



■ **Linienbestimmung und
Abschnittsbildung für
den RS 5**

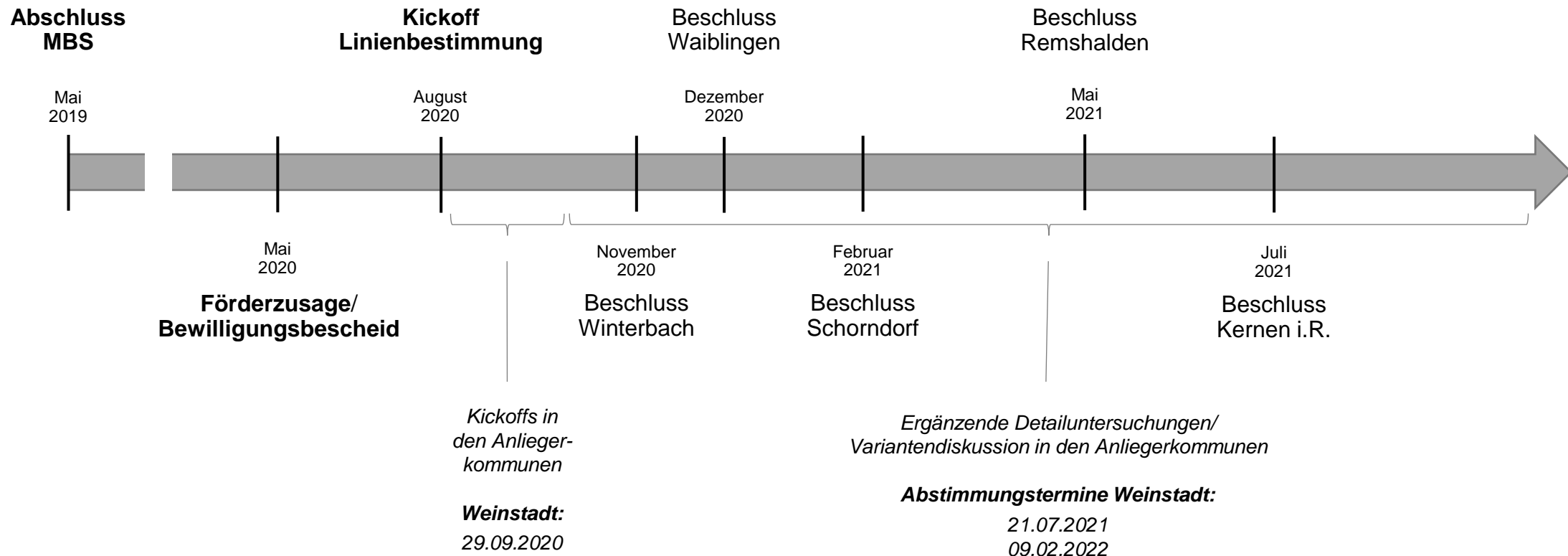
Gemeinderatssitzung Stadt Weinstadt
24.03.2022

Landratsamt Rems-Murr-Kreis
BERNARD Gruppe

Stefan Hein, Torsten Sobotta
Lisa-Maria Schor

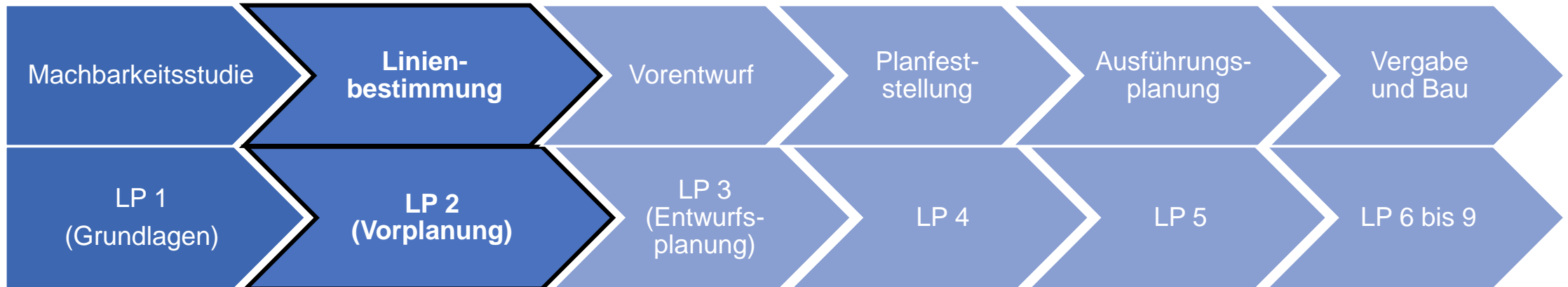
■ Radschnellverbindung RS 5

Rückblick über die Zeit nach dem Abschluss der Machbarkeitsstudie



■ Status der Linienbestimmung

Ablauf des Planungsprozesses



■ Status der Linienbestimmung

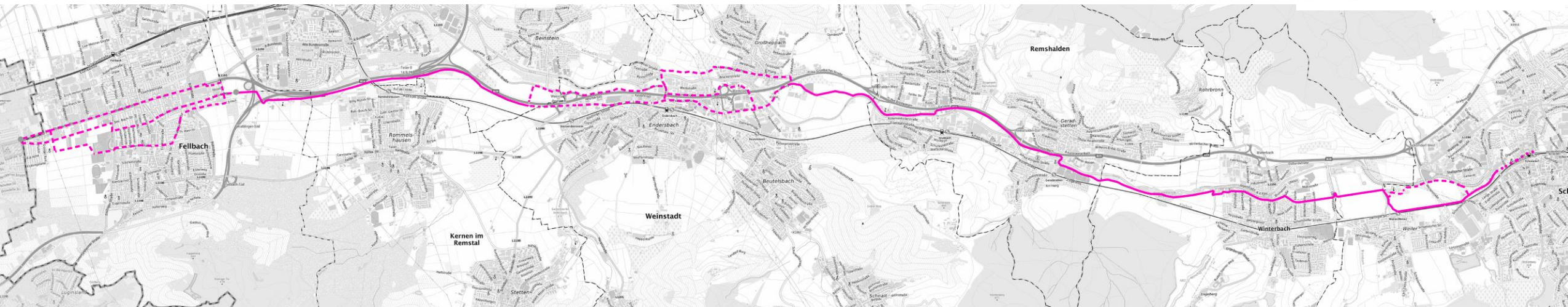
Linie im Gremium beschlossen:

- Waiblingen
- Kernen i.R.
- Remshalden,
- Winterbach
- Schorndorf

Beschluss ausstehend:

- Weinstadt
- (Fellbach)

- Trassenverlauf RS 5
- - - Varianten Trassenverlauf RS 5
- • • Anschluss RS 5 an Bahnhof Schorndorf
- ▭ Kreisgrenze



■ Nächste Schritte 2022







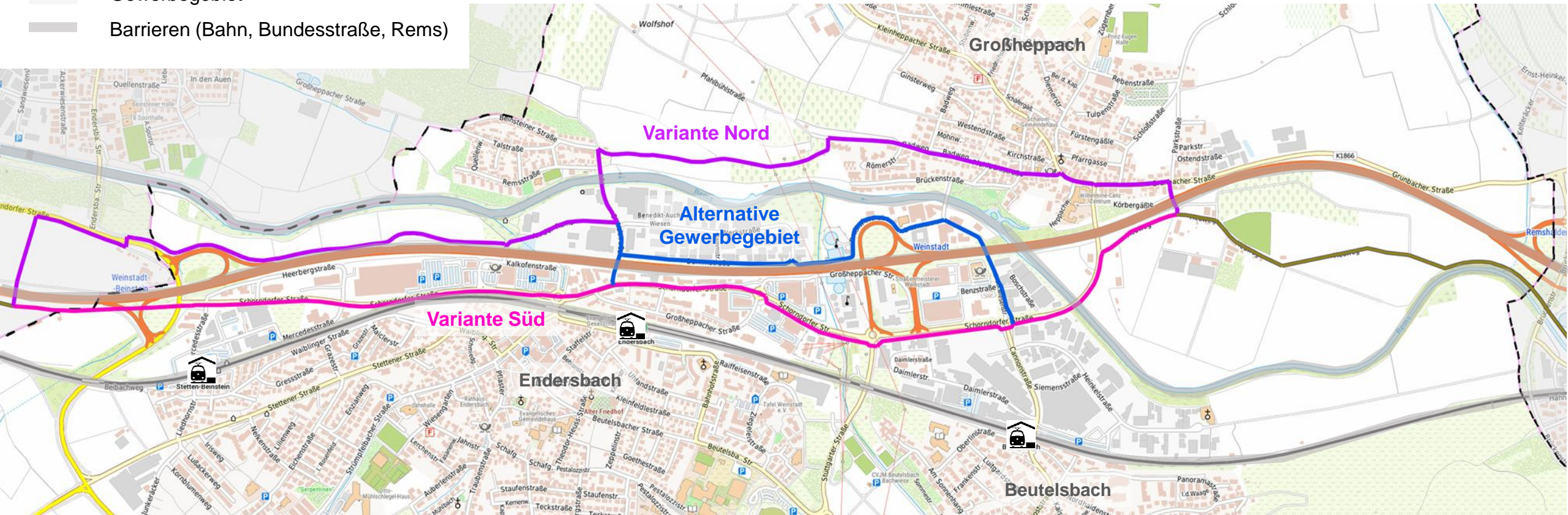


- Trassenvarianten
Gemarkung Weinstadt

Trassenvarianten

Gemarkung Weinstadt

-  Trassenvarianten RS 5
-  Wohn-/ Siedlungsgebiet
-  Gewerbegebiet
-  Barrieren (Bahn, Bundesstraße, Rems)



■ Trassenvarianten Nord / Süd

Anschluss Remshalden

- Trennung vom Remstal-Radweg; Ausbau der bestehenden landwirtschaftlichen Wegen ($\geq 5,00$ m)
- Reduzierung des Interessenskonflikts durch umfassende Kommunikation und digitale Unterstützung

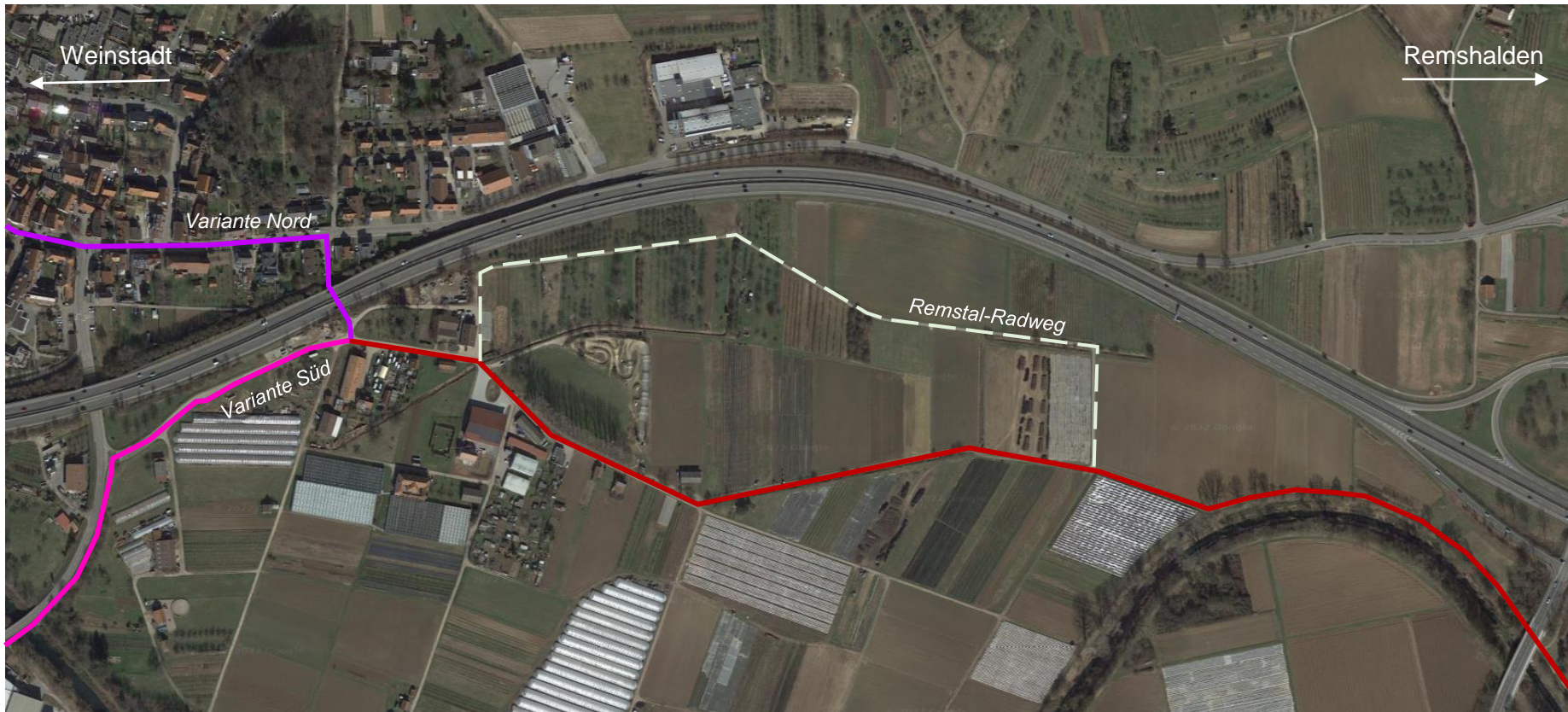


Foto: Achim Hübner

■ Variante Nord

Abschnitt: Grunbacher Straße/ Heuweg

- Grunbacher Str.: ca. 7.000 Kfz/Tag, geringe Straßenraumbreiten → Sicherung des Radverkehrs aus Platzgründen schwierig
- Engstelle Unterführung → Ausbau vsl. schwierig (B 29)



Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



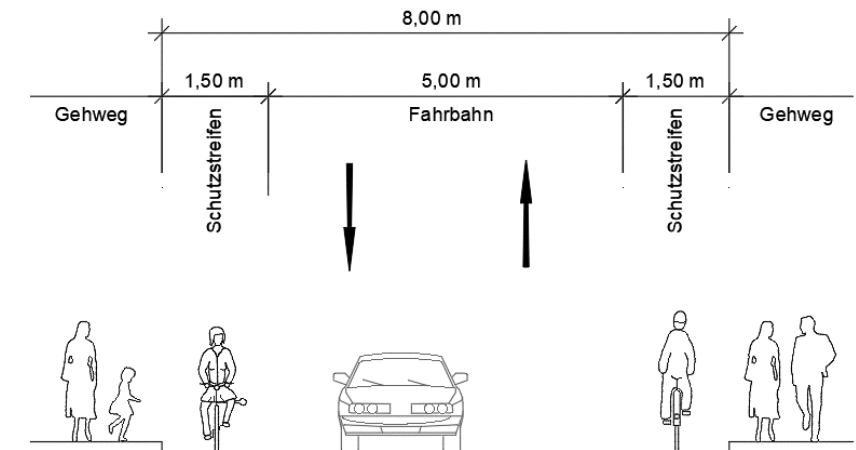
■ Variante Nord

Abschnitt: Prinz-Eugen-Platz/ Grunbacher Str.

- Verkehrsbelastung ca. 9.500 Kfz/Tag im Zuge der K 1912
 - Zur Sicherung des Radverkehrs wird eine Umgestaltung des Straßenraums und die Markierung von Schutzstreifen empfohlen
- Erhalt der Stellplätze nicht möglich



Konzeption RS 5: Schutzstreifen



■ Variante Nord

Abschnitt: Pfahlbühlstraße

- Einrichtung einer Fahrradstraße
 - Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr erforderlich (Vermeidung von „Dooring-Unfällen“)
- Erhalt der Stellplätze nur im östlichen Abschnitt möglich



Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community / Google Earth

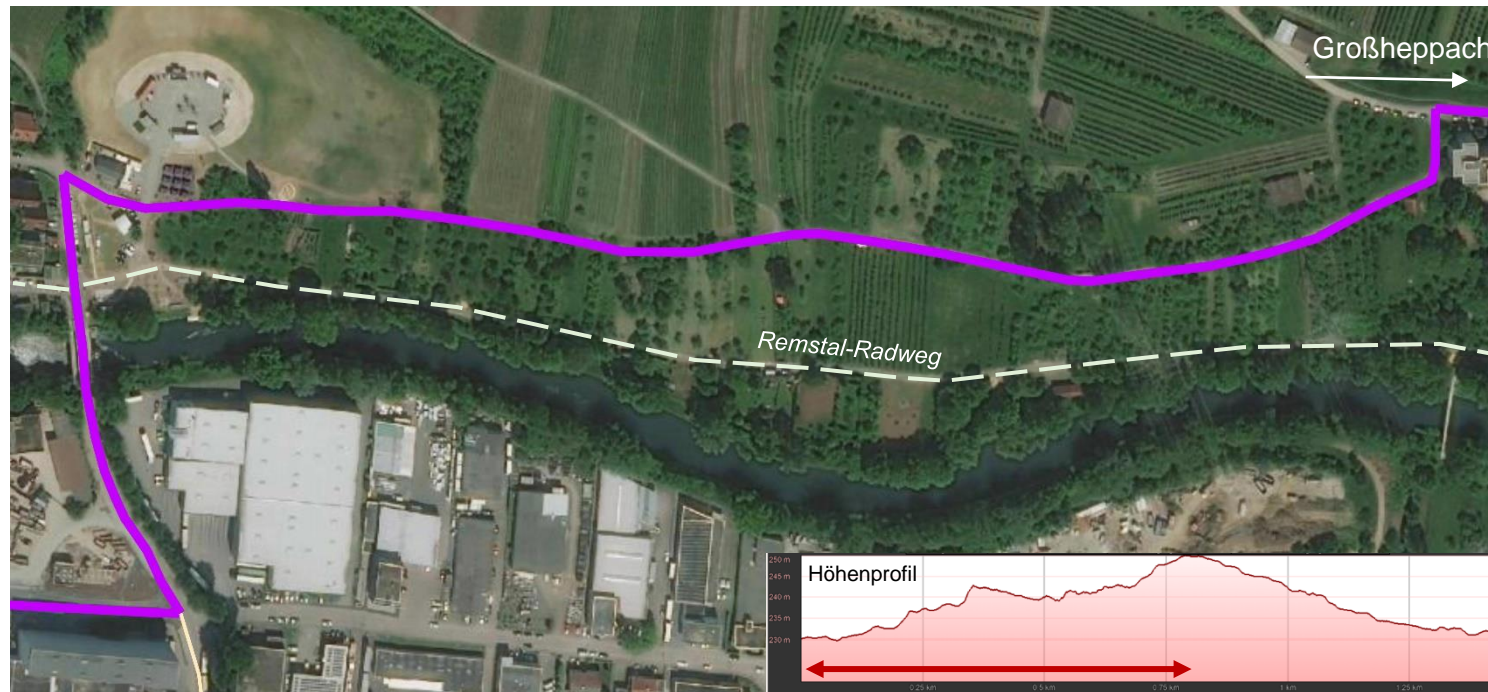


■ Variante Nord

Abschnitt: Landwirtschaftlicher Weg i.R. Großheppach

Ausbau des bestehenden Weges

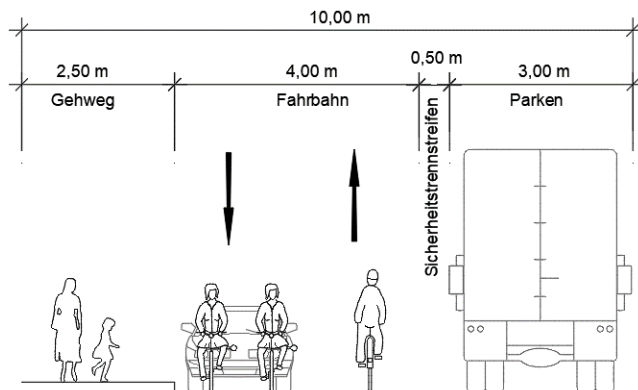
- Sehr ungünstige Topografie (verlorene Steigungen)
- Die erforderlichen Regelbreiten ($\geq 5,00$ m) können nur über Grunderwerb und mit hohem baulichen Aufwand (Hanglage) hergestellt werden.



Variante Nord

Abschnitt: An der Rems/ Birkelstraße

Fahrradstraße / Sicherung im Mischverkehr



Konzeption RS 5: Fahrradstraße



Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



■ Variante Nord

Anschluss Kernen i.R.

- Ausbau des bestehenden Weges auf eine Breite von $\geq 5,00$ m
- Neubau Unterföhrungsbauwerk L 1193

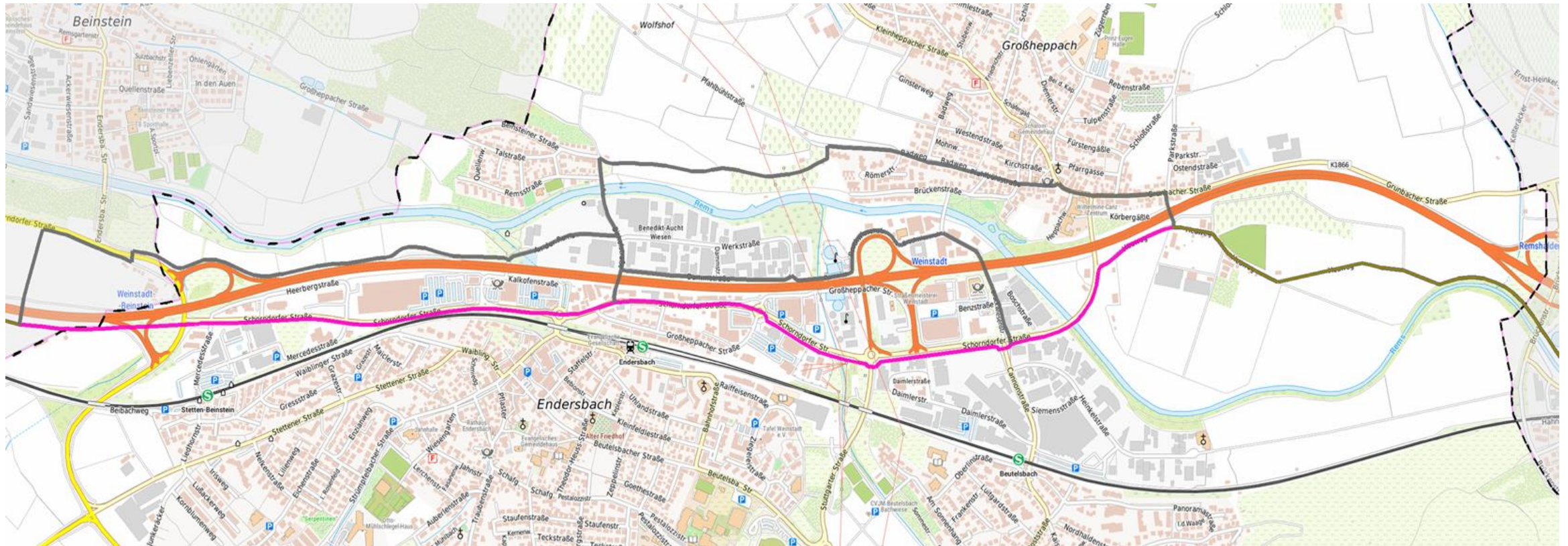


Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



Variante Süd

Schorndorfer Straße

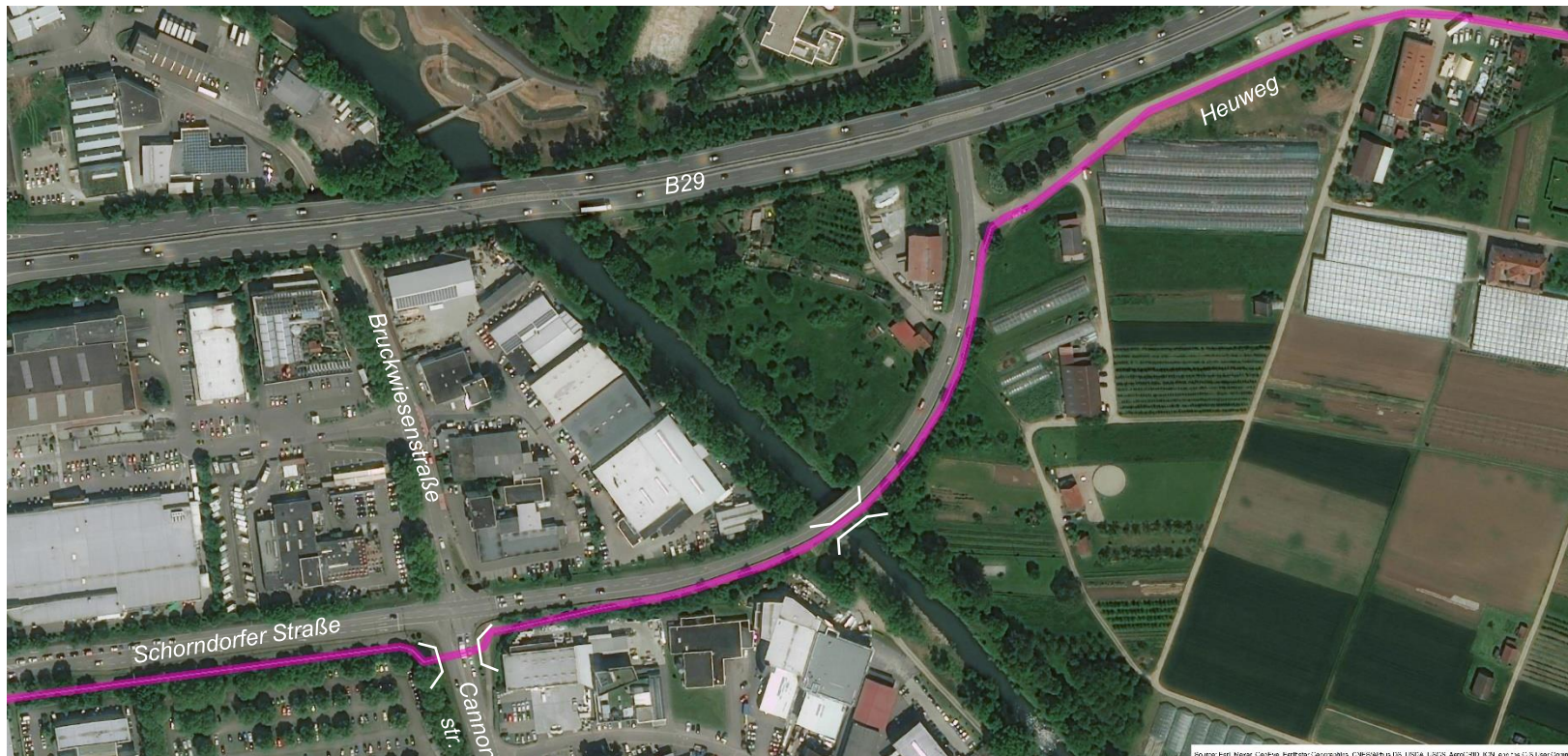


WMS TopPlusOpen: http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?

■ Variante Süd

Abschnitt Heuweg/ Schorndorfer Straße

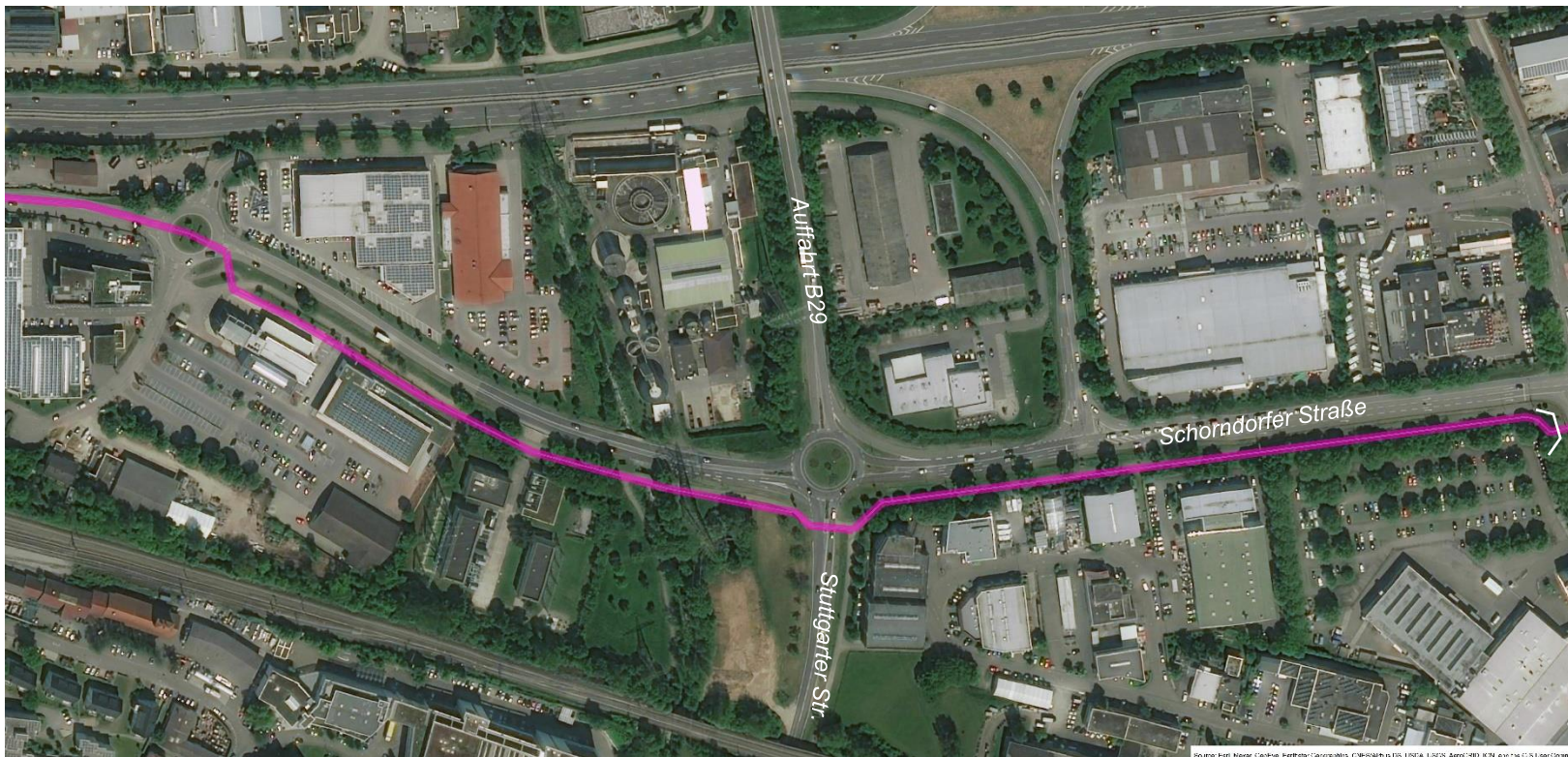
- Ausbau des gemeinsamen Geh-/ Radweg auf eine Breite von $\geq 5,00$ m
- Neu-/ Ausbau Brückenbauwerk Rems
- Ausbau Unterführung Cannonstraße (v.a. zur Verbesserung der Sichtbeziehungen)



■ Variante Süd

Schorndorfer Straße

- Ausbau des gemeinsamen Geh-/ Radweg auf eine Breite von $\geq 5,00$ m bzw. $6,50$ m im Abschnitt Stuttgarter Straße – Kreisverkehr Modepark Röther
- Niveaugleiche Querung der Stuttgarter Straße, Radverkehr wartepflichtig
→ Unterführung wird bei Bedarf im Zuge der Entwurfsplanung geprüft



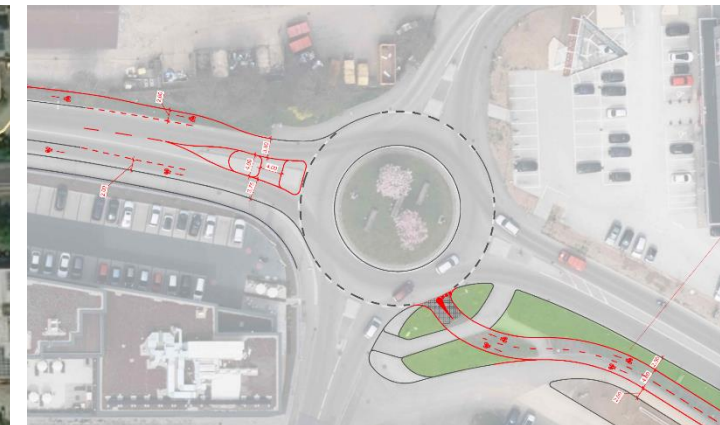
■ Variante Süd

Schorndorfer Straße

- Umgestaltung der Schorndorfer Straße; Anlage beidseitiger Radfahrstreifen
 - Rückbau des Viadukt-Kreisverkehrs (einstreifig)
- vgl. Untersuchung zur Erschließung des Birkelareals, 2018



Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

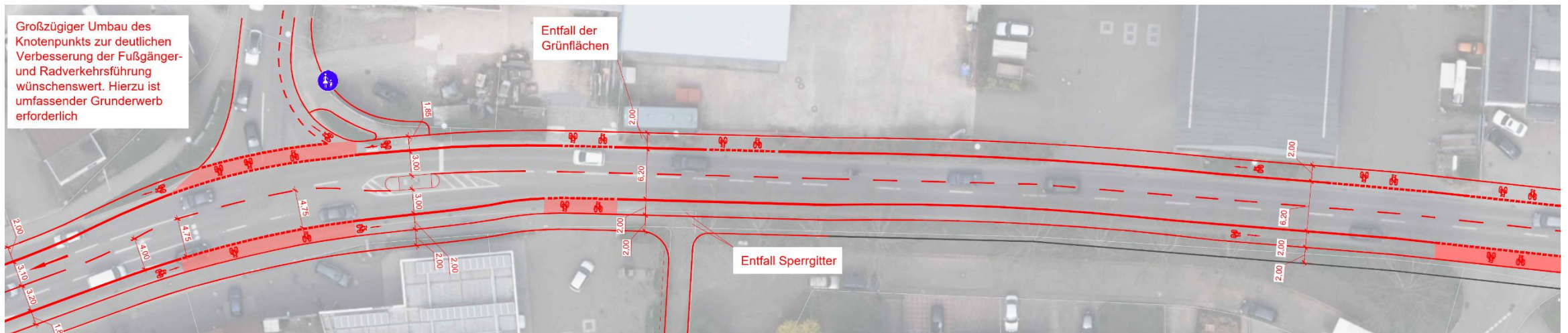


**Konzeptioneller Vorschlag RS 5*:
Anschluss Kreisverkehr**

*noch keine abgestimmte Entwurfsplanung

Variante Süd

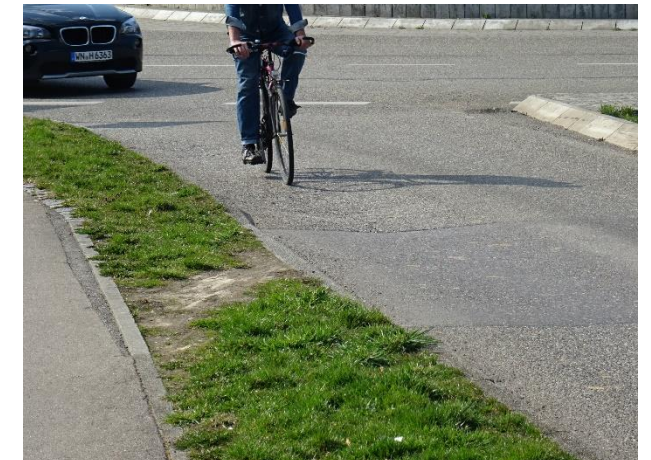
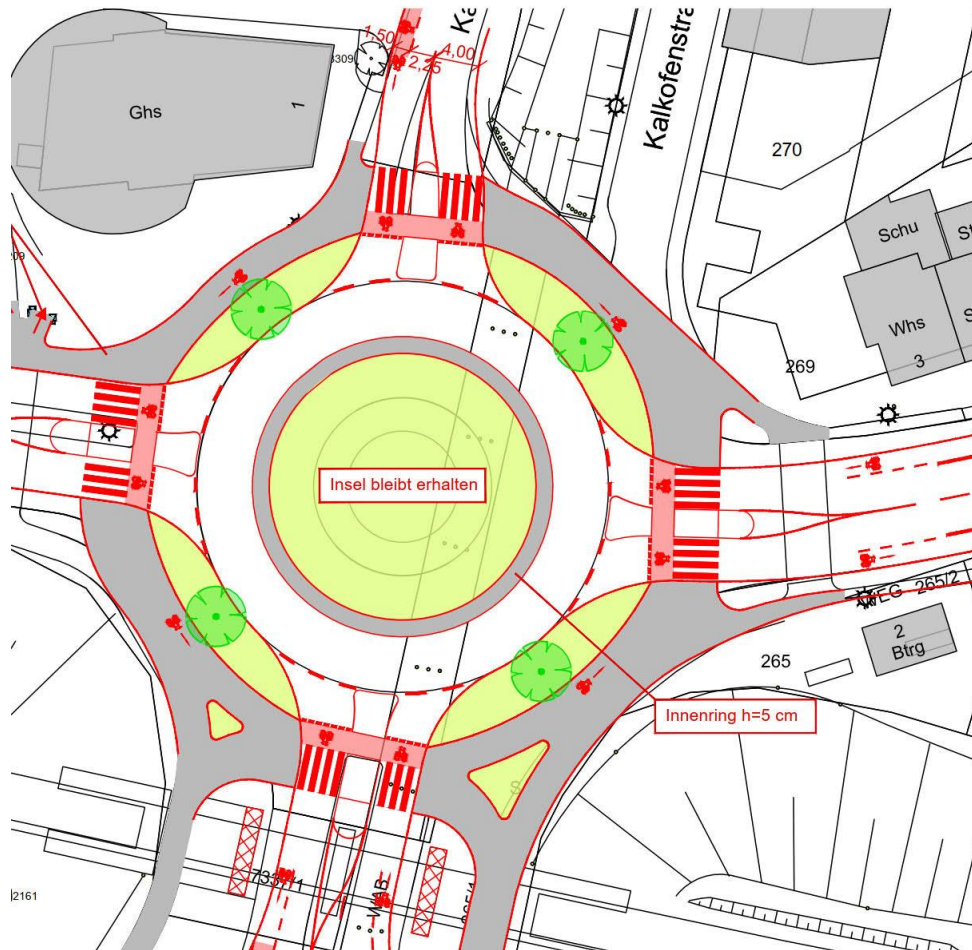
Schorndorfer Straße



Konzeptioneller Vorschlag RS 5*, vgl. Untersuchung zur Erschließung des Birkelareals 2018
*noch keine abgestimmte Entwurfsplanung

Variante Süd

Viadukt-Kreisverkehr



Konzeptioneller Vorschlag RS 5*, vgl. Untersuchung zur Erschließung des Birkelareals 2018
*noch keine abgestimmte Entwurfsplanung

■ Variante Süd

Schorndorfer Straße

- Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K 1866
- Prüfung der Führung auf der nördlichen und südlichen Straßenseite

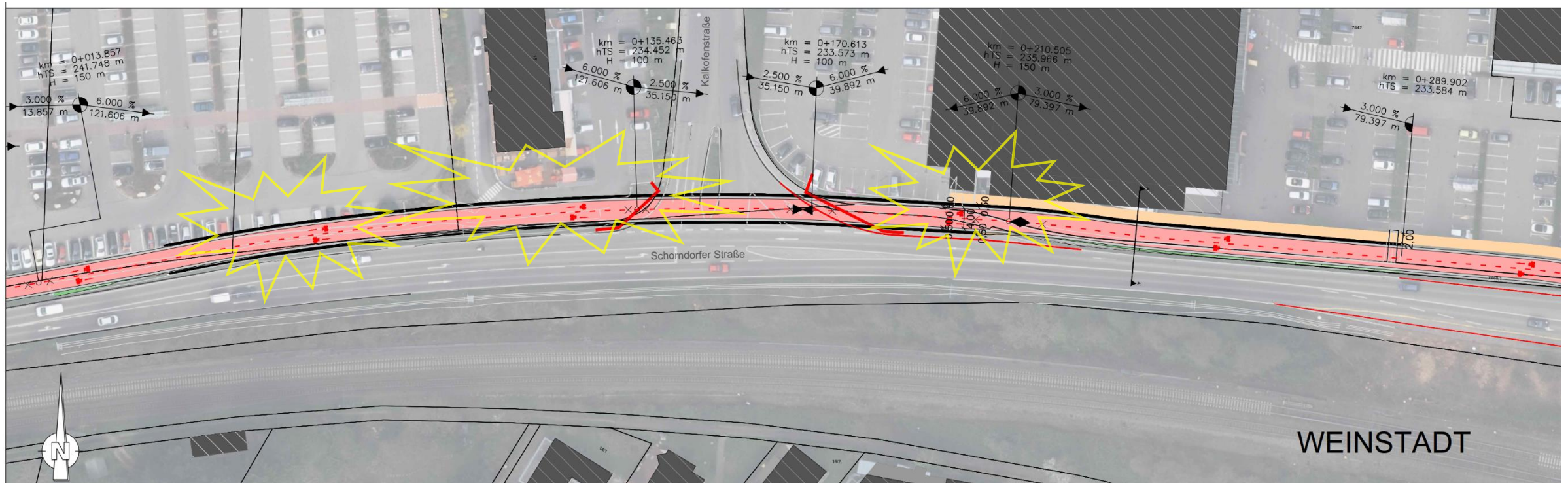


Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Variante Süd

Schorndorfer Straße (nördliche Straßenseite)

- Prüfung der Machbarkeit von Unterführungsbauwerken am Knotenpunkt Kalkofenstraßen und Heerbergstraße
 - Bau ist mit erheblichen Eingriff in private Flächen (McDonalds, Einzelhandel) verbunden
- nicht realisierbar, Variante auf der Nordseite wird nicht weiterverfolgt



Variante Süd

Schorndorfer Straße (südliche Straßenseite)



Engstelle:

- Verschiebung der Kreisstraße in Richtung Norden
- Anlage einer Stützwand

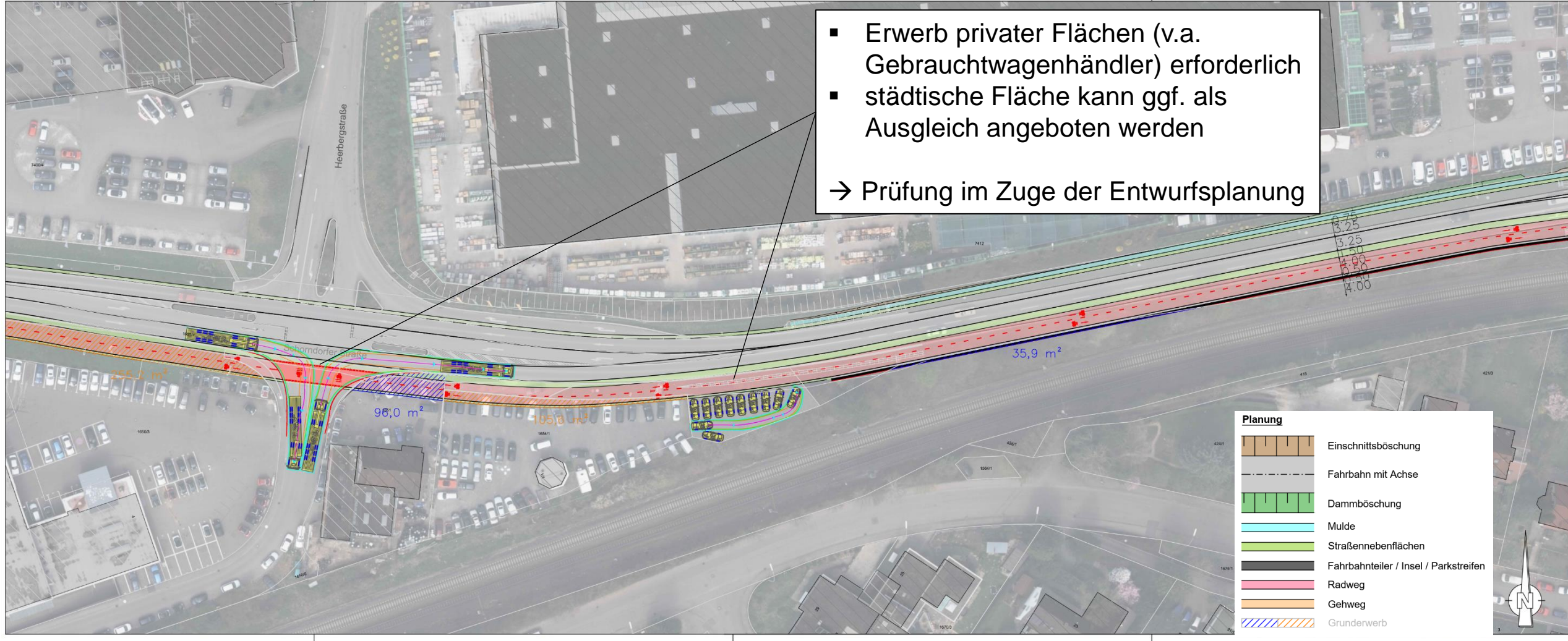
Planung

	Einschnittsböschung
	Fahrbahn mit Achse
	Dammböschung
	Mulde
	Straßennebenflächen
	Fahrbahnteiler / Insel / Parkstreifen
	Radweg
	Gehweg
	Grunderwerb

Variante Süd

Schorndorfer Straße (südliche Straßenseite)

- Erwerb privater Flächen (v.a. Gebrauchtwagenhändler) erforderlich
 - städtische Fläche kann ggf. als Ausgleich angeboten werden
- Prüfung im Zuge der Entwurfsplanung



■ Variante Süd

Schorndorfer Straße (südliche Straßenseite)



■ Variante Süd

Anschluss Kernen i.R.

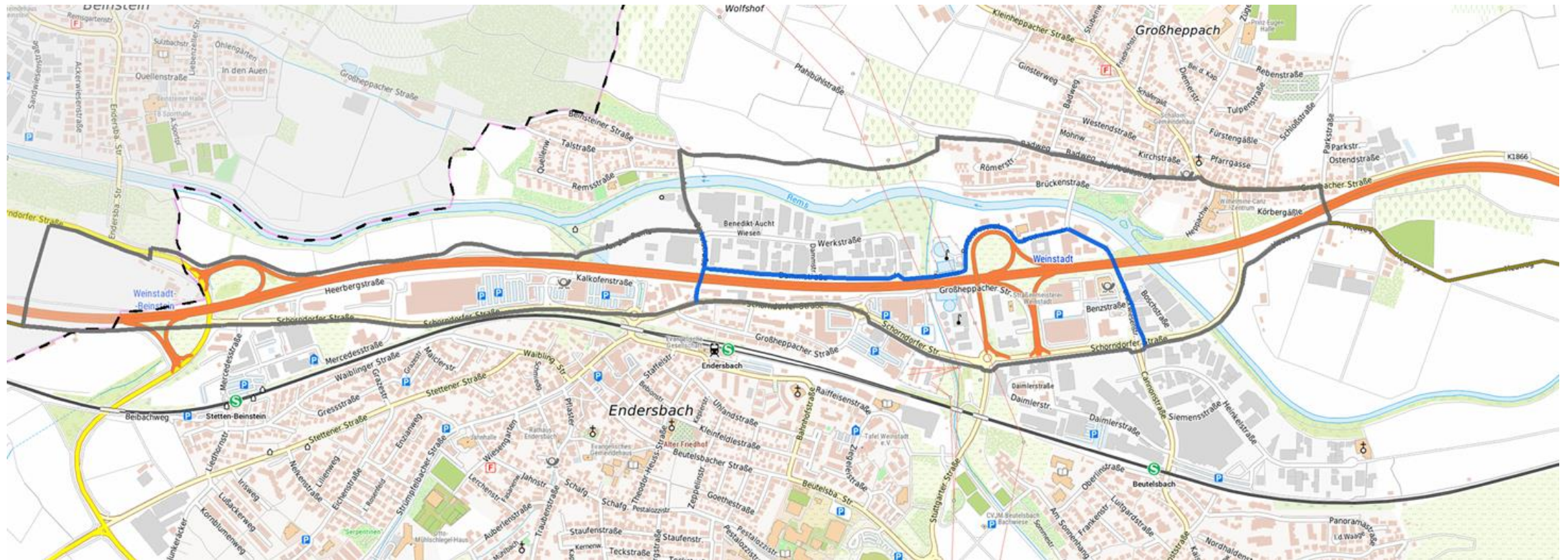
- Bau eines Unterführungsbauwerkes zur Unterquerung der L 1199 und des Bundesstraßenanschlusses
- Helle, offene und moderne Gestaltung möglich
- Querung der Mercedesstraße wird im Zuge der Entwurfsplanung vertieft geprüft



Skizzenhafte Darstellung des Unterführungsbauwerkes zum Anschluss in Richtung Kernen i.R.

Alternative Trassenführung

Gewerbegebiet Damm-/ Bruckwiesenstraße



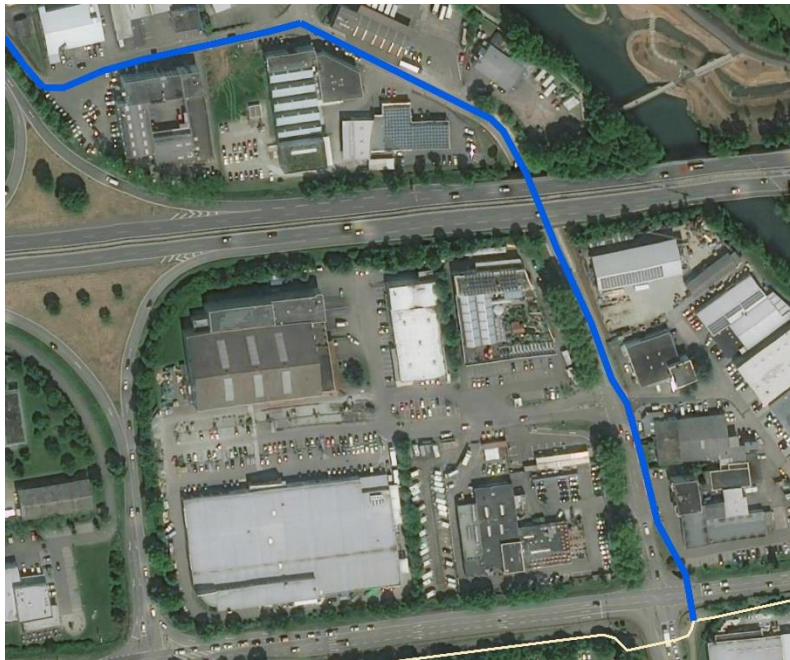
WMS TopPlusOpen: http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?

■ Alternative Trassenführung

Abschnitt Bruckwiesenstraße

Markierung von Schutz-/ Radfahrstreifen/ Ausbau

- Engstelle Unterführung B 29/ ungünstige Sichtbeziehungen
- Entfall der Linksabbiegestreifen Benz-/ Boschstr. zur Sicherung des Radverkehrs
- Ausbau der bestehenden Unterführung K 1866



Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

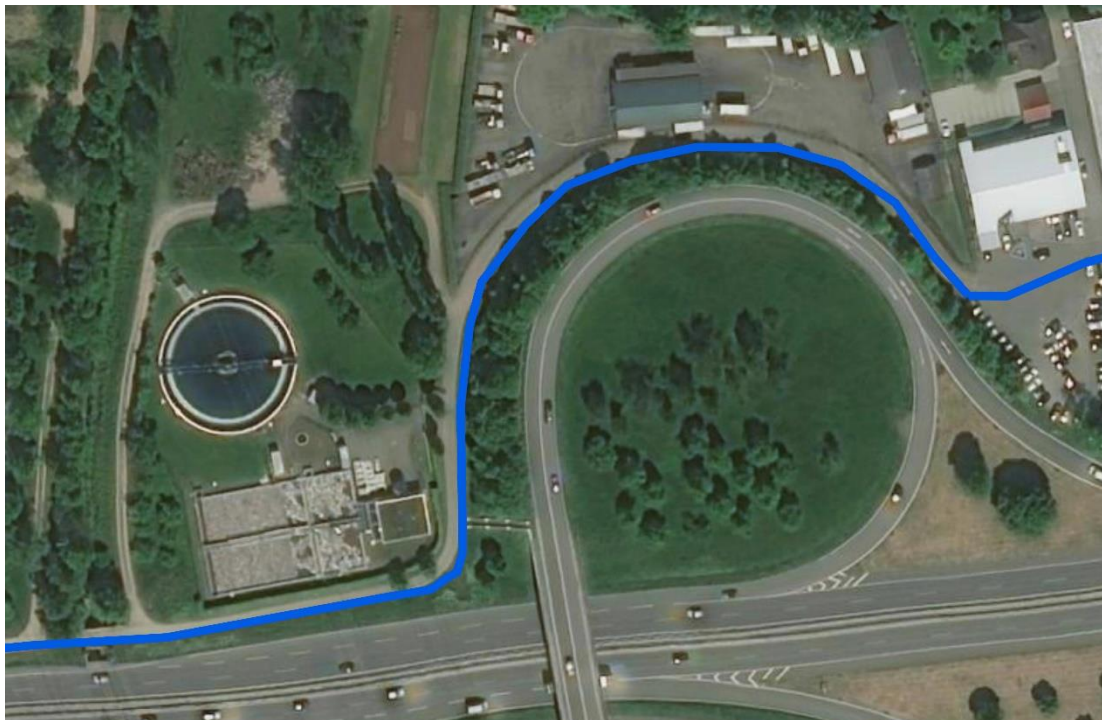


■ Alternative Trassenführung

Abschnitt Dammstraße/ Bruckwiesenstraße

Selbstständiger Geh-/ Radweg

- Überlagerung mit Andienung Bruckwiesenstraße 24 (Schwerverkehr)
- Ungünstige Sichtbeziehungen im Kurvenbereich



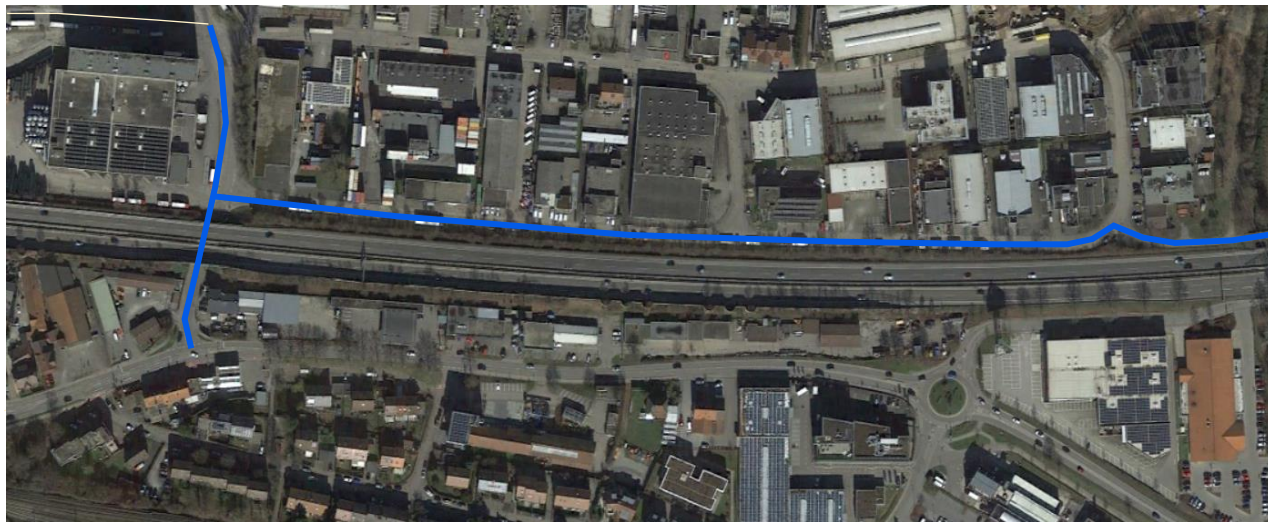
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



■ Alternative Trassenführung

Abschnitt Dammstraße

- Minderung der subjektiven Sicherheit durch Überlagerung mit dem Schwerverkehr
- Einrichtung einer Fahrradstraße mit Einbahnstraßenregelung (Ringschluss) für den Kfz-Verkehr
 - Erhalt der Stellplätze möglich
 - Kritisches Überholen eines Radfahrenden durch Lkw wird reduziert



Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



Zusammenfassung

Trassendiskussion

Variante Süd (K 1866/ Schorndorfer Straße)	Variante Nord (Nördlich der Rems/ Großheppach)	Alternative Trassenführung (Gewerbegebiet)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkteste Führung ▪ Zentrale Erschließungswirkung (Anbindung Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte, ÖPNV) ▪ Umbau der Schorndorfer Straße ist mit höheren Kosten, aber auch mit größeren Chancen zur Aufwertung des Straßenraums verbunden ▪ Voraussetzung: erfolgreiche Grunderwerbsverhandlungen / Abstimmungen Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr ungünstige topografische Bedingungen lassen geringe Akzeptanz erwarten ▪ Ausbau in Hanglage ist mit hohem baulichen Aufwand und Eingriff in private Grundstücke verbunden (viele Eigentümer) ▪ Entfall/ Verlagerung vieler Stellplätze in Großheppach erforderlich ▪ Erschließungswirkung geringer, hohe Trennwirkung durch Bundesstraße, Bahnlinie und Rems 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitgehende Führung durch Gewerbegebiet: Minderung der subjektiven Sicherheit durch Überlagerung mit dem Schwerverkehr ▪ Voraussetzung: Einrichtung der Fahrradstraßen im Gewerbegebiet muss von allen Akteuren (BürgerInnen, Gewerbetreibenden, Verwaltung, Politik) gewollt und mitgetragen werden