuriger Fahrzeuge								
S-03 a	Beschilderung / Geschwindigkeitsreduzierung	Königstr. von KP mit Wilhelmstr. bis KP mit Böblinger Str. beide Richtungen	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.	sehr hoch	1.500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	
S-03 b	Markierung	Königstr. von KP mit Dagersheimer Str. bis KP mit Böblinger Str. beide Richtungen	Radpiktogramme alle 25-50 m in beide Richtungen	hoch	2.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	
S-04 a	Beschilderung / Geschwindigkeitsreduzierung	Königstr. von KP mit Aidlinger Str. bis Hausnr. 66 beide Richtungen	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.	sehr hoch	1.800 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	
S-04 b	Markierung	Königstr. von KP mit Aidlinger Str. bis Hausnr. 66 beide Richtungen	Radpiktogramme alle 25-50 m in beide Richtungen	hoch	2.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	
S-05 a	Beschilderung / Geschwindigkeitsreduzierung	Herrenberger Str. von KP mit K 1077 bis KP mit Aidlinger Str. beide Richtungen	Vereinheitlichung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.	sehr hoch	5.100 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	
S-05 b	Markierung	Herrenberger Str. von KP mit K 1077 bis KP mit Aidlinger Str. beide Richtungen	Radpiktogramme alle 25-50 m in beide Richtungen	hoch	3.600 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
S-06	Beschilderung	Dagersheimer Str. von KP mit Königstr. bis KP mit Bahnhofstr. ansteigend	Verkehrszeichen Z 277.1 Überholverbot einspuriger Fahrzeuge	sehr hoch	600 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Zur Vermeidung riskanter Überholvorgänge
S-07	Beschilderung	Königstr. von KP mit Aidlinger Str. bis KP mit Dagersheimer Str. beide Richtungen	Verkehrszeichen Z 277.1 Überholverbot einspuriger Fahrzeuge	sehr hoch	600 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Zur Vermeidung riskanter Überholvorgänge
S-08	Beschilderung	Hildrizhauser Str. von KP mit Königstr. bis KP mit Schlossstr. in beide Richtungen	Verkehrszeichen Z 277.1 Überholverbot einspuriger Fahrzeuge	hoch	600 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Zur Vermeidung riskanter Überholvorgänge
Umgestaltung Knotenpunkte								
K-01	bauliche Maßnahme	KP Böblinger Str. / Bühllallee	Stadteinwärts: Einfädeln des Radverkehrs auf die Böblinger Str. nach Querung der Bühllallee ermöglichen. Stadtauswärts: Ausfädeln des Radverkehrs auf Zubringer zum RS1 niveaugleich gestalten.	sehr hoch	9.000 € - 15.000 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Siehe Fall 3.4-2 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen des Landes BW für Einfädelvorgang. Ausfädelvorgang analog möglich.
K-02	Beschilderung	Gärtringer Weg nach Unterführung unter der Nordwestlichen Randstr.	Z 102 oder Z 101 mit Zusatzzeichen "gefährliche Kreuzung" aus allen Richtungen kommend.	sehr hoch	1.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-03	bauliche Maßnahme; markierung / Beschilderung	KP K 1077 / Bernrain Süd (HEM Tankstelle)	Bevorrechtigung der Radschnellverbindung gegenüber dem Querverkehr. Entsprechende bauliche und markierungstechnische Anpassung des Knotenpunktes, inkl. Rotmarkierung der Radfurten und entsprechender Beschilderung. Vgl. Musterblatt 9-3.2 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg des Verkehrsministeriums	sehr hoch	11.000 €	kurzfristig wird von LRA bereits geplant	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Die vorliegende Situation entspricht der Musterlösung zu Führungsformen außerorts des Verkehrsministeriums BW (Musterblatt 9-3.2). Die aktuelle Beschilderung - sowohl der Radverkehr als auch der Querverkehr sieht Z 205 (Vorfahrt gewähren) - führt zu einer uneindeutigen Vorfahrtslage und sollte deshalb dringend abgeschafft werden. Der Radschnellweg ist aufgrund seines Verlaufs der Achse der K 1077 zuzuzählen und sollte damit gegenüber dem Querverkehr bevorrechtigt werden.
K-04	Markierung / Beschilderung	KP Maurener Str. / Römerweg	Markierung der Fuß- und Radverkehrsfurt über den Römerweg	hoch	400 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
K-05	bauliche Maßnahme	Mauereiner Str., östlich des KP mit Römerweg	Querungsmöglichkeit für Fahrrad- und Fußverkehr schaffen um Verbindung zum Museumsradweg über die Felder zu erreichen.	hoch	1.700 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen	in Verbindung mit S-13 a und / oder S13 b umzusetzen
K-06 (optional)	Markierung	KP Böblinger Str. / Mauereiner Str.	Aufstellfläche für linksabbiegenden Fahrradverkehr auf der Mauereiner Str. schaffen	niedrig	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Ob eine Aufstellfläche vorzusehen ist, sollte nach Umsetzung der Fahrradstraße in der Böblinger Str. (S-01 a) und einer entsprechenden Eingewöhnungsphase evaluiert werden.
K-07 (optional)	bauliche Maßnahme	KP Siegfriedstr. / RS 1	Anschluss der Siegfriedstr. an den RS 1, sofern der Abschnitt entlang der K 1077 realisiert wird.	niedrig			Gemeinde Ehningen	bedingt K-27
Streckenführung								
S-09	Beschilderung	Fußweg zwischen Bühlallee und dem nördlichen Ende der Rampe zur Bahnhofunterführung (zw. Rampe und Schneeballweg H.-Nr. 2)	Z239 mit Zusatzzeichen "Fahrrad frei". Freigabe des Zubringers zur nördl. Rampe zur Bahnhofunterführung von der Bühlallee aus. Ebenso in Gegenrichtung von der Rampe kommend. Evtl. zusätzliches Schild um den Fahrradverkehr von der Rampe nach links zu leiten (Pfeil links oder U-Turn und Fahrradsymbol).	sehr hoch	700 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Durch die Maßnahme soll der Fahrradverkehr auf eine der drei Zuführungen der nördlichen Rampe konzentriert werden. Durch die Wahl der Zuführung wird die Geschwindigkeit des Radverkehrs reduziert und so die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht.
Wegweisende Beschilderung								
K-08 a	Beschilderung	Ortsmitte / Marktplatz	Umfassende Ausschilderung des Bhfs und der überörtlichen Ziele (Anschluss an RS 1 und Museumsradweg); Hinweistafel mit Kartendarstellung Ehningens und des Umlands; klare Kennzeichnung des RS 1 und des Museumsradwegs; Hinweise zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten in Ehningen.	hoch	1.500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Große touristische Tafel im Stil der Informationstafeln für den Wandertourismus, welche am Bahnhof bereits vorhanden sind.
K-08 b	Beschilderung	Bahnhofsvorplatz	Umfassende Beschilderung der lokalen und überörtlichen Ziele; Hinweistafel mit Kartendarstellung Ehningens und des Umlands; klare Kennzeichnung des RS 1 und des Museumsradwegs; Hinweise zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten in Ehningen.	hoch	1.500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Große touristische Tafel im Stil der Informationstafeln für den Wandertourismus, welche am Bahnhof bereits vorhanden sind.
K-08 c	Beschilderung	Knotenpunkt K 1077 und Hildritzhäuser Straße (Schnittpunkt von RS1, Museumsradweg und lokalem Netz)	Umfassende Beschilderung der lokalen und überörtlichen Ziele; Hinweistafel mit Kartendarstellung Ehningens und des Umlands; klare Kennzeichnung des RS 1 und des Museumsradwegs; Hinweise zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten in Ehningen.	hoch	1.500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Große touristische Tafel im Stil der Informationstafeln für den Wandertourismus, welche am Bahnhof bereits vorhanden sind.
K-09 a	Beschilderung	Kreisverkehrsplatz am Bühl	Hinweise auf Ortsmitte und zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten in Ehningen (Info-Stele)	hoch	1.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-09 b	Beschilderung	Knotenpunkt Herrenberger Str. / Haldenweg	Hinweise auf Ortsmitte und zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten in Ehningen (Info-Stele)	hoch	1.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-09 c	Beschilderung	Knotenpunkt Böblinger Str. / Bühlallee	Hinweise auf Ortsmitte und zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten in Ehningen (Info-Stele)	hoch	1.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
K-10	Beschilderung	KP Böblinger Str. / Bühllallee	Überarbeitung der Beschilderung; Ergänzung der Ziele Ehningen Ortsmitte (Bhf) Böblingen und Dagersheim.	hoch	400 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-11	Beschilderung	KP Böblinger Str. / Maurener Str. / Königstr.	Beschilderung der Ziele Ehningen (Bhf) und der überörtlichen Ziele	hoch	300 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-12	Beschilderung	KP K 1077 / Maurener Str. und Rampe Unterführung Herdstelle	Überarbeitung der Beschilderung; Ergänzung der Ziele Ehningen Zentrum (Bhf), Herrenberg, Böblingen, Mauren / Holzgerlingen, Hildritzhausen, Aidlingen, Dagersheim und Gärtringen	hoch	1.000 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-13	Beschilderung	KP K 1077 / Hildritzhauser Str. (K 1000)	Überarbeitung der Beschilderung; Aktuelle Beschilderung am südlichen Rand der K 1077. Ergänzung direkt am RS1. Evtl. auch nach innen versetzt an KP Schlossstr. / Hildritzhauser Str. Neben überörtlichen Zielen auch Ehningen Zentrum (und Bhf) anschreiben.	hoch	600 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-14	Beschilderung	KP Wilhelmstr. / Siegfriedstr. und KP Gartenstr. / Schlossstr.	Ausschilderung Ehningen Zentrum und Bhf und der überörtlichen Ziele (Anschluss an RS 1 und Museumsradweg.	hoch	900 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-15	Beschilderung	RS1 entlang der K 1077 vor der Abzweigung Böblinger Str.	Überarbeitung der Beschilderung; Ergänzung der Ziele Ehningen Zentrum (Bhf) und Dagersheim.	hoch	300 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-16	Beschilderung	Kreisverkehrsplatz am Bühl	Überarbeitung der Beschilderung; Stadteinwärts: Ausschilderung Ehningen Zentrum und Bhf.; Stadauswärts: Ausschilderung Dagersheim, Aidlingen, Gärtringen.	hoch	1.100 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-17	Beschilderung	Haldenweg / Nordwestliche Randstraße; Rampe oben und unten	Überarbeitung der Beschilderung; Stadteinwärts: Ausschilderung Ehningen Zentrum und Bhf.; Stadauswärts: Ausschilderung Museumsradweg und Aidlingen, Gärtringen.	hoch	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-18	Beschilderung	KP Haldenweg / Herrenberger Str.	Überarbeitung der Beschilderung; Ausschilderung Museumsradweg; Ergänzung der Ziele Ehningen Zentrum (Bhf)	hoch	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-19	Beschilderung	Gärtringer Weg / nordwestliche Randstr.	Ausschilderung Ehningen Zentrum (Bhf) und überörtliche Ziele (Anschluss an RS 1 und Museumsradweg)	hoch	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-20	Beschilderung	KP K 1077 / Herrenberger Str.	Überarbeitung der Beschilderung; Ergänzung der Ziele Ehningen Zentrum (Bhf), Böblingen, Mauren / Holzgerlingen, Aidlingen, Dagersheim und Gärtringen	hoch	600 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-21	Beschilderung	KP Bühllallee / Eichendorffstr.	Ausschilderung der Ziele Bhf, Böblingen und Dagersheim	hoch	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-22	Beschilderung	KP Hildritzhauser Str. / Schlossstr.	Ausschilderung des Bhfs und überörtlicher Ziele (Anschluss an RS 1 und Museumsradweg)	hoch	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-23	Beschilderung	Feldweg Elend (Museumsradweg) am Abzweig der Verbindung zur Herdstelle	Ausschilderung Ehningen Zentrum (Bhf) und überörtlicher Ziele (Anschluss an RS 1 und Museumsradweg)	hoch	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
K-24	Beschilderung	Maurener Str., östlich des KP mit Römerweg	Ausschilderung Ehningen Zentrum (Bhf) und überörtlicher Ziele (Anschluss an RS 1 und Museumsradweg)	hoch	500 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-25	Beschilderung	Knotenpunkt Königstraße / Aidlinger Straße	Ausschilderung der Route nach Aidlingen über die Herrenberger Straße (im Konflikt mit der Kfz-Beschilderung) um Fahrradverkehr von Aidlinger Straße wegzuführen.	sehr hoch	300 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	
K-30	Beschilderung	Knotenpunkt Gärtringer Weg / RS 1	Ausschilderung des Bahnhofs, der Ortsmitte und der überörtlichen Ziele	hoch				
K-31	Beschilderung	Knotenpunkt Wilhelmstr. / Königstr.	Ausschilderung des Bahnhofs, der Ortsmitte und der überörtlichen Ziele	hoch				
K-26 (optional)	Beschilderung	Aidlinger Straße / nordwestliche Randstraße (Rampe)	(optional) Ausschilderung Ehningen Zentrum (Bhf) und überörtliche Ziele	niedrig	400 €	kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Die Integration der Rampe und der Aidlinger Straße ins Zielnetz ist kritisch zu hinterfragen. Mit der Dagersheimer Straße und dem Museumsradweg sind attraktive Alternativen zu diesem Anschluss der norwestlichen Umfahrung an den Ortskern vorhanden. Die Aidlinger Straße selbst ist außerhalb des bebauten Gebietes nur für sehr geübte und verkehrserprobte Radfahrer:innen befahrbar. Der Fokus sollte daher auf dem Ausbau des Museumsradweges zur Alltagsverbindung nach Aidlingen liegen.
K-27 (bedingt)	Beschilderung	KP Siegfriedstr. / RS 1	Überarbeitung der Beschilderung; Ergänzung der Ziele Ehningen Zentrum (Bhf)	hoch	300 €		Gemeinde Ehningen	nur bei Umsetzung von K-07
Radabstellanlagen								
B-01	Radabstellanlagen	Bahnhofsvorplatz	Bereitstellung von mietbaren Fahrradboxen (evtl. ein gewisser Anteil mit integrierter Lademöglichkeit für E-Bikes). Die Maßnahme ist bei eventueller Neugestaltung des Bahnhofsgelände aufzunehmen.	sehr hoch	auf Anfrage beim Hersteller	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Deutsche Bahn	Fahrradboxen stellen eine sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit dar. Das macht sie besonders für Pendelnde, die das Fahrrad oft über Nacht stehen lassen, attraktiv. Die prominente Platzierung am Bhf macht den Radverkehr und die Kombinierbarkeit des Rad- und Schienenverkehrs sichtbar.

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
B-03	Radabstellanlagen	Rathaus Fronäckerschule Marktplatz Parkierungsanlage Hoher Garten Hallenbad F.-K.-Schule Sportzentrum Schalkwiesen	Errichtung von Radabstellanlagen in ausreichender Zahl, mindestens jedoch um den Anforderungen der VwV Stellplätze gerecht zu werden.	hoch	100 - 150€ / Stück (Anlehnbügel)	kurzfristig	Gemeinde Ehningen Unternehmen, Einzelhandel und Träger öffentlicher Einrichtungen	Fahrradstellplätze sollten im Straßenraum gut sichtbar und bestenfalls wettergeschützt sein.
B-04	Kampagne für Radabstellanlagen auf privatem Grund	Privatgelände	Die in Ehningen ansässigen Unternehmen sollten ebenfalls Abstellanlagen in ausreichender Zahl und zufriedenstellender Qualität bereitstellen. Auch Einkaufsmöglichkeiten (Edeka, Lidl, ...) und Gastronomiebetriebe. Die Verwaltung sollte aktiv auf die Unternehmen zugehen und mit ihnen gemeinsam eine Initiative mit Außenwirkung entwickeln und umsetzen.	sehr hoch		kurzfristig	Gemeinde Ehningen Unternehmen, Einzelhandel und Träger öffentlicher Einrichtungen	
Begleitende Maßnahmen								
B-02	Radservicestationen	Bahnhofsvorplatz Marktplatz Knotenpunkt Hildritzhauser Str. / K1077	Errichtung von drei Radservicestationen an prominenten Punkten im Gemeindegebiet.	mittel	5.400 €	Kurzfristig	Gemeinde Ehningen	Radservicestationen ermöglichen die Anpassungen und kleine Reparaturen (Sattel verstellen, Reifen aufpumpen, ...). Damit stellen sie besonders für Pendelnde ein attraktives Angebot dar, da diese ihre Fahrräder oft nicht mit nach Hause nehmen, um Reparaturen durchzuführen. Außerdem machen sie den Radverkehr im Ortsbild präsent.
B-05	Radverkehrskampagne	Gemeindeweit	Sichtbarmachung des Radverkehrs im Stadtbild und "Feiern" umgesetzter Maßnahmen um die Außenwirkung zu verstärken. - Plakate / Banner - Eröffnungszereemonien - Befahrungen des neuen Radnetzes mit dem Bürgermeister - ...	sehr hoch		Mit Umsetzung der Maßnahmen	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen agfk-BW	

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
Langfristige bauliche Maßnahmen								
K-28 (optional)	bauliche Maßnahme	KP Böblinger Str. / Bühllallee	Errichtung eines "Mini-Kreisverkehrs" am Knotenpunkt. Ausführung mit überfahrbarer Mittelinsel, um die Durchfahrt des Schwerverkehrs zu ermöglichen.	mittel	200.000 - 250.000 € Die Kostenschätzung erfolgt im Rahmen der Objektplanung	mittelfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Ist der Platz für die Führung des Radverkehrs im Seitenraum nicht vorhanden, so ist das Ein- bzw. Ausfädeln des Radverkehrs mit ausreichend Abstand zum Knotenpunkt zu realisieren.
S-11	bauliche Maßnahme	Dagersheimer Str. ab Knotenpunkt mit Bahnhofstr. ansteigend bis Kreisverkehrsplatz am Bühl	Änderung der Führung von Schutzstreifen auf gemeinsam genutzten Geh- und Radweg. Dafür Verbreiterung des heutigen Gehwegs: Verlegung der Bordsteinkante ca. an die aktuelle Markierung des Schutzstreifens.	hoch	200.000 € - 400.000 € Die Kostenschätzung erfolgt im Rahmen der Objektplanung	mittelfristig	Gemeinde Ehningen ggf. DB InfraGo	bergab: Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn, siehe Maßnahme S-11.1
S-11.1 (optional)	bauliche Maßnahme	Dagersheimer Str. zwischen Einmündung Steinstraße und Einmündung Bahnhofstraße	Führung des Radverkehrs von der Brücke kommend auf der Fahrbahn. Zur sicheren Führung sollten die ca. 6 Parkstände in der Dagersheimer Straße verlegt werden. Mögliche Ersatzflächen sind im Rahmen eines Verkehrskonzepts zu ermitteln.	sehr hoch		kurzfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Siehe auch Maßnahme S-01 in Gegenrichtung. Grundsätzlich kann Maßnahme S-11.1 unabhängig und kurzfristig durchgeführt werden.
K-29	bauliche Maßnahme	Südliche Zufahrt Kreisverkehr am Bühl (K 1000)	Wiedereinführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn vor dem Kreisverkehrsplatz. Nur bei Umsetzung von S-11 <u>und</u> gewünschter Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Kreisverkehr.	siehe S-11	9.000 € - 15.000 €		Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Siehe Fall 3.4-2 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen des Landes BW für Einfädelvorgang.
S-12	bauliche Maßnahme	Herrenberger Str. von KP mit K 1077 bis KP mit Aidlinger Str. beide Richtungen	Umgestaltung der Herrenberger Straße und Einrichtung von straßenbegleitenden Radwegen in beiden Richtungen. Betrachtung im Zuge eines gesamtheitlichen Verkehrskonzepts.	mittel	die Kostenschätzung erfolgt im Rahmen der Objektplanung	langfristig	Gemeinde Ehningen	Anpassung des Straßenquerschnitts sollte bei evtl. Sanierung der Straße mitgedacht werden
S-13 a	bauliche Maßnahme	Maurener Str. zwischen KP Maurener Str. / Römerweg und dem Maurener Hof (Hofladen)	Erstellung eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs südlich der Maurener Str. (K 1001).	hoch	150.000 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Der Museumsradweg sollte auch für den Alltagsverkehr geeignet ausgebaut werden, um eine attraktive Alternative zur Maurener Str. zwischen Ehningen und Holzgerlingen zu bieten. Die Verbindung zum Wohngebiet Herdstelle und an die Maurener Str. sollte geschaffen werden um einen umwegfreien Anschluss an den Ehninger Norden zu schaffen. Länge ~ 150 m Fläche in Privatbesitz

Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
S-13 b (temporär)	bauliche Maßnahme	Feldweg zwischen Knotenpunkt Maurener Straße / Römerweg und dem Museumsradweg	Ertüchtigung des Feldweges (bspw. Schottern) als Alternativroute bis zur Umsetzung von S-13 a	hoch	30.000 €		Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	
S-14	bauliche Maßnahme	Museumsradweg in Richtung Aidlingen	Einheitliche Oberflächenenerneuerung auf dem gesamten Abschnitt bis Aidlingen.	hoch	160.000 € - 270.000 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen Gemeinde Aidlingen Landratsamt Böblingen	Der Museumsradweg liegt nur teilweise auf der Ehninger Gemarkung. Dieser Abschnitt ist bereits größtenteils mit akzeptabler Qualität asphaltiert. Es ist jedoch die Abstimmung mit der Gemeinde Aidlingen notwendig, um eine durchgängige Erneuerung der Oberfläche auf dem Museumsradweg zu erreichen. Eine Teilerneuerung erscheint wenig sinnvoll, da die Benutzbarkeit für Fahrräder mit schmaler Bereifung auch nur bei kurzen Abschnitten mit schlechter Oberfläche stark negativ beeinträchtigt ist. Länge auf Ehninger Gemarkung: ~ 1,5 km
S-15	bauliche Maßnahme	Museumsradweg in Richtung Holzgerlingen	Einheitliche Oberflächenenerneuerung auf dem gesamten Abschnitt bis Holzgerlingen	hoch	300.000 € - 550.000 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen Stadt Holzgerlingen Landratsamt Böblingen	Der Museumsradweg liegt nur teilweise auf der Ehninger Gemarkung. Dieser Abschnitt ist bereits größtenteils mit akzeptabler Qualität asphaltiert. Es ist jedoch die Abstimmung mit der Stadt Holzgerlingen notwendig, um einen alltagstauglichen Zustand der Oberfläche auf dem Museumsradweg zu erreichen. Der Museumsradweg sollte auch für den Alltagsverkehr geeignet ausgebaut werden, um eine attraktive Alternative zur Maurener Str. zwischen Ehningen und Holzgerlingen zu bieten. Länge auf Ehninger Gemarkung: ~3 km



Maßnahmenkataster Radverkehrskonzept Ehningen

Stand: 03.06.2025

Nr.	Art	Ort	Beschreibung	Priorität	Kostenschätzung netto	Umsetzbarkeit	Beteiligte	ergänzende Informationen
S-16	bauliche Maßnahme	Maurener Straße zwischen dem östlichen Ende des straßenbegleitenden Weges (südlich) und der Einmündung Seeallee	Straßenbegleitender Geh- und Radweg parallel zur Maurener Straße (nördlich).	hoch	50.000 €	mittelfristig	Gemeinde Ehningen Landratsamt Böblingen	Aktuell verläuft hier das "Ministrantenwegle", welches jedoch für den Fahrradverkehr nicht freigegeben ist.

Sitzungsvorlage Gemeinderat Vorlage Nr. 2025/172	
Amt / Sachgebiet:	Bauamt
Bearbeiter*in:	Häring, Dan
Aktenzeichen:	572.12
Sitzungstermin:	18.11.2025 GR
Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich



**Hallenbad Ehningen,
Teilnahme am Bundesprogramm
"Sanierung kommunaler Sportstätten",
Projektaufruf 2025/2026**

Beschlussvorschlag:

Die Teilnahme am Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Sportstätten“, Projektaufruf 2025/2026 wird zugestimmt. Die Kosten für die Sanierung des Hallenbads sollen gemäß dem Sanierungskonzept zukünftig im Haushalt berücksichtigt werden.

Einleitung:

Der Deutsche Bundestag hat mit dem Beschluss des Bundeshaushalts 2025 in einer ersten Tranche Programmmittel in Höhe von 333 Mio. Euro für ein neues Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Sportstätten“ (SKS) bereitgestellt.

Mit den Mitteln soll eine Förderung überjähriger investiver Projekte der Kommunen für Sportstätten mit besonderer regionaler oder überregionaler Bedeutung ermöglicht werden.

Die Projekte müssen von den Kommunen mitfinanziert werden.

Der Bund beteiligt sich mit **bis zu 45 Prozent** an den in der Projektskizze angegebenen zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, der Eigenanteil der Kommunen beträgt **mindestens 55 Prozent** der in der Projektskizze angegebenen zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Das Verfahren ist in zwei Phasen untergliedert. Nach Einreichung der Projektskizze in der 1. Phase (Interessensbeurkundungsverfahren) beschließt der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags die zur Antragsstellung vorzusehenden Projekte. Die 2. Phase umfasst dann die eigentliche Beantragung der Bundesförderung in Form einer Projektzuwendung (Zuwendungsantrag) durch die ausgewählte Kommune.

In der 1.Phase ist die Projektskizze, mit dem Rats- bzw. Kreistagsbeschluss mit dem die Teilnahme am Projektaufruf 2025 gebilligt wird, einzureichen.

Dementsprechend erfolgt hiermit die Bekanntmachung und der Entscheidungsbeschluss für die Teilnahme am Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Sportstätten“ Projektaufruf 2025/2026.

Frühere Beratungen:

GR 07.02.2023 ö
GR 19.11.2024 und
GR 03.12.2024 ö

Nr. 445/2023
Nr. 2024/120

Sachverhalt:

Das Hallenbad ist mittlerweile über 50 Jahre alt, dementsprechend ist das Bad in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Das Hallenbad der Gemeinde Ehningen weist erhebliche Mängel in der Bauwerkssubstanz wie auch im Bereich Becken, Technik und Elektroinstallation auf. Der Zustand der Bauwerkstruktur sowie der Technik ist zum Teil sehr kritisch zu betrachten. Um das Hallenbad in den nächsten Jahren sicher und zuverlässig betreiben zu können, ist eine Generalsanierung zwingend erforderlich. Die gravierensten Mängel wurden notdürftig repariert um den Betrieb im Bad aufrechtzuerhalten. Dennoch ist es erforderlich, kurz- und mittelfristig entsprechende finanzielle Mittel für eine umfangreiche Sanierung des Hallenbads in den Haushalt mitaufzunehmen, um in Kombination mit einer Förderung die dringend benötigte Sanierung des Hallenbads durchführen zu können.

Das Sanierungskonzept und die Sanierungsstudie des Hallenbades, wurden bereits in den vorherigen Gemeinderatssitzungen von Herrn Haag vom Büro Nothacker Engineering vorgestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Eine Generalsanierung des Hallenbades liegt laut Kostenschätzung bei ca. 5,3 Mio. €. Nebenkosten wie Planungsleistungen sind hier bereits inbegriffen.

Aufgestellt:
Ehningen, 10.11.2025



Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Anlagen:

Sitzungsvorlage Gemeinderat Vorlage Nr. 2025/174	
Amt / Sachgebiet:	Hauptamt
Bearbeiter*in:	
Aktenzeichen:	
Sitzungstermin:	18.11.2025 GR
Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich



Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Benutzungsgebühren für Tageseinrichtungen für Kinder bis zum Schuleintritt der Gemeinde Ehningen

Beschlussvorschlag:

Der Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für die Kindertagesstätten der Gemeinde Ehningen (Fassung vom 27.05.2025) wird zugestimmt.

Die Satzung wird wie folgt beschlossen:

Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Benutzungsgebühren für Tageseinrichtungen für Kinder bis zum Schuleintritt der Gemeinde Ehningen

Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg i.V.m. den §§ 2, 13 und 19 des Kommunalabgabengesetzes für Baden-Württemberg, den §§ 22, 24 und 90 des Sozialgesetzbuches (SGB) - Achtes Buch (VIII) und § 6 des Gesetzes über die Betreuung und Förderung von Kindern in Kindergärten, anderen Tageseinrichtungen und der Kindertagespflege (Kindertagesbetreuungsgesetz - KiTaG) hat der Gemeinderat am 18.11.2025 folgende Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Benutzungsgebühren für Tageseinrichtungen für Kinder bis zum Schuleintritt der Gemeinde Ehningen vom 27.05.2025 beschlossen:

§ 1

Änderung § 2 (Benutzungsgebühren)

§ 2, Abs. 4 wird wie folgt geändert:

Die Worte „Wird ein Kind bereits im Alter von 2 Jahren und 9 Monaten im Kindergarten betreut, wird bis einschließlich des Monats in dem das Kind das dritte Lebensjahr vollendet, der doppelte Gebührensatz für die Betreuung in den Kindergärten (Ü3), höchstens jedoch die Gebühr für die Kleinkindbetreuung, erhoben.“

werden durch die Worte „Wird ein Kind bereits im Alter von 2 Jahren und 9 Monaten im Kindergarten betreut, wird bis einschließlich des Monats in dem das Kind das dritte Lebensjahr vollendet, der doppelte Grundbetreuungs-Gebührensatz plus die

Stundengebühr(en) für die gebuchten Zusatzzeiten für die Betreuung in den Kindergärten (Ü3), erhoben.“ ersetzt.

§ 2
Ergänzung § 3 (Gebührenhöhe)

§3, Abs. 3 wird wie folgt ergänzt:

Daraus berechnen sich monatliche Gebühren und Angebotsmodule:

Benutzungsgebühren für die Kindergärten (Ü3) pro Monat ab dem 01.09.2025				
Modul / Betreuungsumfang	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder	4 Kinder und mehr
Grundbetreuung Mo-Fr (07.30-13.30Uhr)	182,00 €	145,00 €	109,00 €	74,00 €
Zusätzl. Std: 1 Tag (7.30-14.30) - 4 Tage (7.30-13.30) Ü3	206,00 €	164,00 €	124,00 €	84,00 €
Zusätzl. Std: 2 Tage (7.30-14.30) - 3 Tage (7.30-13.30) Ü3	230,00 €	183,00 €	139,00 €	94,00 €
Zusätzl. Std: 3 Tage (7.30-14.30) - 2 Tage (7.30-13.30) Ü3	254,00 €	202,00 €	154,00 €	104,00 €
Zusätzl. Std: 4 Tage (7.30-14.30) - 1 Tag (7.30-13.30) Ü3	278,00 €	221,00 €	169,00 €	114,00 €
Zusätzl. Std: 5 Tage (7.30-14.30) Ü3	302,00 €	240,00 €	184,00 €	124,00 €
Kombi: 1 Tag (7.30-16.30) - 4 Tage (7.30-13.30) Ü3	254,00 €	202,00 €	154,00 €	104,00 €
Kombi: 2 Tage (7.30-16.30) - 3 Tage (7.30-13.30) Ü3	326,00 €	259,00 €	199,00 €	134,00 €
Kombi: 3 Tage (7.30-16.30) - 2 Tage (7.30-13.30) Ü3	398,00 €	316,00 €	244,00 €	164,00 €
Kombi: 4 Tage (7.30-16.30) - 1 Tag (7.30-13.30) Ü3	470,00 €	373,00 €	289,00 €	194,00 €
Kombi: 1 Tag (7.00-17.00) - 4 Tage (7.30-13.30) Ü3	278,00 €	221,00 €	169,00 €	114,00 €
Kombi: 2 Tage (7.00-17.00) - 3 Tage (7.30-13.30) Ü3	374,00 €	297,00 €	229,00 €	154,00 €
Kombi: 3 Tage (7.00-17.00) - 2 Tage (7.30-13.30) Ü3	470,00 €	373,00 €	289,00 €	194,00 €
Kombi: 4 Tage (7.00-17.00) - 1 Tag (7.30-13.30) Ü3	566,00 €	449,00 €	349,00 €	234,00 €
GT 5 Tage (7.00-17.00) Ü3	662,00 €	525,00 €	409,00 €	274,00 €

Benutzungsgebühren für die Kleinkindbetreuung (U3) pro Monat ab dem 01.09.2025				
Modul / Betreuungsumfang	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder	4 Kinder und mehr
Grundbetreuung Mo-Fr (07.30-13.30Uhr)	472,00 €	381,00 €	290,00 €	190,00 €
Zusätzl. Std: 1 Tag (7.30-14.30) - 4 Tage (7.30-13.30) U3	496,00 €	400,00 €	305,00 €	200,00 €
Zusätzl. Std: 2 Tage (7.30-14.30) - 3 Tage (7.30-13.30) U3	520,00 €	419,00 €	320,00 €	210,00 €
Zusätzl. Std: 3 Tage (7.30-14.30) - 2 Tage (7.30-13.30) U3	544,00 €	438,00 €	335,00 €	220,00 €
Zusätzl. Std: 4 Tage (7.30-14.30) - 1 Tag (7.30-13.30) U3	568,00 €	457,00 €	350,00 €	230,00 €
Zusätzl. Std: 5 Tage (7.30-14.30) U3	592,00 €	476,00 €	365,00 €	240,00 €
Kombi: 1 Tag (7.30-16.30) - 4 Tage (7.30-13.30) U3	544,00 €	438,00 €	335,00 €	220,00 €
Kombi: 2 Tage (7.30-16.30) - 3 Tage (7.30-13.30) U3	616,00 €	495,00 €	380,00 €	250,00 €
Kombi: 3 Tage (7.30-16.30) - 2 Tage (7.30-13.30) U3	688,00 €	552,00 €	425,00 €	280,00 €
Kombi: 4 Tage (7.30-16.30) - 1 Tag (7.30-13.30) U3	760,00 €	609,00 €	470,00 €	310,00 €

Kombi: 1 Tag (7.00-17.00) - 4 Tage (7.30-13.30) U3	568,00 €	457,00 €	350,00 €	230,00 €
Kombi: 2 Tage (7.00-17.00) - 3 Tage (7.30-13.30) U3	664,00 €	533,00 €	410,00 €	270,00 €
Kombi: 3 Tage (7.00-17.00) - 2 Tage (7.30-13.30) U3	760,00 €	609,00 €	470,00 €	310,00 €
Kombi: 4 Tage (7.00-17.00) - 1 Tag (7.30-13.30) U3	856,00 €	685,00 €	530,00 €	350,00 €
GT 5 Tage (7.00-17.00) U3	952,00 €	761,00 €	590,00 €	390,00 €

§ 3 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Ausgefertigt:
Ehningen, 19.11.2025

gez. Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Einleitung:

Mit der Umstellung des bisherigen papiergebundenen Anmeldeverfahrens auf ein digitales System (Online-Anmeldung) ergeben sich notwendige redaktionelle und technische Anpassungen in der Satzung.

Die Anpassung dient ausschließlich der formalen und redaktionellen Überarbeitung im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Anmeldeverfahrens. Eine Änderung der Gebührenhöhe, der Gebührenstruktur und der Berechnungsgrundlage ist damit nicht verbunden.

Sachverhalt:

Bislang erfolgen Anmeldungen zu den Betreuungseinrichtungen entweder in Papierform oder über das Portal von Service-BW. Die Verwaltung plant, die Anmeldung zeitnah auf das System einer Online-Anmeldung über das entsprechende Portal der bislang genutzten Verwaltungssoftware umzustellen. Die Software arbeitet mit den Daten, die in der Gebührensatzung festgelegt sind.

Bislang sind die Gebühren dargestellt als ein Sockelbetrag für die Betreuung von 30 Wochenstunden und der Monatsgebühr, die für jede weitere wöchentliche Betreuungsstunde fällig wird.

Damit die Software des Online-Portals die angebotenen Betreuungszeiten darstellen kann, müssen diese mitsamt der zugehörigen Gebühr in der Satzung aufgeführt sein. Die vorgeschlagene Ergänzung zum § 3 Abs. 3 der Satzung über die Erhebung von Benutzungsgebühren für Tageseinrichtungen für Kinder bis zum Schuleintritt führt die verschiedenen Buchungsmöglichkeiten auf.

In § 2 Abs. 4 wird die Berechnung der Gebühr für Kinder, die vor dem dritten Geburtstag in einer Kindertagesstätte Ü3 betreut werden, präzisiert. Die Formulierung „der doppelte Gebührensatz“ ist auf dem Hintergrund der neuen Übersicht missverständlich. Es handelt sich um den doppelten Gebührensatz für die Grundbetreuungsgebühr (30 Stunden). Die Kosten für die zusätzlichen Betreuungsstunden werden nicht verdoppelt. Dies ist die bisher

gängige Praxis, da die Zusatzstunden in beiden Altersbereichen einen identischen Gebührensatz haben.

Durch die neu zu beschließende Ergänzung der bisherigen Darstellung verbessert sich die Lesbarkeit der Satzung. Die Gebührenhöhe bei Inanspruchnahme von mehr als 30 Stunden lässt sich in der neuen Darstellung unkompliziert ablesen. Bislang musste die zu zahlende Gebühr errechnet werden.

Die Änderung der Satzung bringt ausschließlich Vorteile für alle Beteiligten mit sich und hat keine finanziellen Auswirkungen.

Aufgestellt:
Ehningen, 10.11.2025

A handwritten signature in black ink, reading 'Lukas Rosengrün' in a cursive script.

Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Anlagen:

Sitzungsvorlage Gemeinderat Vorlage Nr. 2025/173	
Amt / Sachgebiet:	Hauptamt
Bearbeiter*in:	Benzinger, Sonja
Aktenzeichen:	108.84
Sitzungstermin:	18.11.2025 GR
Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich



Katzenschutzverordnung

Beschlussvorschlag:

Der Verordnung zum Schutz freilebender Katzen der Gemeinde Ehningen (Katzenschutzverordnung) nach Anlage 1 wird zugestimmt.

Einleitung:

In Deutschland leben rund zwei Millionen verwilderte Katzen. Eine Katzenpopulation kann dabei rasch wachsen. Die freilebenden Tiere leiden häufiger unter Krankheiten, Unterernährung und einer geringeren Lebenserwartung als die in menschlicher Obhut gehaltenen Katzen. Mit einer Katzenschutzverordnung haben Gemeinden die Möglichkeit Kastrationen bei Tieren ohne Halter durchzuführen und so langfristig die Katzenpopulation zu kontrollieren und Tierleid zu verringern. Eine Katzenschutzverordnung leistet somit einen wichtigen Beitrag zum Tierschutz und wird von Tierschützern seit Jahren gefordert.

Sachverhalt:

Durch das am 13. Juli 2013 in Kraft getretenen 3. Änderungsgesetz zum Tierschutzgesetz (TierSchG) ist ein neuer § 13b in das Gesetz eingefügt worden, der die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung den unkontrollierten freien Auslauf fortpflanzungsfähiger Katzen zu beschränken oder zu verbieten, soweit dies zur Verhütung erheblicher Schmerzen, Leiden oder Schäden bei freilebenden Katzen erforderlich ist. Durch Rechtsverordnung vom 19. November 2013 hat die Landesregierung von Baden-Württemberg diese Ermächtigung auf die Städte und Gemeinden übertragen. In den letzten Jahren haben immer mehr Gemeinden solche Verordnungen erlassen.

Der Erlass einer Katzenschutzverordnung dient ebenfalls der Umsetzung des Staatsziels Tierschutz nach Artikel 20a Grundgesetz, mit dem der ethische Tierschutz Verfassungsrang erlangte.

Vom deutschen Tierschutzbund wird auf ein rechnerisch stark exponentielles Wachstum der Katzenpopulation hingewiesen, sodass sich auch im Landkreis Böblingen die Zahlen ohne Gegenmaßnahmen vervielfachen können. Diese verwilderten Katzen werden nicht versorgt und haben sich aller erdenklicher Krankheiten zu erwehren. Dazu gehören vor allem Innen- und Außenparasiten, Verletzungen, Leukose, Parvovirose usw. mit entsprechend leidvollen Geschichten.

Verwilderte Hauskatzen sind hervorragende Jäger und viele Kleintiere fallen ihnen zum Opfer; Vögel, Reptilien, bis zu Hasen und Kaninchen.
Wichtige und aufwendige Artenschutzprojekte wie z.B. Rebhuhnprojekte im Oberen Gäu sind durch verwilderte Katzen massiv gefährdet.

Aufgestellt:
Ehningen, 10.11.2025

A handwritten signature in black ink, reading 'Lukas Rosengrün' in a cursive script.

Lukas Rosengrün
Bürgermeister

Anlagen: Katzenschutzverordnung der Gemeinde Ehningen

VERORDNUNG

zum Schutz freilebender Katzen der Gemeinde Ehningen (Katzenschutzverordnung)

Aufgrund von § 13 b des Tierschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 2006 (BGBl. I S. 1206, 1313), zuletzt geändert am 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) in Verbindung mit der Verordnung der Landesregierung über die Übertragung der Ermächtigung nach § 13 b des Tierschutzgesetzes vom 19. November 2013 (GBl. S. 362) wird verordnet:

§ 1 Regelungszweck und Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung dient dem Schutz von freilebenden Katzen vor erheblichen Schmerzen, Leiden oder Schäden, die auf eine hohe Anzahl dieser Katzen innerhalb des Gebietes der Gemeinde Ehningen zurückzuführen sind.
- (2) Diese Verordnung gilt für das gesamte Gebiet der Gemeinde Ehningen.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist eine

- a) Katze ein männliches oder weibliches Tier der Unterart *Felis silvestris catus*.
- b) freilebende Katze eine Katze, die nicht oder nicht mehr von einem Menschen gehalten wird,
- c) Katzenhalterin oder Katzenhalter eine natürliche Person, die die tatsächliche Bestimmungsmacht über eine Katze in eigenem Interesse und nicht nur ganz vorübergehend ausübt und das wirtschaftliche Risiko des Verlusts des Tieres trägt,
- d) Halterkatze die Katze einer Katzenhalterin oder eines Katzenhalters,
- e) freilaufende Halterkatze eine Halterkatze, der unkontrolliert freier Auslauf gewährt wird und die nicht weniger als fünf Monate alt ist.

§ 3 Kastrations-, Kennzeichnungs- und Registrierungspflicht für freilaufende Halterkatzen

- (1) Freilaufende Halterkatzen sind von ihren Katzenhaltern durch eine Tierärztin oder einen Tierarzt zu kastrieren und mittels Mikrochip oder Ohrtätowierung eindeutig und dauerhaft zu kennzeichnen sowie zu registrieren.
- (2) Die Registrierung erfolgt, indem neben den Daten des Mikrochips oder der Ohrtätowierung Name und Anschrift des Katzenhalters in das kostenfreie Haustierregister von Tasso e.V. oder das kostenfreie Haustierregister des Deutschen Tierschutzbundes (FINDEFIX) eingetragen werden.
- (3) Der Gemeinde ist auf Verlangen ein Nachweis über die durchgeführte Kastration und

Registrierung vorzulegen.

- (4) Von der Kastrationspflicht nach Abs. 1 können auf Antrag durch die Gemeinde Ausnahmen zugelassen werden. Die übrigen Bestimmungen hinsichtlich der Kennzeichnungspflicht und Registrierungspflicht in den Abs. 1 bis 3 bleiben unberührt.
- (5) Eine von dem Katzenhalter personenverschiedener Eigentümer hat die Ausführungen der Halterpflichten nach Abs. 1 bis 3 zu dulden.

§ 4 Maßnahmen gegenüber Katzenhaltern

- (1) Wird eine entgegen § 3 Abs. 1 unkastrierte Halterkatze von der Gemeinde oder einer oder einem von ihr Beauftragten im Gemeindegebiet angetroffen, soll dem Katzenhalter von der Gemeinde aufgegeben werden, das Tier kastrieren zu lassen. Bis zur Ermittlung des Katzenhalters kann die Katze durch die Gemeinde oder einem von ihr Beauftragten in Obhut genommen werden. Die hierfür anfallenden Kosten trägt der Katzenhalter.
- (2) Mit der Ermittlung des Katzenhalters soll unverzüglich nach dem Aufgreifen der Katze begonnen werden. Dazu ist insbesondere eine Halterabfrage bei den in § 3 Abs. 2 genannten Registern zulässig.
- (3) Ist zur Ergreifung der Katze das Betreten eines Privat- oder Betriebsgeländes erforderlich, sind die Grundstückseigentümer oder Pächter verpflichtet, dies zu dulden und die Gemeinde oder eine oder einen von ihr Beauftragten bei einem Zugriff auf die Katze zu unterstützen.
- (4) Ist eine nach Abs. 1 angetroffene unkastrierte Halterkatze darüber hinaus entgegen § 3 Abs. 1 nicht gekennzeichnet und registriert und kann ihr Halter nicht innerhalb von 48 Stunden identifiziert werden, kann die Gemeinde die Kastration auf Kosten des Katzenhalters durch eine Tierärztin oder einen Tierarzt durchführen lassen.
- (5) Nach der Kastration soll die Katze wieder in die Freiheit entlassen werden. Die Entlassung in die Freiheit soll an der Stelle erfolgen, an der die Katze aufgegriffen worden ist.
- (6) Eine von dem Katzenhalter personenverschiedener Eigentümer hat die Maßnahmen nach Abs. 1 bis 5 zu dulden. Der personenverschiedene Eigentümer trägt sodann die Kosten der nach den Abs. 1 bis 5 durchgeführten Maßnahmen.

§ 5 Maßnahmen gegenüber freilebenden Katzen

- (1) Die Gemeinde oder eine von ihr Beauftragte oder ein von ihr Beauftragter kann freilebende Katzen kennzeichnen, registrieren und kastrieren lassen. Zu diesen Zwecken darf die freilebende Katze in Obhut genommen werden.

- (2) Nach der Kastration kann die Katze wieder in die Freiheit entlassen werden. Die Entlassung in die Freiheit soll an der Stelle erfolgen, an der die Katze aufgegriffen worden ist.
- (3) Ist für die Maßnahme nach Abs. 1 das Betreten eines Privat- oder Betriebsgeländes erforderlich, gilt § 4 Abs. 3 entsprechend.

§ 6 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt zum 01.12.2025 in Kraft.

Ausgefertigt:

Ehningen, den 19.11.2025

gez. Lukas Rosengrün

Bürgermeister