

# Radinfrastrukturkonzept Backnang Expertenwerkstatt Fahrrad 

ATU 4.04.2019

## Anlass und Zielsetzung

- Das vom Fachbüro brenner BERNARD (Aalen) erarbeitete Radinfrastrukturkonzept (RIK) für die Stadt Backnang liegt seit Juli 2018 im Entwurf vor.
- Das RIK definiert ein zusammenhängendes gesamtstädtisches Radroutennetz mit Haupt- und Ergänzungsrouten für den Alltagsverkehr sowie Freizeitrouten.
- Es enthält mehr als 200 punktuelle und streckenbezogene Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung und Ergänzung der Wegeinfrastruktur, der Markierung und Beschilderung sowie von Abstellanlagen für den Radverkehr.
- Zur Vorbereitung der Umsetzung wurde das RIK bei der Expertenwerkstatt Fahrrad mit rund 40 Vertreterinnen und Vertretern des Landkreises, der Stadtverwaltung, der Gemeinderatsfraktionen, der Backnanger Schulen sowie des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) am 2. März 2019 intensiv diskutiert.

Sachstandsbericht

Aufgabenstellung und Vorgehensweise


## Ablauf

- Den Auftakt bildeten einführende Vorträge zu aktuellen Aktivitäten für den Radverkehr in Backnang und Umgebung:
- Untersuchungsumfang und Ergebnisse des RIK (brenner BERNARD, Herr Bendias)
- Vorschläge für Sofortmaßnahmen (ADFC-Ortsgruppe Backnang, Herr Ehrmann)
- Radwegekonzept Rems-Murr-Kreis (Landratsamt, Frau Fischer, Radwegekoordinatorin)
- Anschließend wurden fünf thematische Arbeitsgruppen gebildet:

AG 1 Alltagsrouten
AG 2 Freizeitwege
AG 3 Radschulwegeplanung
AG 4 Abstellanlagen Innenstadt
AG 5 Verkehrsrecht

- Zum Abschluss wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Plenum präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Sachstandsbericht
BACKNANG


Stadtplanungsamt

## Sachstandsbericht




Stadtplanungsamt

## Sachstandsbericht

## Stadt Backnang

Radinfrastrukturkonzept

## Routenverlauf und Diskussionsbereiche

 der Arbeitsgruppe 1 (Alltagsrouten)

[^0]
## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 1 (Alltagsrouten)

- Die Arbeitsgruppe hat sich schwerpunktmäßig mit der Führung des Radverkehrs auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen befasst.
- Der Innenstadtring wurde mit Fahrrädern abgefahren und in insgesamt zehn hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematischen Bereichen vor Ort diskutiert. (vgl. Plan auf Folie 14)
- Bereich 1: Provisorischer Kreisverkehr Aspacher Straße/Friedrichstraße Geometrie und breite Kreisfahrbahn führen zu kritischen Situationen für den Radverkehr.

Vorschläge: - Verschiebung des Schutzstreifens in der östl. Aspacher Str. nach links

- Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parkstreifen (0,75 m)
- Verengung der Restfahrbahn auf ca. 2,50 m (überholen verhindern)
- Vollausbau unter Beachtung der Musterlösungen für den Radverkehr (z.B. abgesetzter Innenring, schmale Ein- und Ausfahrten)


## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2 (Freizeitwege)

- Die Diskussion in der Arbeitsgruppe hat sich neben einigen grundsätzlichen Aspekten des Freizeitradverkehrs auf drei Schwerpunktbereiche konzentriert:

1) Führung des Stromberg-Murrtal-Radwegs im innerstädtischen Abschnitt Backnangs
2) Anbindung von Maubach an den Stromberg-Murrtal-Radweg
3) Führung der Radwegverbindung zwischen Backnang und Unterweissach

- Grundsätzlich wurde die Frage diskutiert, ob alle Freizeitwege in die Innenstadt geführt werden sollen oder ob auch alternative „Umgehungsrouten" abseits von stark mit Kfz-Verkehr belasteten Straßen sinnvoll sind (v.a. von Süden und Norden ins Murrtal).
- Solche Routen (z.B. entlang des Krähenbachs) existieren heute zumeist nur in Form von Fußpfaden. Der Ausbau als Radweg ist deshalb mit hohem Aufwand verbunden, die Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen sollten auf ortsverbindende Routen konzentriert werden, die auch für den Alltagsverkehr interessant sind.
- Bei Führung von Freizeitradwegen auf von Kfz befahrenen Straßen außerorts sollte die Mitnutzung durch den Radverkehr generell mit dem Pikto "Fahrrad" (Musterlösungen) verdeutlicht werden.


# Radwegverbindung Maubach - Stromberg-Murrtal-Radweg: Optionen 



Stadtplanungsamt

Sachstandsbericht
BACKNANG


Radwegverbindung Backnang Unterweissach: Bestandsroute (grün/1) und Alternativen

## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2 (Freizeitwege)

- Schwerpunktbereich 3: Radwegverbindung Backnang - Unterweissach

Für diese Route wurden vom Stadtplanungsamt verschiedene Alternativen zur beschilderten Route durch Sachsenweiler, die starke Steigungen aufweist, geprüft (vgl. Karte Folie 20):
1 (grün/Bestand) Roßlauf - Sachsenweiler Str./Steige - Brüdener Str./Dresselhofstr. - Bestandsweg
2 (gelb) Bestandsweg zum Biotop - Fußpfad entlang der Weissach - Bestandsweg südl. der Weissach - Neubau Querung Mädlesbach - Bestandsweg
$2 a$ (orange) Variante entlang der Weissach (Ausbau bestehende Wegetrassen)
3 (rosa) ab Brücke bei Sachsenweiler direkt entlang der Weissach und ab der Dresselbachbrücke über die Verbindungsstraße Richtung Kläranlage Unterweissach

Östlich von Sachsenweiler soll der Radverkehr nicht mehr über die Wirtschaftswege, sondern auf der Straße im Tal geführt werden. Zur Verdeutlichung der Mitnutzung sind Radpiktos zu markieren. Ergänzend Schutzstreifen außerorts (Fahrbahn vsl. zu schmal) und Tempobegrenzung prüfen.

Die vollständig in der Talaue verlaufende Alternative 3 wäre mit sehr hohem baulichem Aufwand verbunden (u.a. hochwasserfreie Brücken). Sie wird zudem von der Naturschutzbehörde sehr kritisch gesehen, zumal für diesen Bereich die Ausweisung als Naturschutzgebiet beantragt ist.

Favorisiert wird die Alternative 3, da sie so weit wie möglich über vorhandene Wege verläuft. Hierfür soll eine grobe Trassierung und darauf aufbauend eine Baukostenabschätzung erarbeitet werden. Der Neubau der Mädlesbachquerung ist mit der Gemeinde Weissach i.T. abzustimmen (Gemarkungsgrenze).

[^1]
## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3 (Radschulwegeplanung)

## Analyse:

- Der vorliegende Radschulwegeplan aus dem Jahr 2015 wird in seiner jetzigen Form nicht genutzt.
- Der Radschulweg entlang der Maubacher Straße zwischen B 14 und Schulzentrum Maubacher Höhe muss dringend ausgebaut werden.
- Das Schulzentrum Maubacher Höhe ist nicht barrierefrei an den Bahnhof und die künftige Stadtbrücke angebunden. Die Schulen sind vom Bahnhof aus nur über Treppen oder umwegig über die Obere Bahnhofstraße, Blumenstraße und Maubacher Straße erreichbar.
- Am Beispiel des Max-Born-Gymnasiums und der Max-Eyth-Realschule wird deutlich, dass auf den Schulgeländen teilweise Radverbote an wenig nachvollziehbaren Stellen existieren, z.B. Linksabbieger von der Maubacher Straße auf den Schulhof vor dem Max-Born-Gymnasium.


## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3 (Radschulwegeplanung)

## Empfehlungen Radschulwegeplanung:

- Perspektivisch ist ein nach Sektoren oder Schulstandorten differenzierter Radschulwegeplan ähnlich den Fußschulwegeplänen wünschenswert.
- In den Radschulwegeplänen sollen künftig wie in den Fußschulwegeplänen Gefahrenstellen verzeichnet sein und Hinweise zur Wegeführung gegeben werden.
- Die für die Radschulwegeplanung relevanten Maßnahmenvorschläge des Radinfrastrukturkonzepts sollten den Schulen als Downloadlink zur Verfügung gestellt werden.
- Im Vorfeld der Erstellung neuer Radschulwegepläne wird eine Online-Umfrage unter den Schülerinnen und Schülern angeregt. Methodische Ansätze und die mögliche Vorgehensweise werden im Rahmen der Schulleiterkonferenz am 8. April vorgestellt.
- Für den Radschulweg entlang der Maubacher Straße wird die Option eines durchgehend separat geführten Zweirichtungsradwegs auf der Westseite angeregt. Damit würde die zwischen Maubach und Bertha-Benz-Straße bereits bestehende Situation bis zum Schulzentrum fortgeführt und die starken Schülerströme aus Richtung Süden müssten nicht mehrmals die Fahrbahn queren.


## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3 (Radschulwegeplanung)

Allgemeine Empfehlungen zum Radverkehr an Schulen:

- An allen Schulen werden Abstellanlagen und Schließfächer in ausreichender Anzahl benötigt.
- Lehrkräfte sollten sich hinsichtlich der Fahrradnutzung generell als Vorbilder sehen.
- Insbesondere im Bereich der Schulen sind stärkere Kontrollen des Kfz-Verkehrs und der Radwege erforderlich (Parken auf Radwegen etc.)
- Es ist zu prüfen, ob die bestehende Brücke über die Gleisanlagen am ZOB-Parkhaus als barrierefreier Radweg ins Büttenenfeld dauerhaft ertüchtigt werden kann.


## Abstellanlagen Innenstadt: <br> Empfehlungen der Arbeitsgruppe 4

## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 5 (Verkehrsrecht)

## Vorgehensweise:

Zunächst hat sich die AG anhand er Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (2017) einen Überblick über die gültigen baulichen Standards für die Errichtung von Radinfrastrukturanlagen verschafft.

Im Anschluss wurden folgende Themenschwerpunkte vertieft diskutiert und ihre Umsetzbarkeit in Backnang erörtert:

1) Neue verkehrsrechtliche Option „Grüner Rechtspfeil für den Radverkehr"
2) Markierung von Radschutzstreifen außerorts
3) Ausweisung von Fahrradstraßen

## Ergebnisse der Arbeitsgruppe 5 (Verkehrsrecht)

## Ausblick:

- Als Vision für (noch) mehr - insbesondere überörtlichen - Radverkehr wurde über die Realisierung einer durchgehenden Radwegumfahrung der Kernstadt entlang der B 14 nachgedacht. Würde eine solche Trasse über das Murrtalviadukt geführt, so könnten für den Radverkehr „verlorene" Höhenmeter durch das Murrtal vermieden werden, bspw. von Norden zum Bahnhof.
- Ein vergleichbares Projekt ist die 700 m lange und 55 m hohe Körschtalbrücke im Zuge der L 1202 zwischen Ostfildern und Nellingen, auf der im Jahr 2018 ein Zweirichtungsradweg nachgerüstet wurde.
- Eine solche Umfahrung könnte als Radschnellweg konzipiert werden und müsste mit den Umlandgemeinden, dem Landkreis und dem Land abgestimmt werden. Diese Option sollte im Zuge der weiteren Planungen für den vierstreifigen Ausbau der B 14 geprüft werden.
- Die Stadt Backnang sollte über eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) nachdenken. Diese bietet eine Plattform zum interkommunalen Informationsaustausch nach dem Motto "Warum gute Ideen immer selbst entwickeln, wenn kopieren doch so einfach ist?".


## Nächste Schritte

1. Umsetzung von Sofortmaßnahmen
2. Fertigstellung Radinfrastrukturkonzept
3. Vorbereitung von Beschlüssen im Herbst
4. Anmeldung von Haushaltsmitteln
5. Förderantrag im Rahmen der Kommunalrichtlinie

[^0]:    Stadtplanungsamt

[^1]:    Stadtplanungsamt

