



Weinstadt-Endersbach

Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes

Technischer Ausschuss

11. Januar 2018

Günter Bendias, brenner BERNARD ingenieure GmbH

Vanessa Platz, brenner BERNARD ingenieure GmbH

Gliederung

- 1) Aufgabenstellung und Vorgehen
- 2) Radschnellverbindung für Weinstadt
- 3) Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes:
 - Identifikation von Mängeln
 - Geplante Radverkehrsführung
 - Maßnahmenkonzept
 - Darstellung von Schwerpunktbereichen (Lösungsskizzen)

Aufgabenstellung und Vorgehen

Aufgabenstellung und Vorgehen

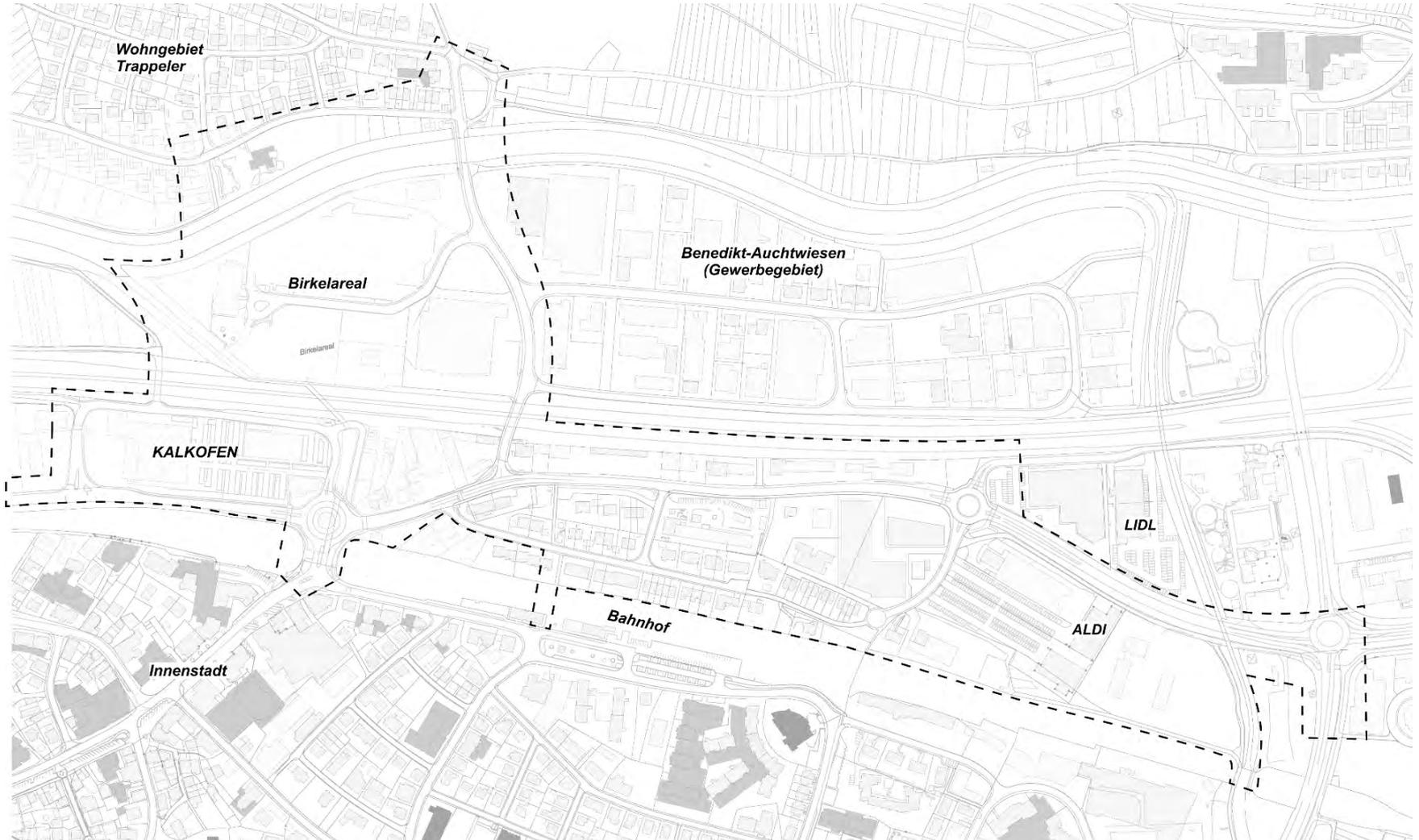
Aufgabe:

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes zur Gestaltung einer **bedarfsorientierten, sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur**

Vorgehen:

- Bestandsaufnahme
- Identifikation von Mängeln
- Planung der gesamten Radverkehrsführung im Untersuchungsgebiet
- Entwurf von Lösungsvarianten für besondere Problembereiche

Untersuchungsgebiet





Chancen:
Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. auf der Schorndorfer Straße)



**Chancen:
Verlagerung von Kfz- auf Radverkehr (z.B. durch Radschnellwege)**



Chancen:
Schließung von Netzlücken (z.B. Innenstadt – Kalkofen – Trappeler)



**Chancen:
Mehr Qualität für Fuß- und Radverkehr (z.B. bei der Anbindung des Kalkofens)**



**Chancen:
Behebung von punktuellen Mängeln (z.B. Sicherung von Pollern)**

Radverkehrskonzept für Weinstadt-Endersbach

Wesentliche Ergebnisse

Chancen

- Verlagerung von Kfz- auf Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Schließung von Netzlücken
- Erhöhung der Qualität für Fuß- und Radverkehr
- Behebung punktueller Mängel

Untersuchungsbereiche

- Machbarkeit von Radschnellwegen
- z.B. auf der Schorndorfer Straße
- z.B. Anbindung Birkelareal, Anbindung Innenstadt – Kalkofen
- Vernetzung von Radverkehrsanlagen im Gesamtgebiet

Radschnellverbindung für Weinstadt

Radschnellverbindung

Definition

- Interkommunale Verbindung zwischen **Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs**
- Länge der Gesamtstrecke $\geq 5,00$ km
- durchgängig sicheres und attraktives Befahren mit **hohen Reisegeschwindigkeiten**
- zukünftig ≥ 2.000 Radfahrende am Tag



Radschnellweg Arnhem – Nijmegen

Radschnellwege

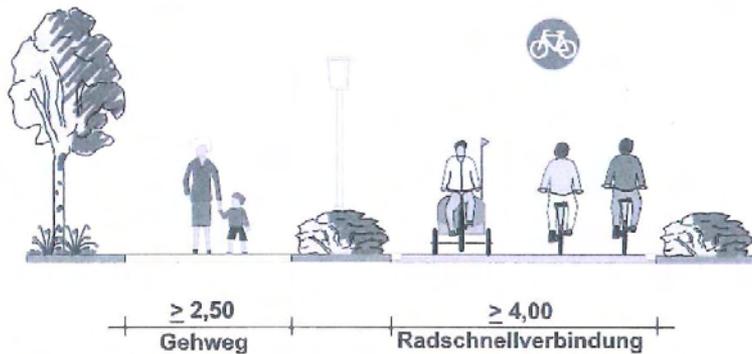
Chancen und Potentiale

Warum Radschnellverbindungen realisieren?

- Hohe Reisegeschwindigkeiten bieten mehr Vorteile in der Nutzung des Fahrrads gegenüber dem Kfz
- Hohes Verlagerungspotential vom motorisierten Verkehr auf den Radverkehr
- Anforderung von e-Bikes und Pedelecs
- Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen
- Förderung durch das Land Baden-Württemberg

Radschnellwege Regelmaße

*Regelmaße für selbstständig geführten
Radschnellweg*



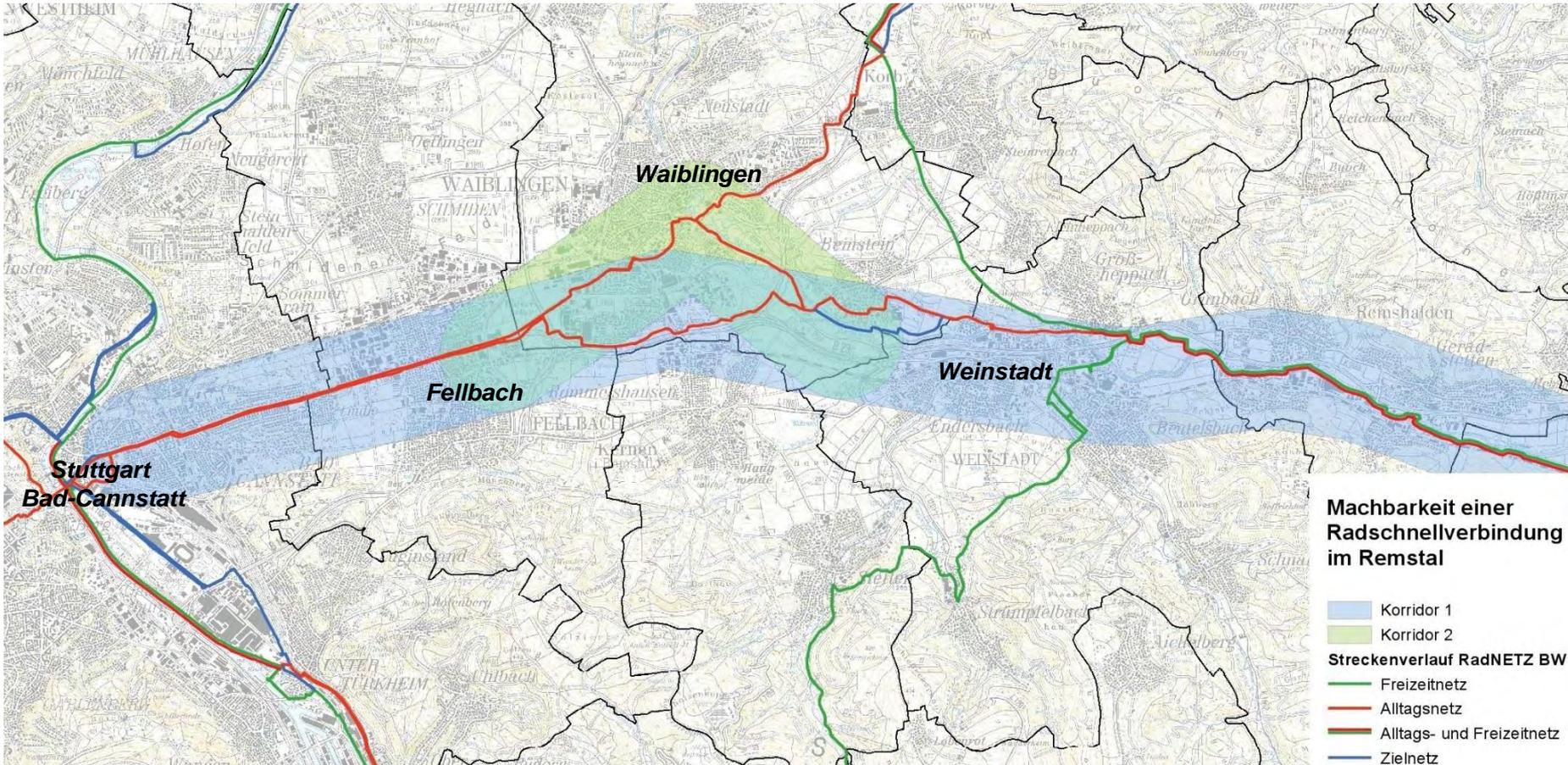
**Bild 3: Radschnellverbindung auf selbstständig geführtem
Zweirichtungsradweg mit deutlicher Trennung der
Radschnellverbindung von den Flächen für den Fußverkehr**

*Regelmaße für straßenbegleitenden
Radschnellweg*



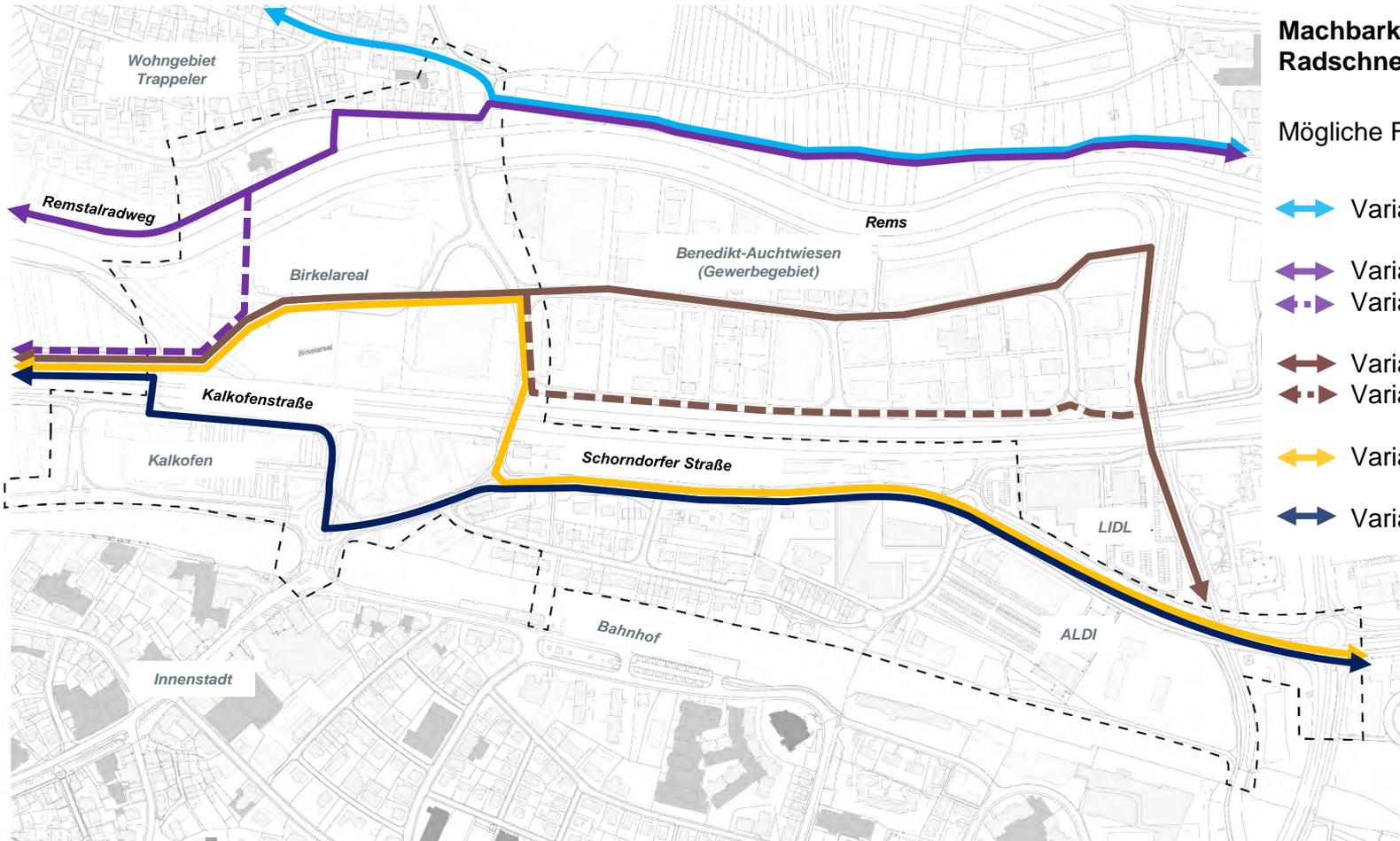
**Bild 6: Straßenbegleitende Führung der Radschnellverbindung im Seitenraum: Einseitiger
Zweirichtungsradweg**

Radschnellwege Trassenverlauf im Remstal



Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – geprüfte Varianten



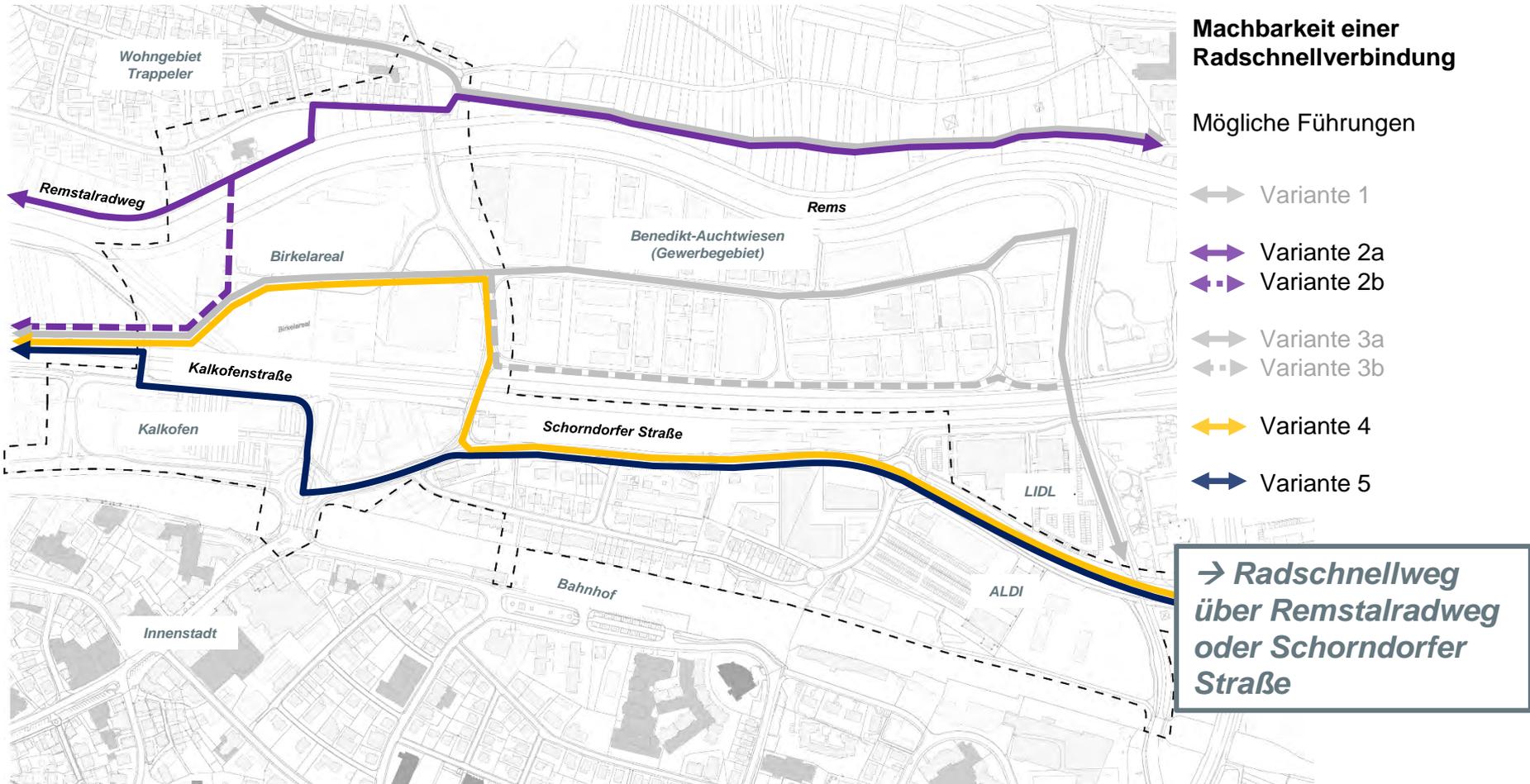
Machbarkeit einer Radschnellverbindung

Mögliche Führungen

- Variante 1
- Variante 2a
- Variante 2b
- Variante 3a
- Variante 3b
- Variante 4
- Variante 5

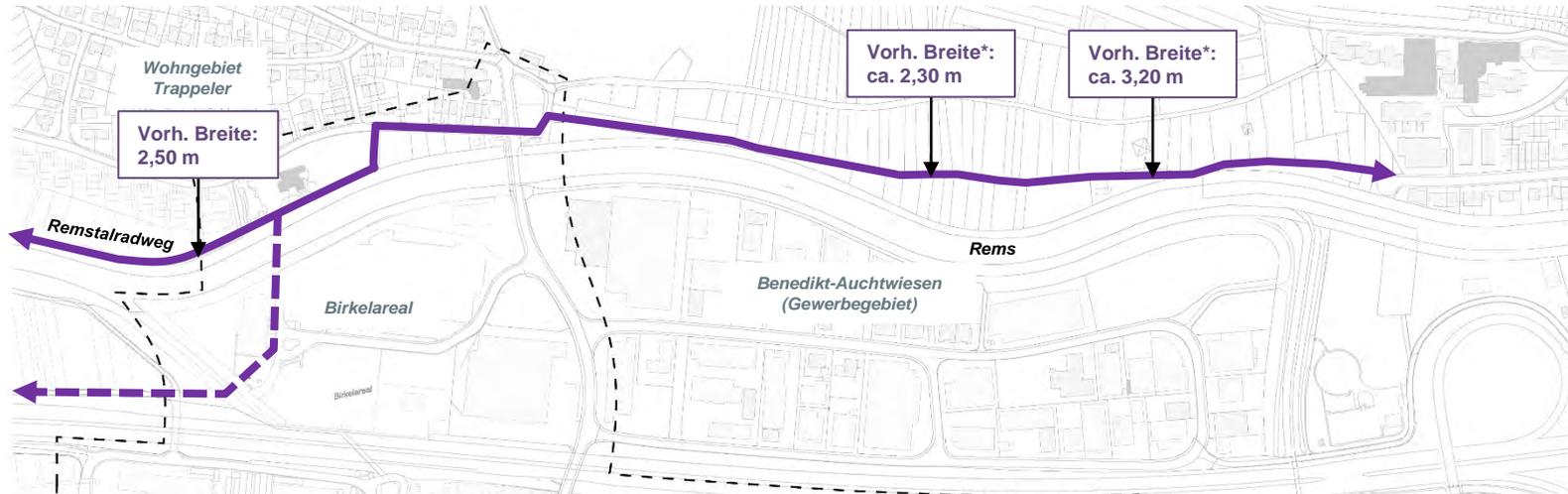
Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – geprüfte Varianten



Radschnellwege

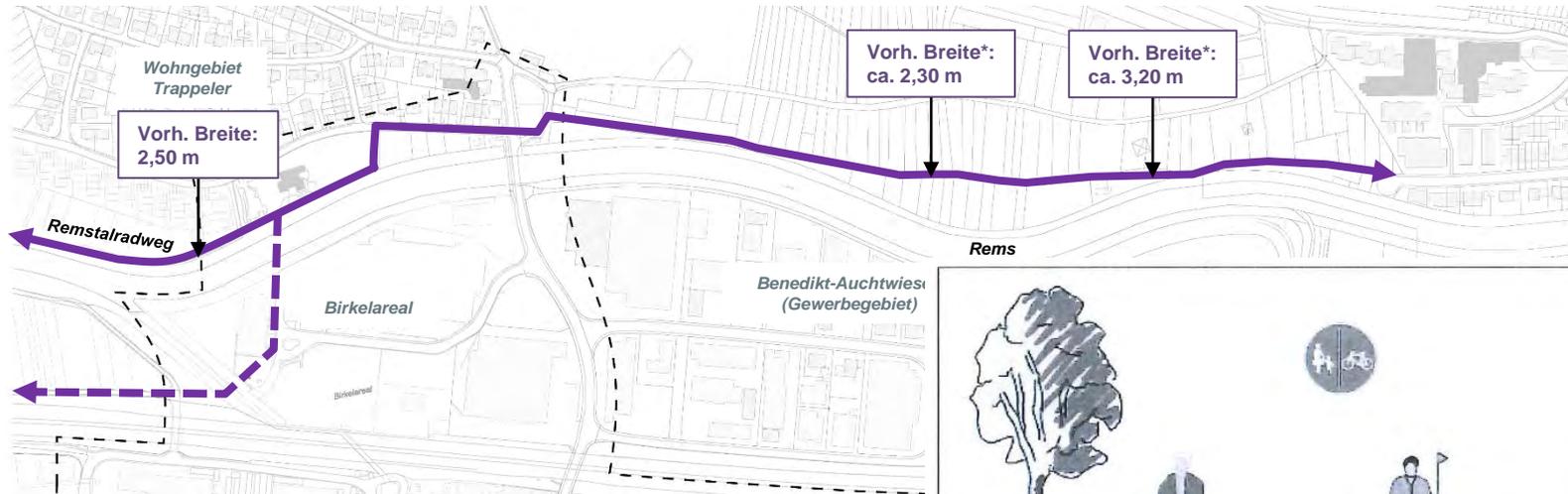
Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – Remstalradweg



* Breite des
Straßenraums innerhalb
der Katastergrenzen

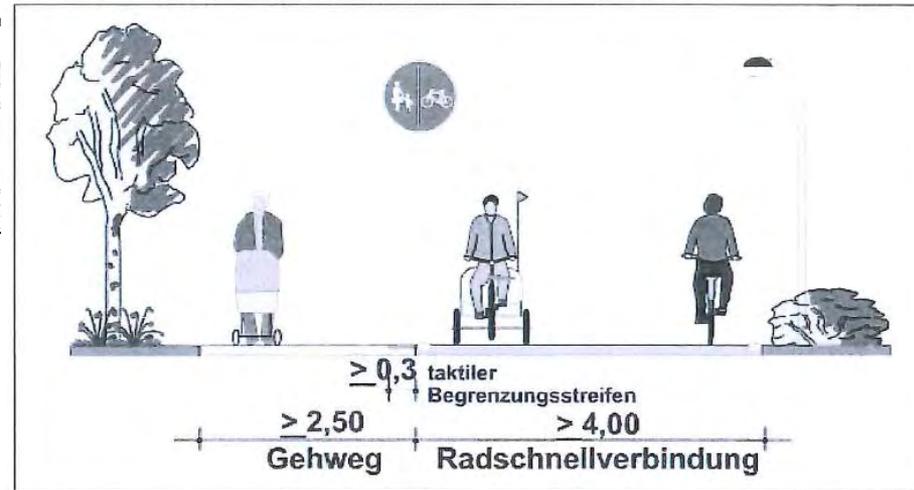
Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – Remstalradweg



* Breite des
Straßenraums innerhalb
der Katastergrenzen

Die erforderlichen Regelbreiten können nur über **Grunderwerb** von mind. 30 Grundstücken hergestellt werden.



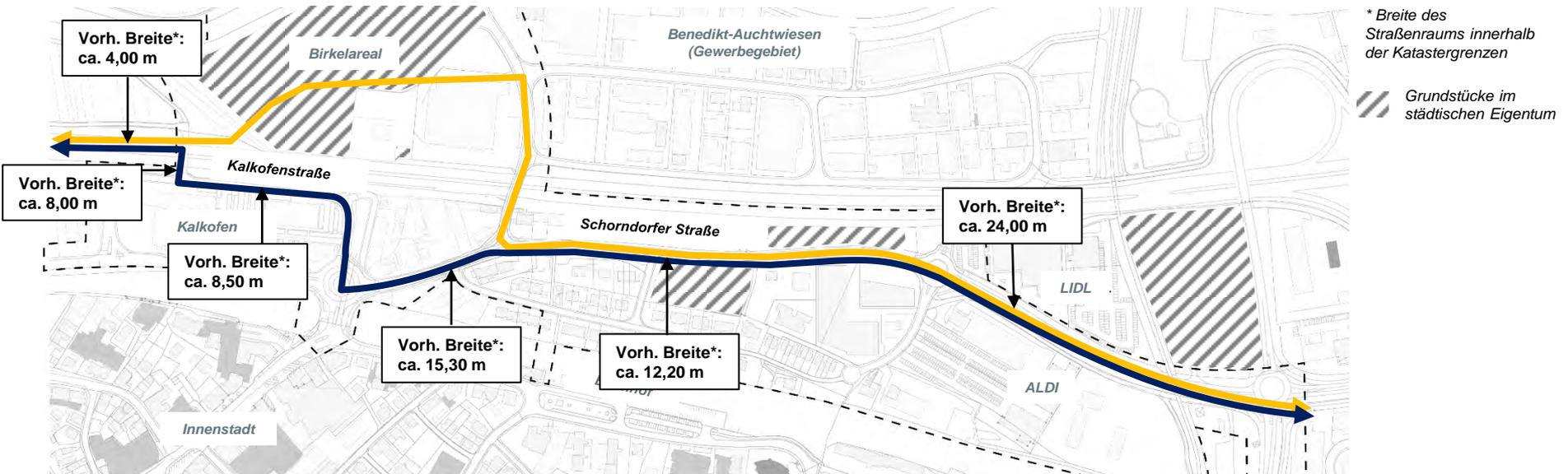
Querschnitt:

Selbstständiger, getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr

Radhauptverbindung: -1,00 m

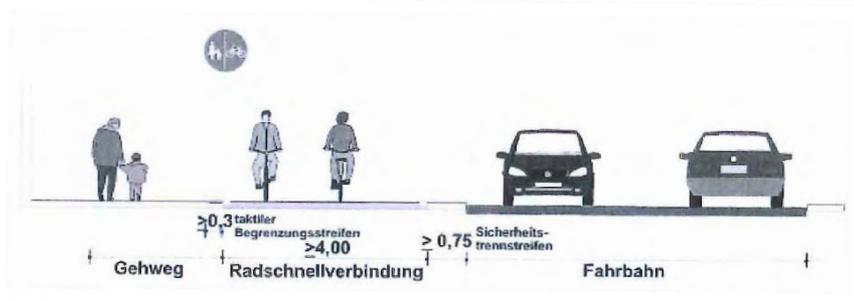
Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – Schorndorfer Straße



Radschnellwege

Mögliche Führungsvarianten entlang der Schorndorfer Straße



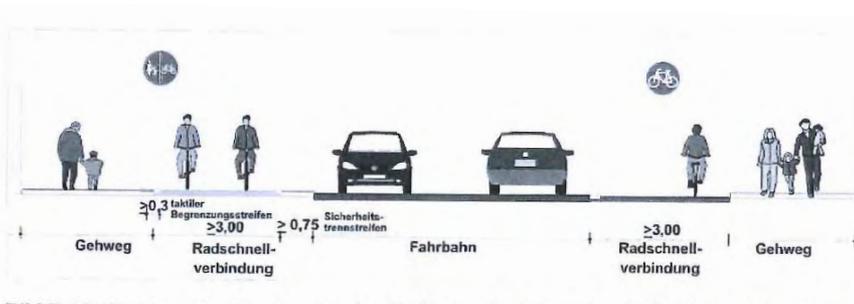
**Bild 6: Straßenbegleitende Führung der Radschnellverbindung im Seitenraum:
Einseitiger Zweirichtungsradweg**

Regelbreite: 7,25 m zzgl. Fahrstreifen (ca. 3,25 m)

Bei Zweistreifigkeit: mind. 13,75 m

Bei Dreistreifigkeit: mind. 16,75 m

Radhauptverbindung: - 1,00 m



**Bild 7: Straßenbegleitende Führung der Radschnellverbindung mit
Einrichtungradweg bzw. Radfahrstreifen**

Regelbreite bei

einseitig. Gehweg & Radfahrstreifen: 8,50 m zzgl. Fahrstreifen (ca. 3,25 m)

bei Zweistreifigkeit: mind. 15,00 m

bei Dreistreifigkeit: mind. 18,00 m

beidseitig. Gehweg & Radfahrstreifen: 11,00 m zzgl. Fahrstreifen (ca. 3,25)

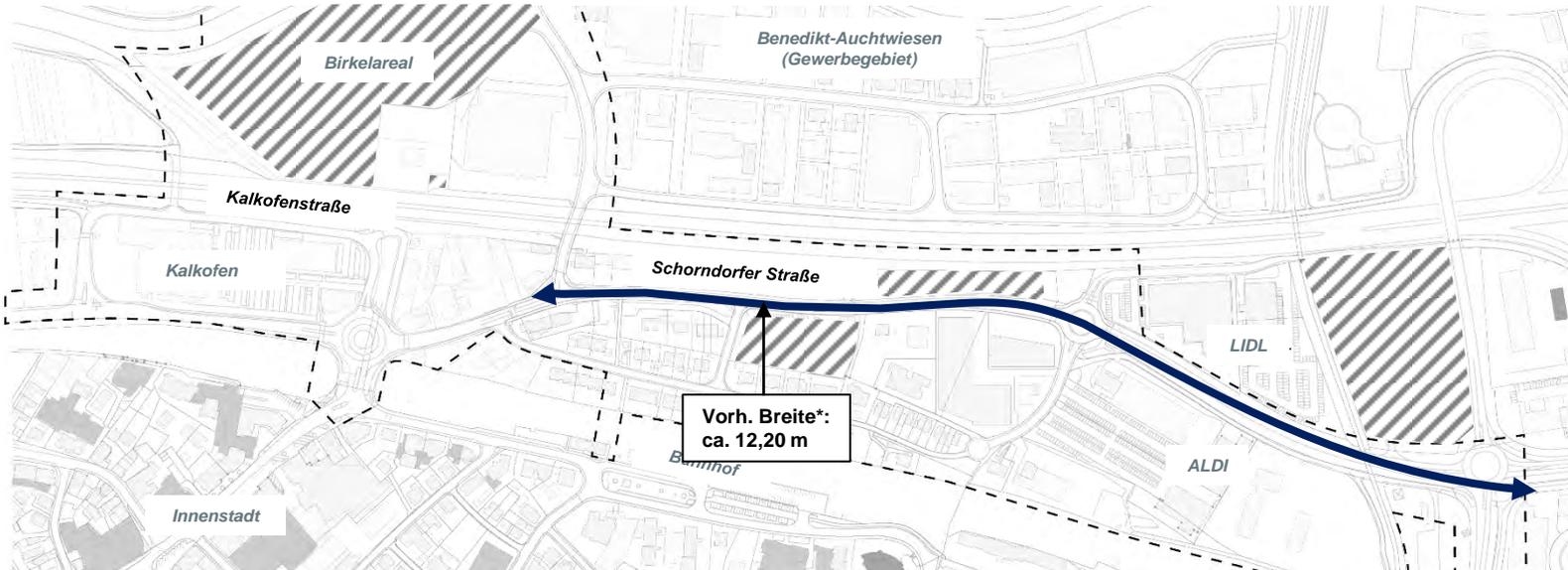
bei Zweistreifigkeit: mind. 17,50 m

bei Dreistreifigkeit: mind. 20,50 m

Radhauptverbindung: - 1,00 m

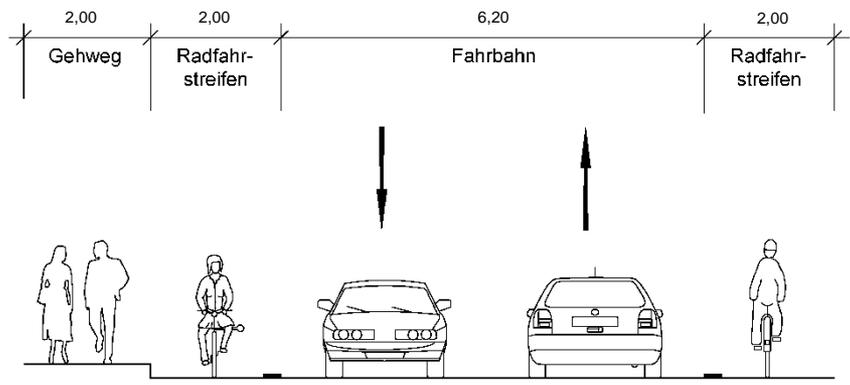
Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – Schorndorfer Straße



* Breite des Straßenraums innerhalb der Katastergrenzen

▨ Grundstücke im städtischen Eigentum



Engstellenlösung für Radfahrstreifen auf der Schorndorfer Straße, Mindestmaße

Realisierbare Breiten inkl. zweistreifiger Fahrbahn und einseitigem Gehweg: 12,20 m

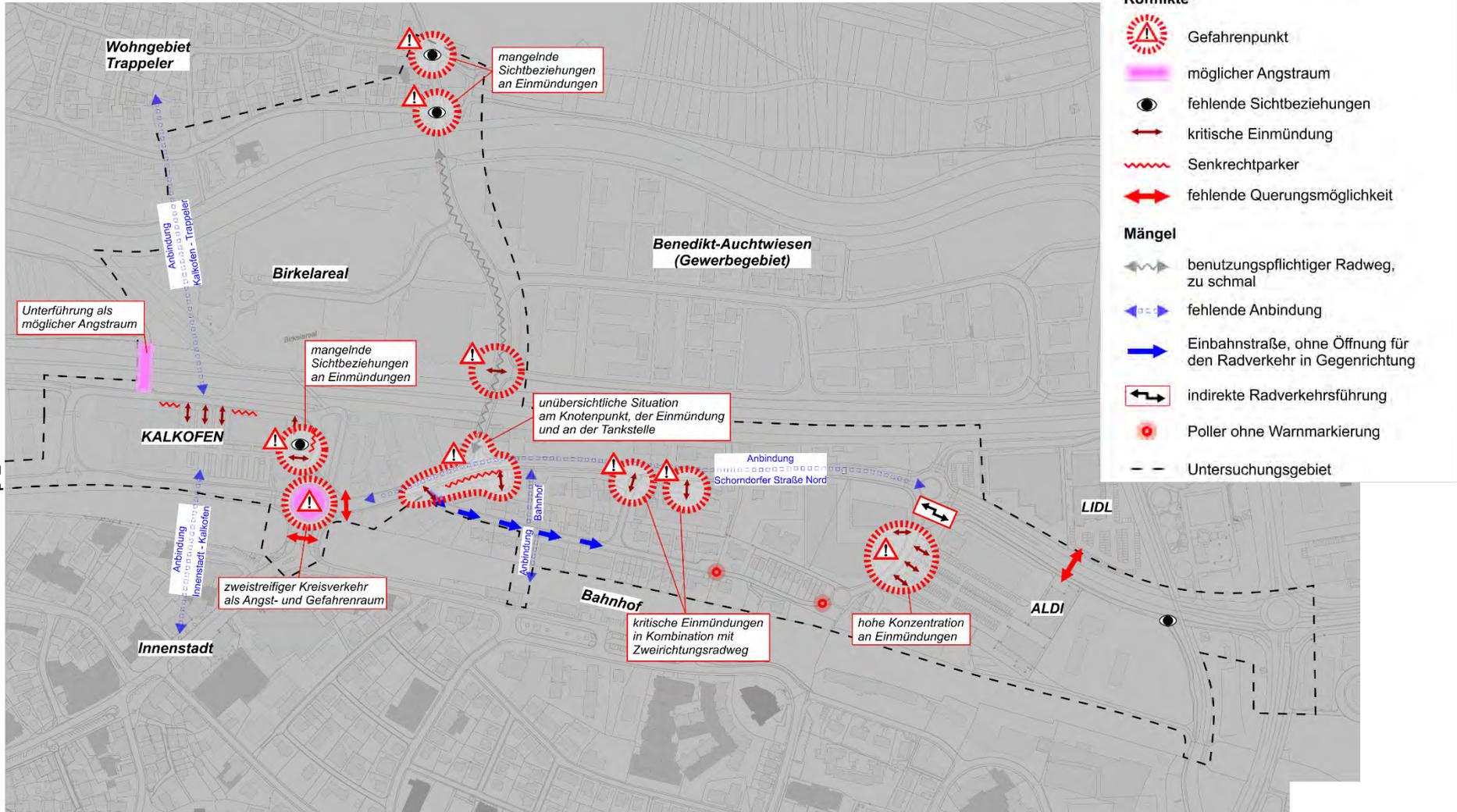
Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach

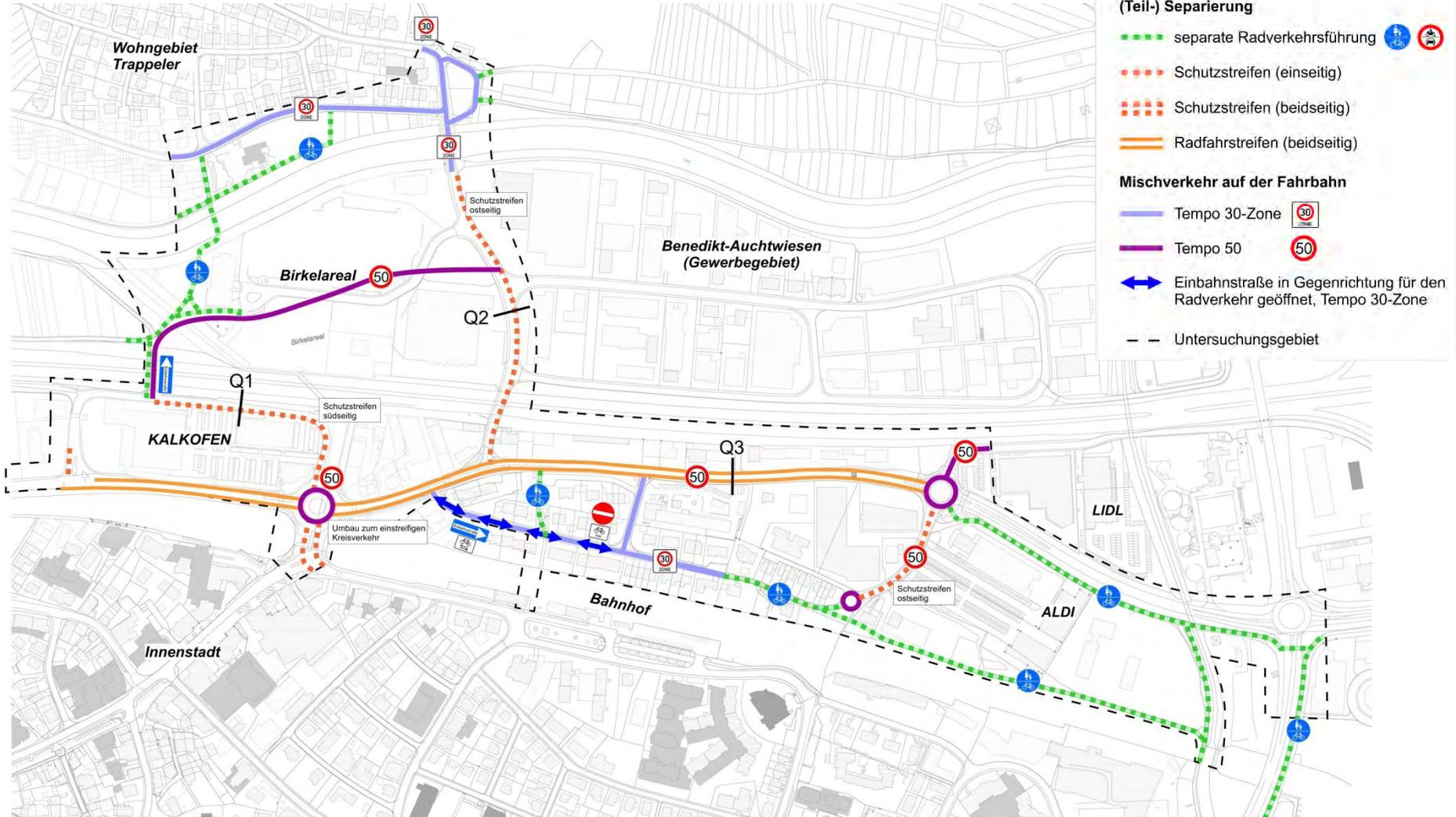
- Entlang der **Rems** aufgrund des Grunderwerbs bei vielen verschiedenen Eigentümern
schwer realisierbar
 - Entlang der **Schorndorfer Straße** mit Engstellenlösungen und als **Radhauptverbindung**
umsetzbar
 - Schorndorfer Straße: **direkte Verbindung** durch die Stadt (hohes Potential)
- **Empfehlung: Radhauptverbindung auf der Schorndorfer Straße realisieren**

Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes

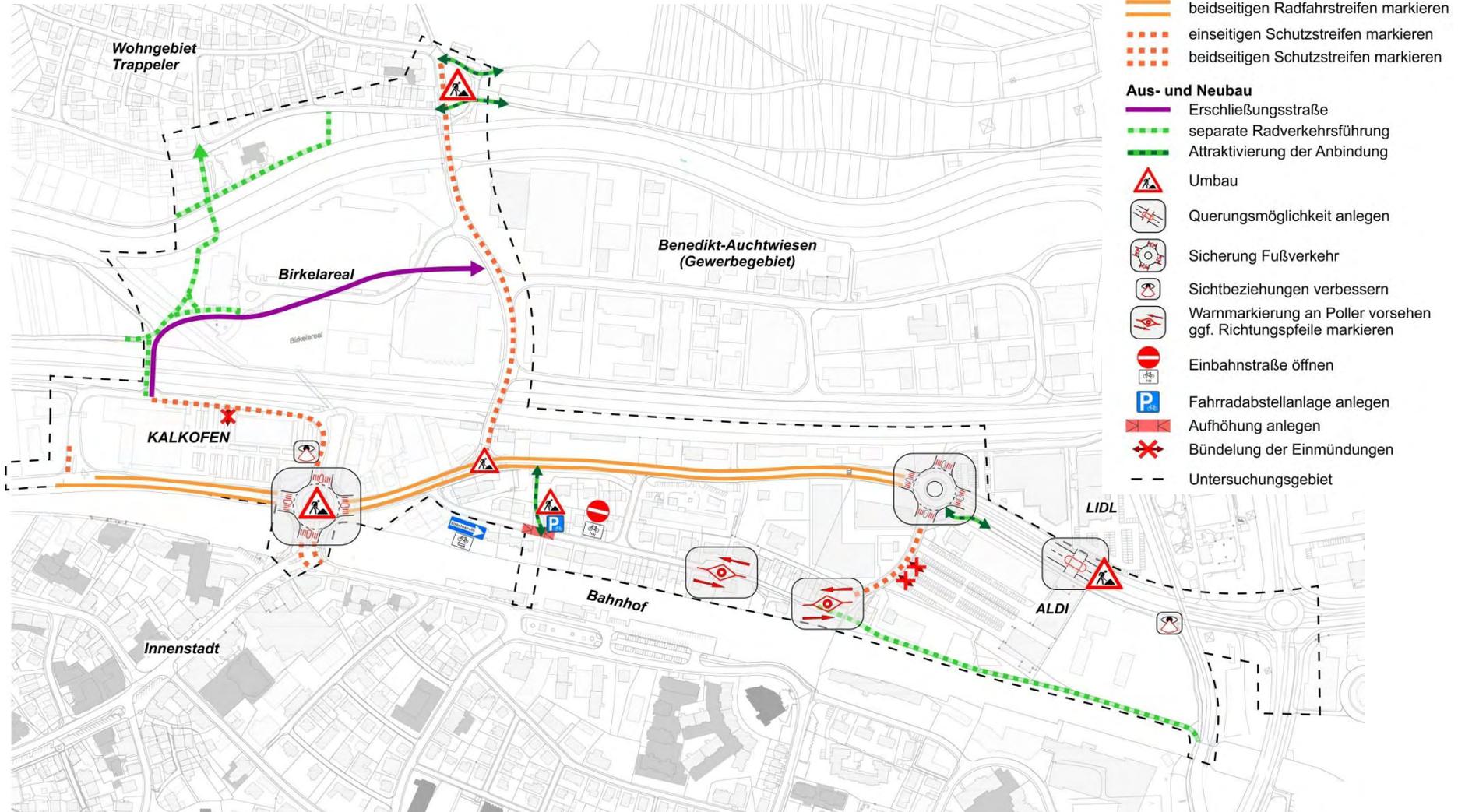
Ergebnisse – Mängelkarte



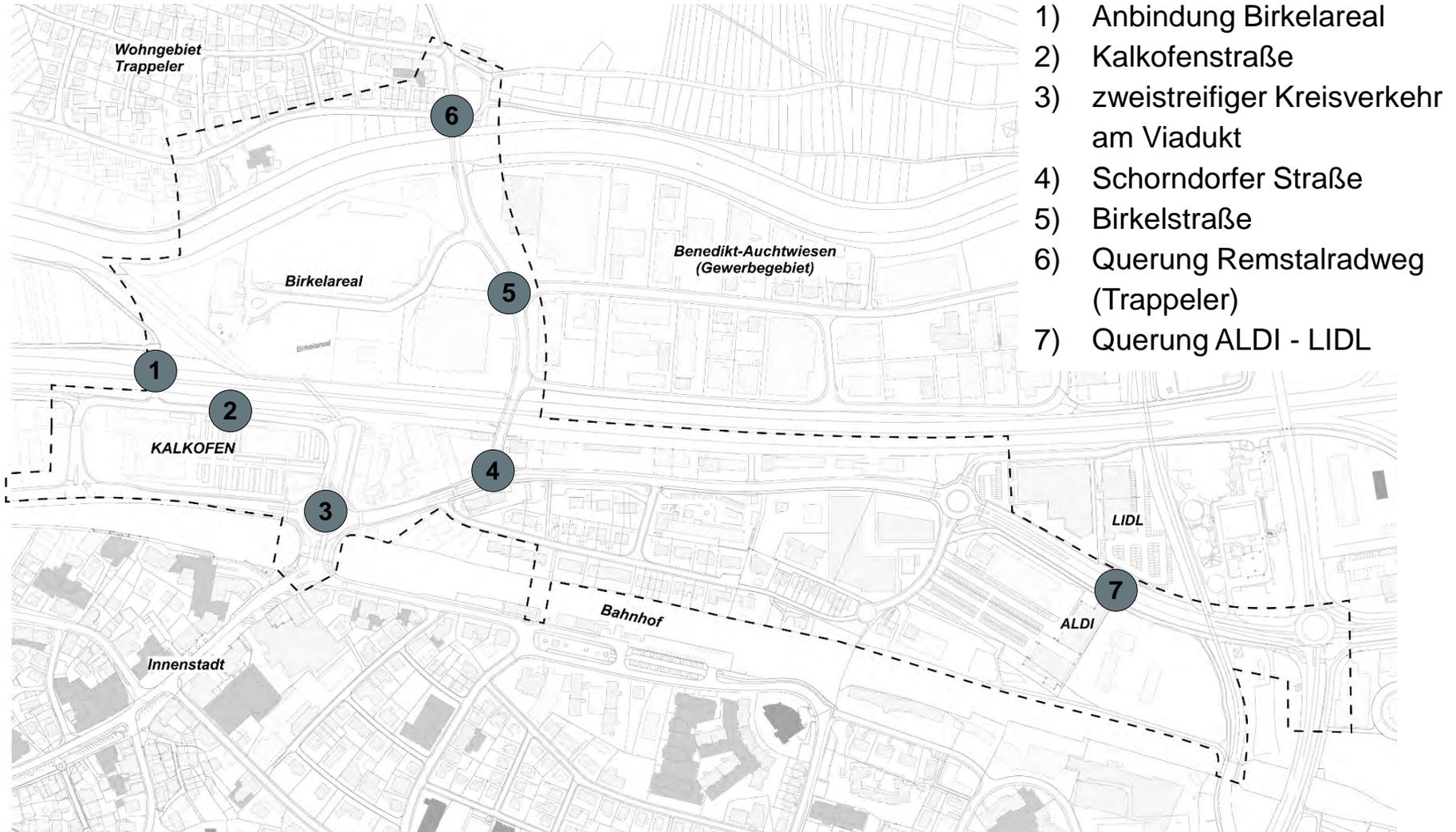
Ergebnisse – Geplante Radverkehrsführung



Ergebnisse – Maßnahmenkonzept



Schwerpunktbereiche

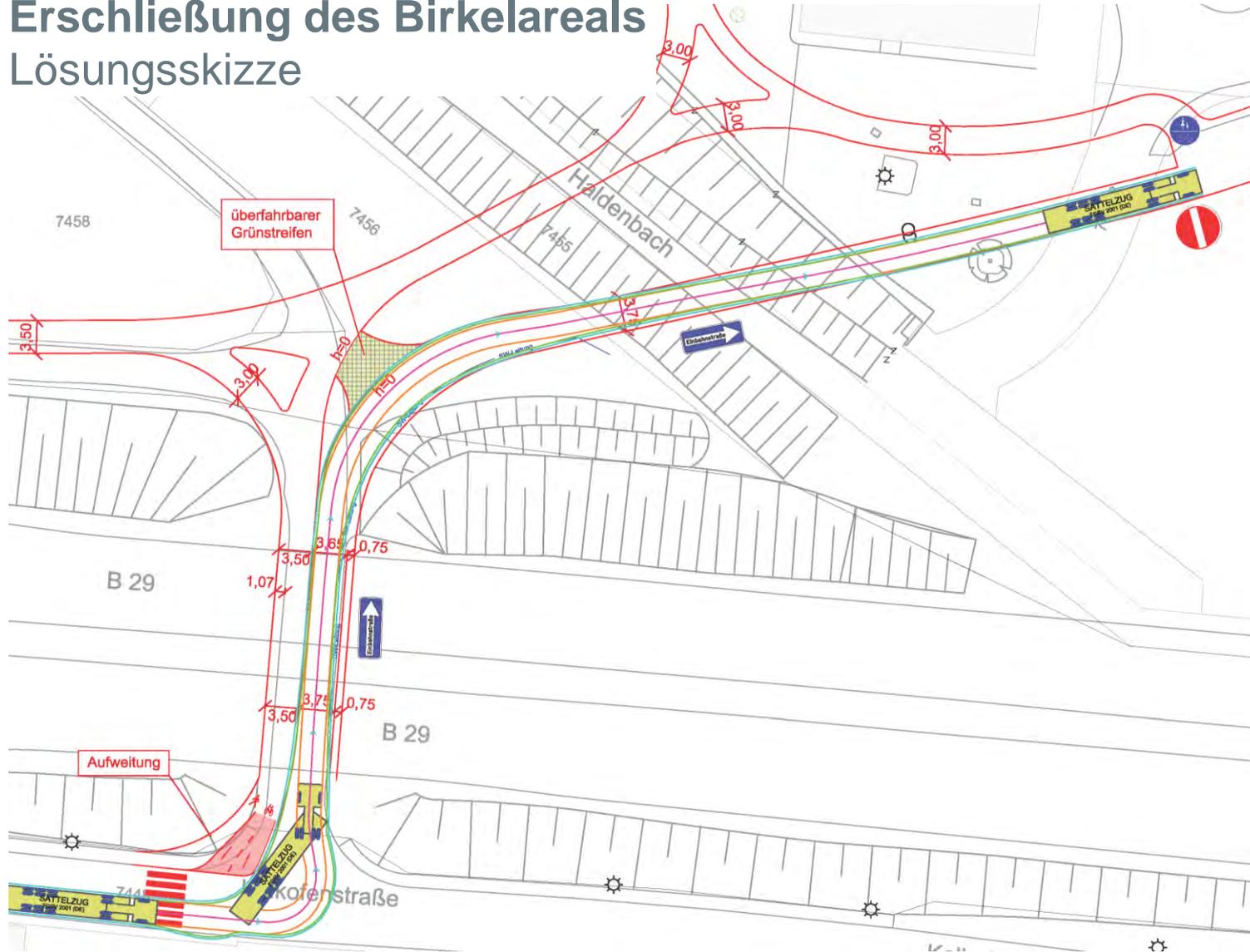


Schwerpunktbereich 1: Anbindung Birkelareal



Unterführung B29/ Kalkofenstraße – möglicher Angstraum

Erschließung des Birkelareals Lösungsskizze



Geplante Straße

Unterführung B 28

Variante 4 –
Einrichtungsverkehr
Fahrrichtung Norden

Kataster wurden von der Stadt Weinstadt zur Verfügung gestellt.

Schwerpunktbereich 2: Kalkofenstraße



Kalkofenstraße – Viele Längsparkplätze (Sicht beim Ausparken)



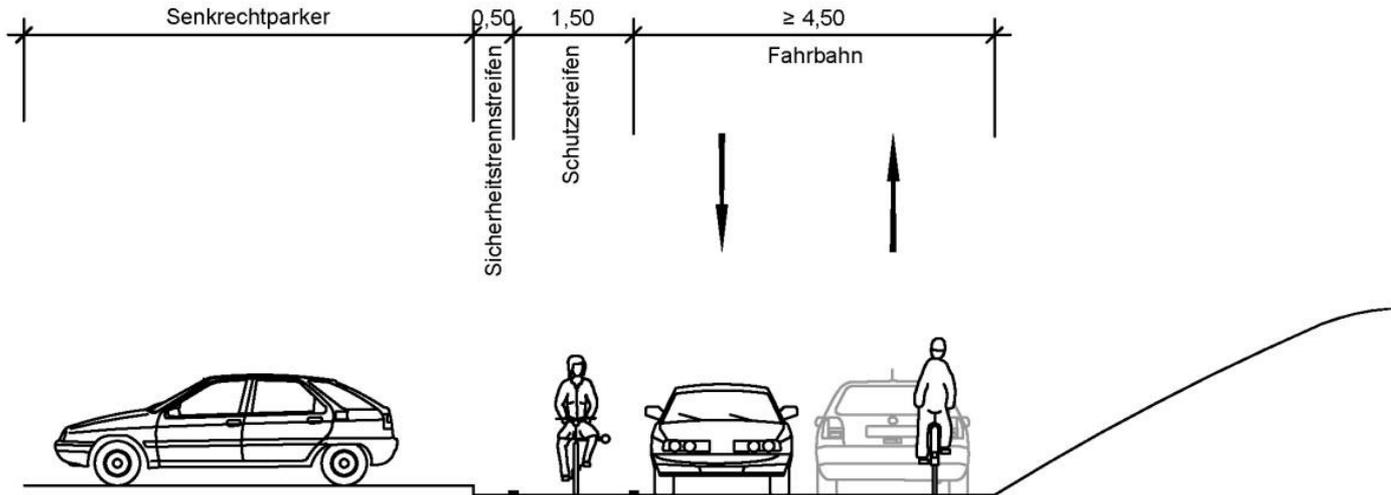
Kalkofenstraße – Einmündung mit eingeschränkter Sicht (Hecke)

Kalkofenstraße

Denkbarer Querschnitt – Markierung eines Schutzstreifens

Q1 - Kalkofenstraße

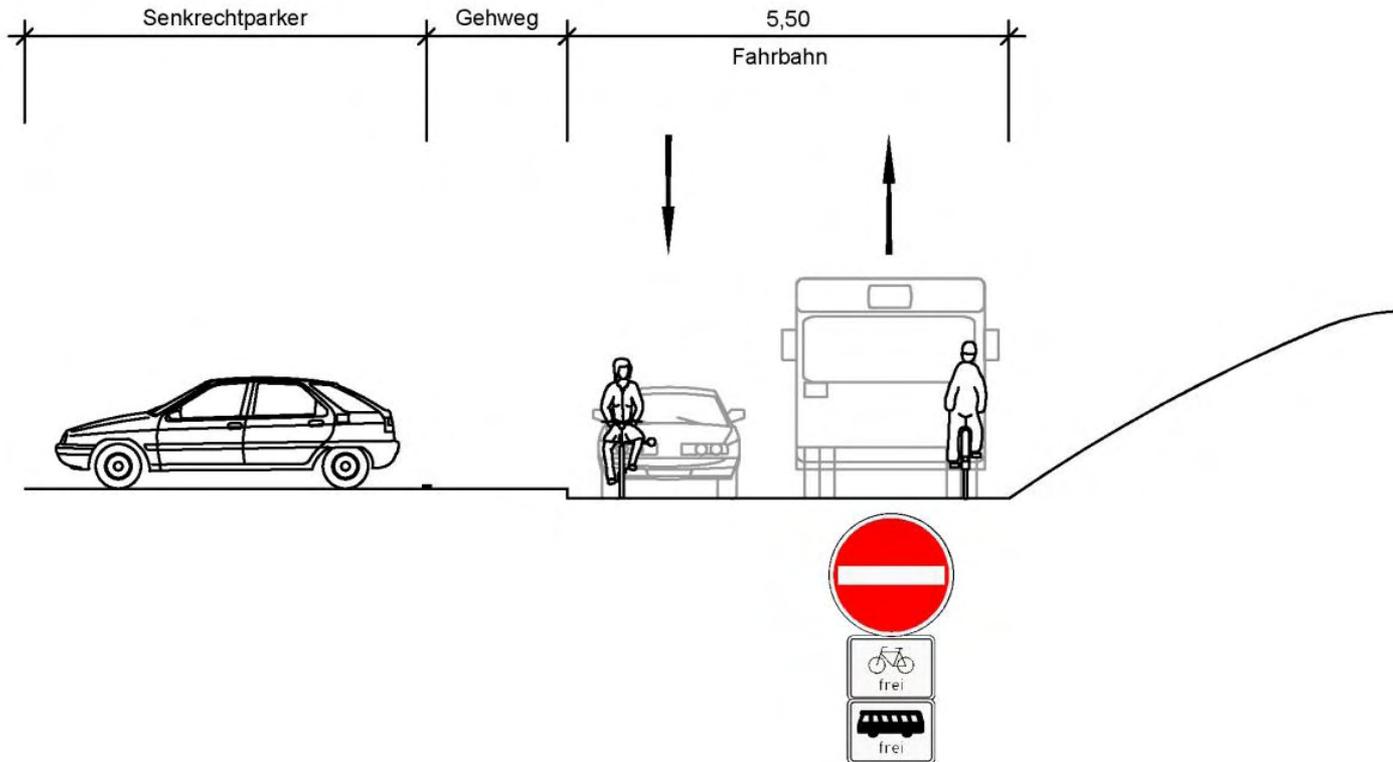
Variante A: Einseitiger Schutzstreifen



Kalkofenstraße

Denkbarer Querschnitt – Unechte Einbahnstraße

Q1 - Kalkofenstraße
Variante B: Unechte Einbahnstraße



Schwerpunktbereich 3: Kreisverkehr am Viadukt



Zweistreifiger Kreisverkehr – Möglicher Angstrraum

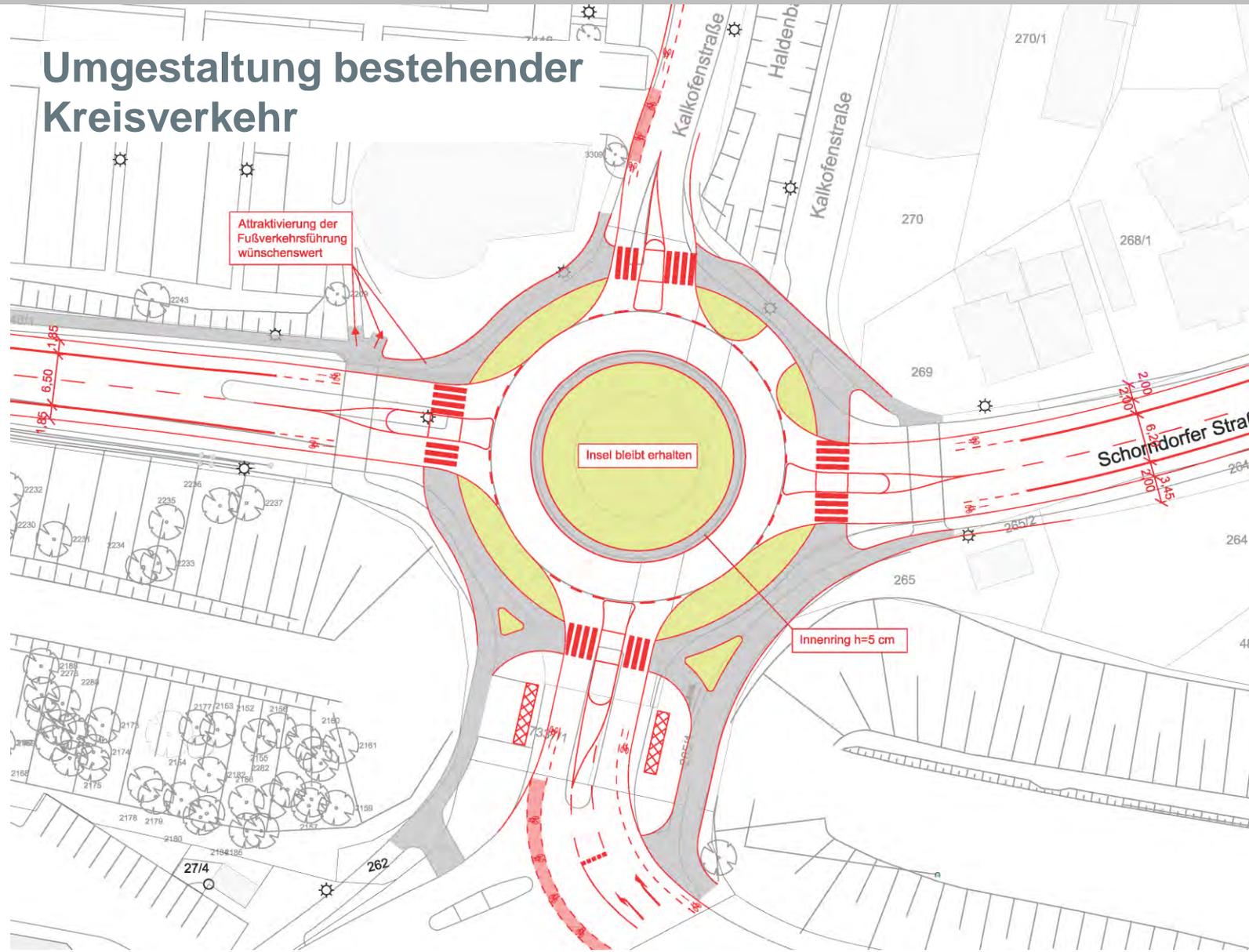


Zweistreifiger Kreisverkehr – Möglicher Angstrraum



Zweistreifiger Kreisverkehr – Fehlen von Querungshilfen

Umgestaltung bestehender Kreisverkehr



Kataster wurden von der Stadt Weinstadt zur Verfügung gestellt.

Schwerpunktbereich 4: Schorndorfer Straße

Schwerpunktbereich Schorndorfer Straße

Unfallauswertung

Legende

- Fahrnfall (3 Stk.)
- Abbiege-Unfall (2 Stk.)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (6 Stk.)
- Sonstiger Unfall (1 Stk.)



Radfahrerunfälle im Untersuchungsgebiet von November 2013 bis Dezember 2016, Stadt Weinstadt



Mögliche Unfallursache Einbiegen/Kreuzen: Kurzzeitparker an der Tankstelle



Mögliche Unfallursache Einbiegen/Kreuzen: Linksseitiger Radverkehr wird übersehen



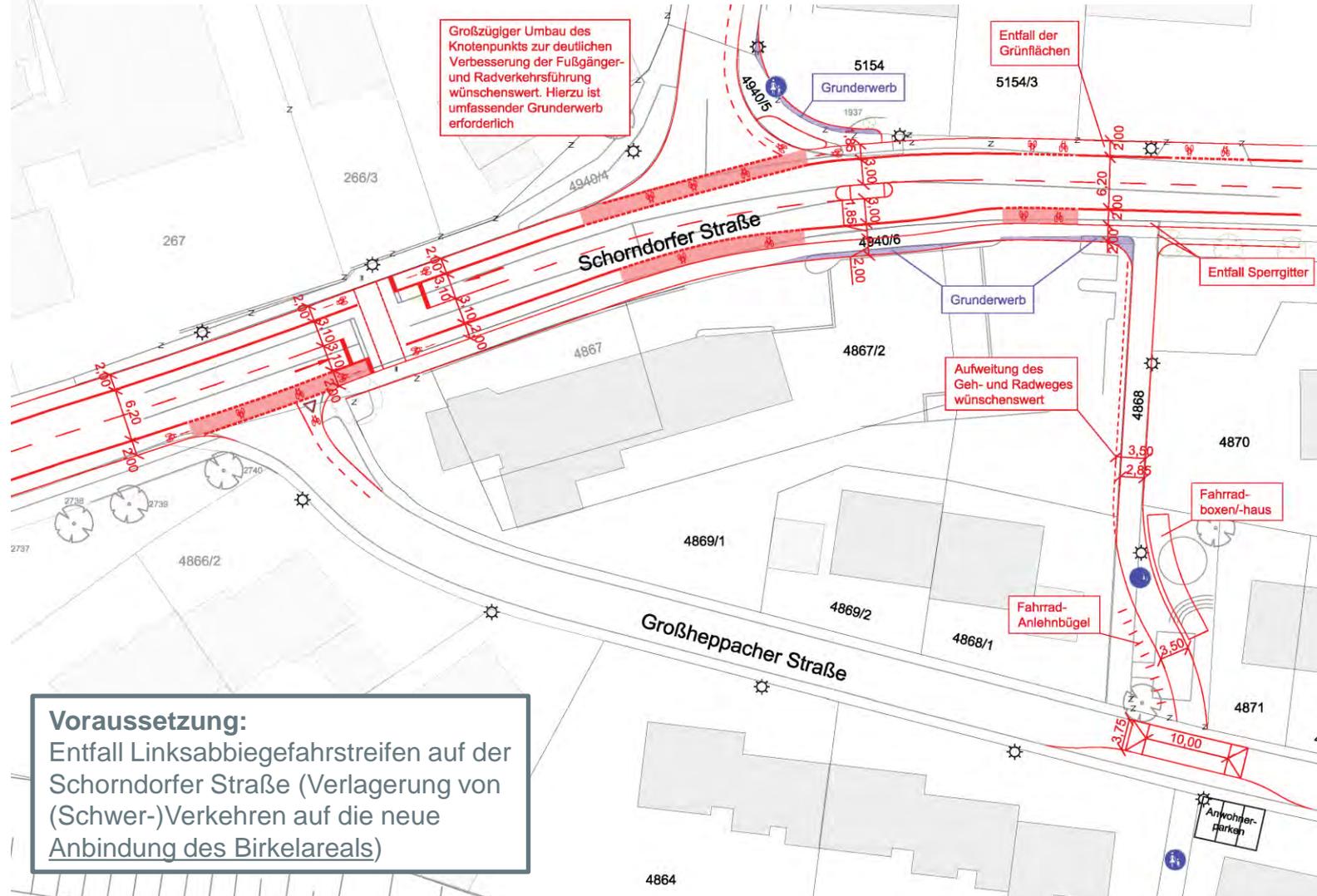
ESSO

Esso
Mobil
1.09
1.29
1.31
1.43
Autogas
0.57

ESSO Snack & Shop

Schorndorfer Straße – Neue Markierung der Furten

Radfahrstreifen – Entfall Linksabbiegefahrstreifen



Voraussetzung:
Entfall Linksabbiegefahrstreifen auf der Schorndorfer Straße (Verlagerung von (Schwer-)Verkehren auf die neue Anbindung des Birkelareals)

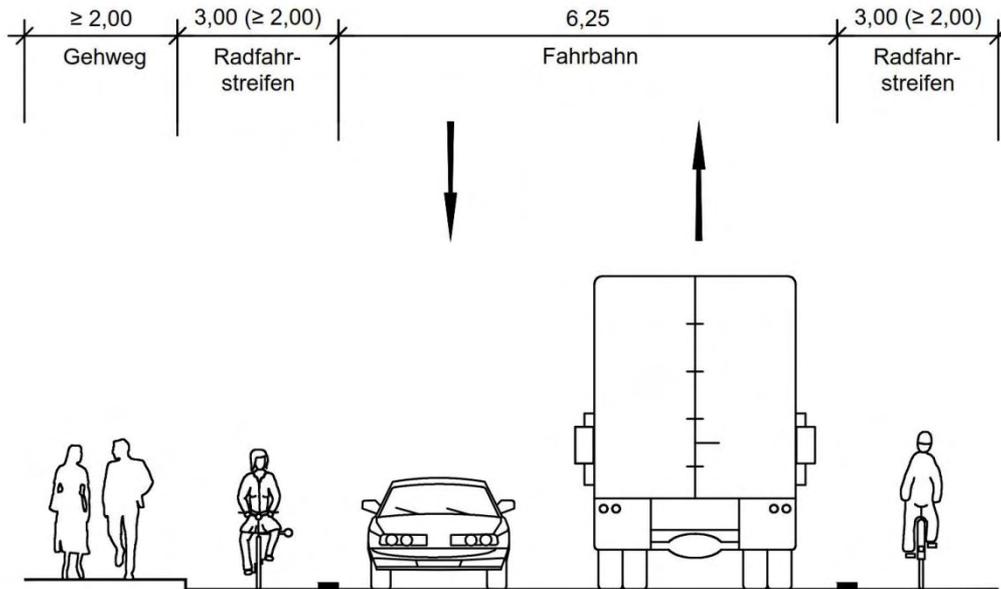
Kataster wurden von der Stadt Weinstadt zur Verfügung gestellt.

Kalkofenstraße

Querschnitt mit Radfahrstreifen

Q3 - Schorndorfer Straße

Beidseitiger Radfahrstreifen



Schwerpunktbereich 5: Birkelstraße



Birkelstraße – Gemeinsamer Geh- und Radweg Stand April 2017



Birkelstraße – Fehlverhalten im Radverkehr

Schwerpunktbereich Birkelstraße

Benutzungspflichtige Radwege | Anforderungen

Anforderungen gem. VwV-StVO zu § 2

- Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn **ausreichende Flächen** für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen und
- wo es die **Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf** erfordern

Anforderungen gem. ERA

Gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig:

Mindestbreite: 2,50 m

zzgl. Sicherheitstrennstreifen 0,75 m (0,50 m)

= 3,25 m (3,00 m)

→ *Die Regelbreiten können auf den Nebenflächen der Birkelstraße nur bei Umbaumaßnahmen eingehalten werden*

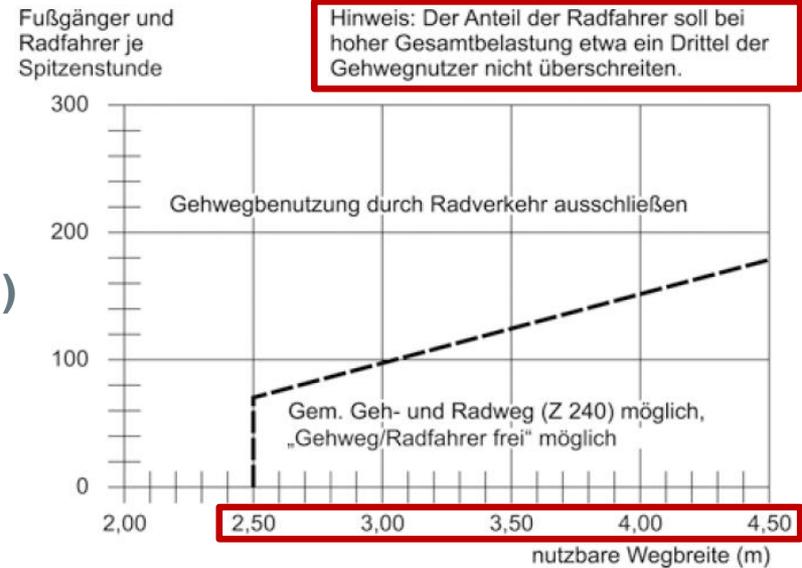


Bild 15 (ERA): Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Schwerpunktbereich Birkelstraße

Benutzungspflichtige Radwege | Einsatzbereiche gem. ERA

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/
Radweg frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (**Radwege**,
Radfahrstreifen, **Gemeinsame Geh- und Radwege**)
- IV Trennen von Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergänge sind nicht als harte Grenze zu definieren.

→ *Auf der Birkelstraße erfordern die Verkehrsmengen (rd. 390 Pkw-E/h) keine Trennung (III)*

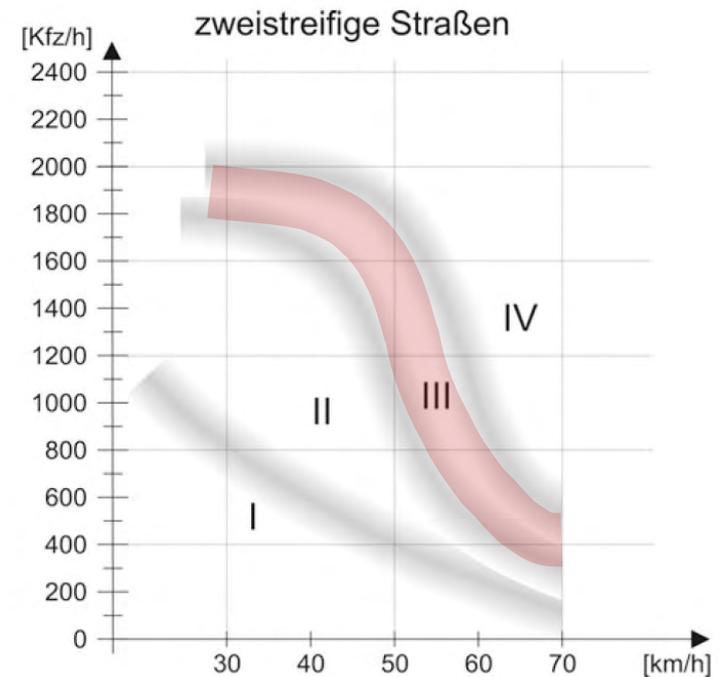


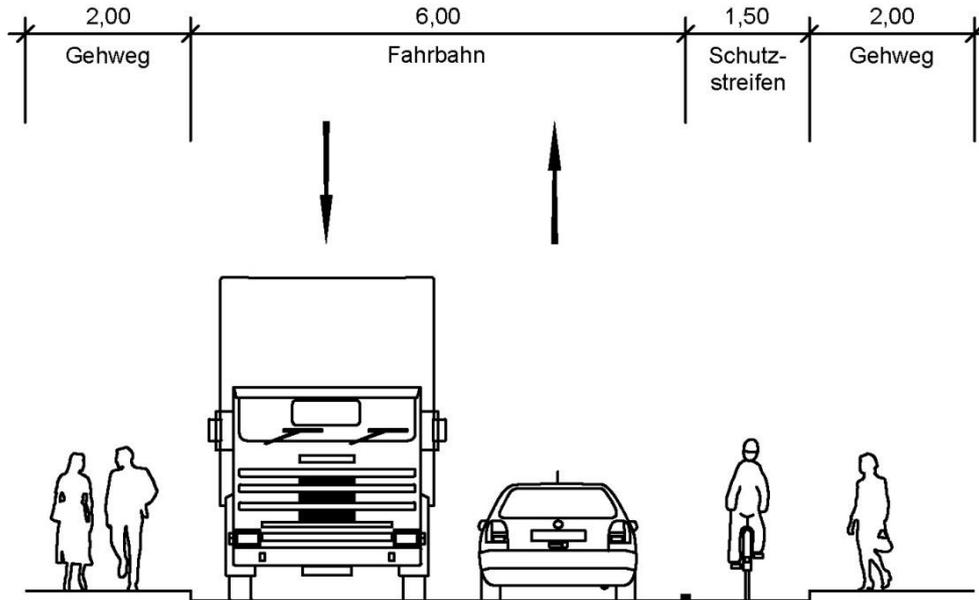
Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Lösungsvorschlag für die Birkelstraße

Querschnitt mit Schutzstreifen

Q2 - Birkelstraße

Einseitiger Schutzstreifen



Schwerpunktbereich 6:

Querung Remstalradweg/ Birkelstraße



Wirtschaftswege – Sichtbehinderung durch Mauer (Pumpwerk)

Sicherung der Querungsstelle Birkelstraße / Remstalradweg



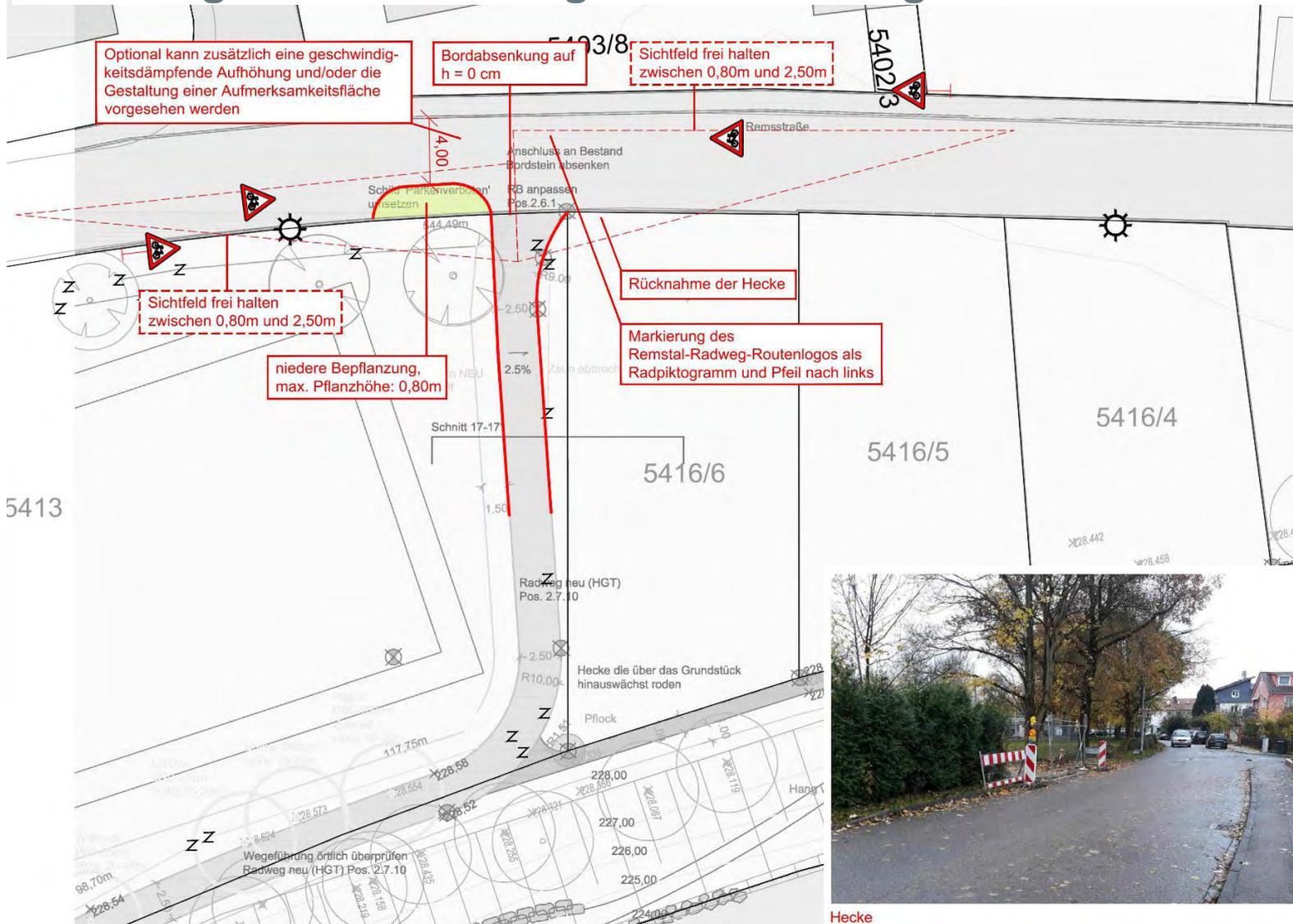
Kataster wurden von der Stadt Weinstadt zur Verfügung gestellt.

Mauer Pumpwerk



Beispiel einer Aufmerksamkeitsfläche mit Aufhöhung

Sicherung der Einmündung Remstalradweg/ Remsstraße



Schwerpunktbereich 7: Querung LIDL – ALDI



ALDI und LIDL – Trennung durch Schorndorfer Straße

Sicherung der Querungsstelle ALDI/ LIDL



Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen

- Abbau von weiteren Konfliktstellen, u.a. Pkw-Zufahrten an Einkaufsbereichen (z.B. Kalkofen, ALDI etc.)
- Sicherung und Abbau von Barrieren (z.B. Sicherung der Poller auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg Großheppacher Straße)
- Schließung von Netzlücken, u.a. Trappeler – Kalkofen – Innenstadt, Anbindung Bahnhof
- Öffnung der Einbahnstraße Großheppacher Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung



**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**