



Realisierung des Radverkehrskonzepts

Information über die Vorplanung
der Hauptradroute **R5** (Hinterweil-Route)

Präsentation aus der digitalen Informationsveranstaltung
am Dienstag, den 22.11.2022, 18:00 Uhr

Worüber wollen wir heute informieren?

- 1** Was hat sich die Stadt für die Radverkehrsförderung vorgenommen?
- 2** Über welche Hauptradroute reden wir heute?
- 3** Was für Instrumente stehen uns zur Führung des Radverkehrs zur Verfügung?
- 4** Welche konkreten Vorschläge haben wir für die unterschiedlichen Streckenabschnitte vorgesehen?
- 5** Wie setzen wir das baulich um?

1

Was hat sich die Stadt für die Radverkehrsförderung vorgenommen?

Was ist das Ziel der Radverkehrskonzeption Sindelfingen?

- **Verkehrssicherheit** erhöhen, Grundlagen schaffen, damit das **Fahrrad** häufiger eine **vollwertige Mobilitätsalternative** wird
- Dazu: **Radverkehrsinfrastruktur** verbessern & an den Stand der Technik anpassen
- Sichere und komfortable **Verbindungen** zwischen der **Innenstadt** und seinen **Stadtteilen** bzw. zu den **Teilorten** schaffen
- Verbindung zu den Radverkehrsnetzen der **Nachbarkommunen** sichern, das städtische Netz in **übergeordnete Netze** einbinden

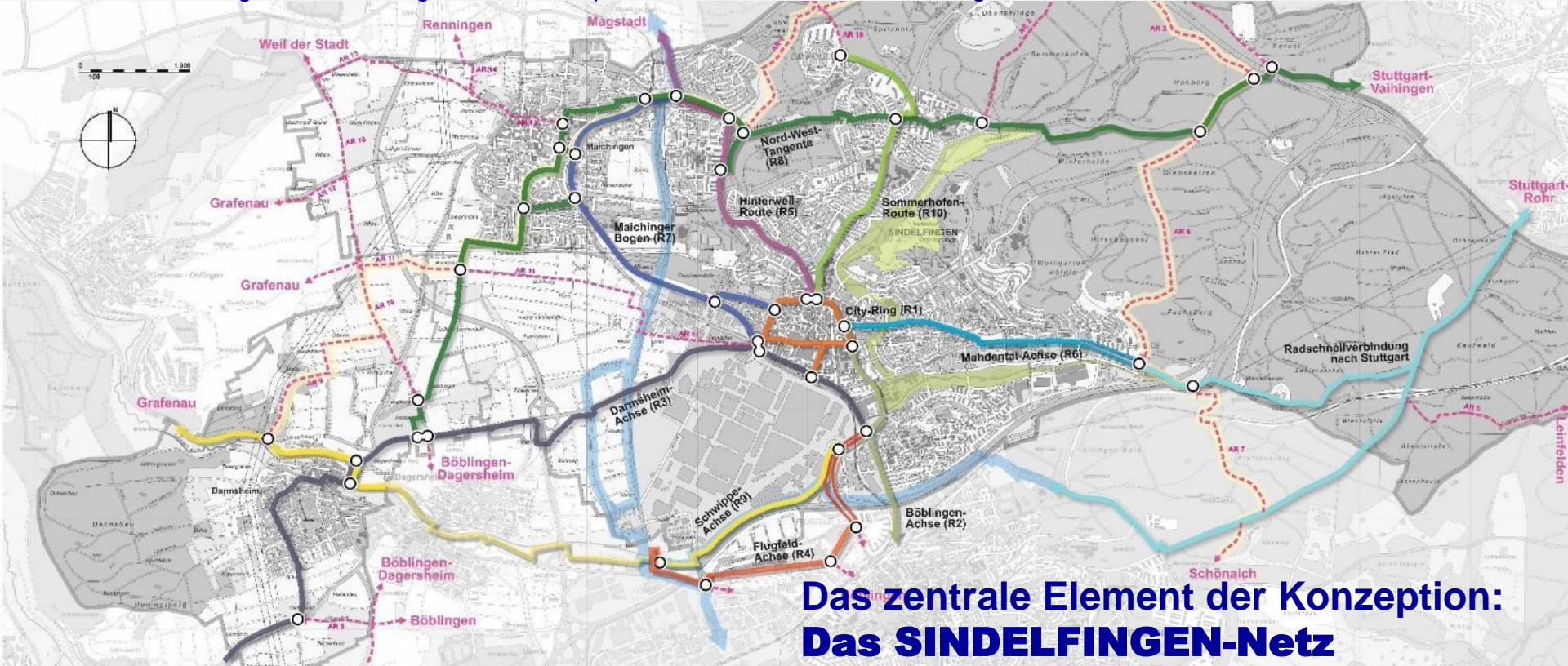


Wo müssen wir bei der Radverkehrsförderungen anfangen?

Am Anfang: Infrastrukturelle Verbesserungen im Fokus



Fokussierung & Priorisierung über das Haupttrouen-Netz der Stadt Sindelfingen



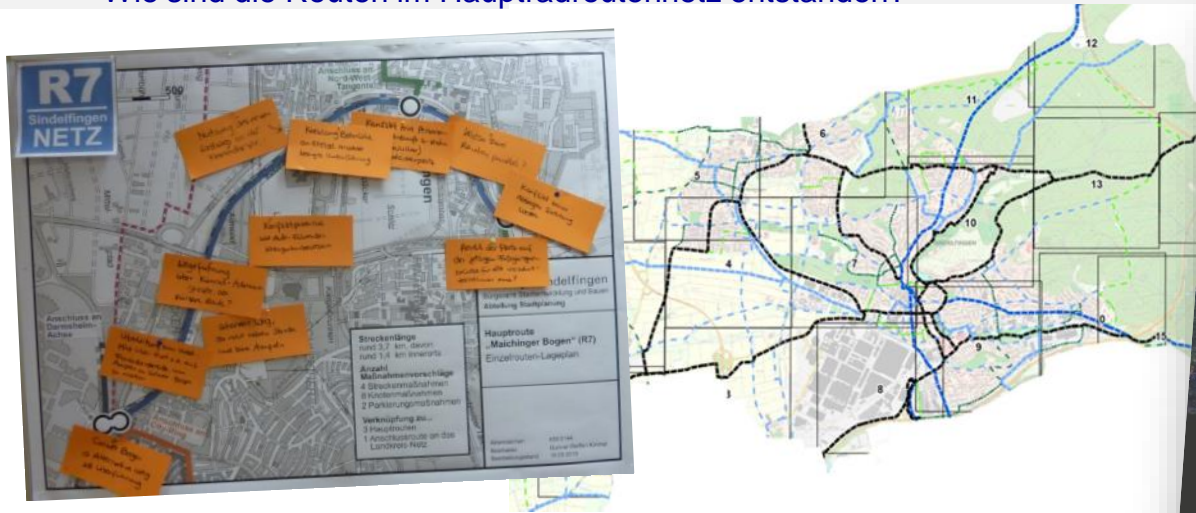
**Das zentrale Element der Konzeption:
Das SINDELFINGEN-Netz**

Fokussierung & Priorisierung über das Haupttrouten-Netz der Stadt Sindelfingen



1 Ring, **6** Radialen, **3** Tangenten
rund **45** Km Streckenlänge
Alle Stadtteile & Teilorte dabei

Wie sind die Routen im Hauptradroutennetz entstanden?



Auf Basis einer Mängelerhebung innerhalb eines Untersuchungsnetzes wurde ein **Netzvorschlag** in **zwei Bürgerforen** diskutiert - der Gemeinderat war zum **Beschluss** des Entwurfs 2019 eingebunden





Beschluss vom 26.05.2020 (BV 066/2020)

1. Dem fortgeschriebenen **Haupttrouten-Netz** entsprechend der Darstellung (...) wird **zugestimmt**.
2. Die Verwaltung wird **beauftragt**, ab 2020 in jedem Jahr die Planung mindestens einer Haupttroute zum Zweck der **Vorbereitung für einen Baubeschluss** zu beginnen.

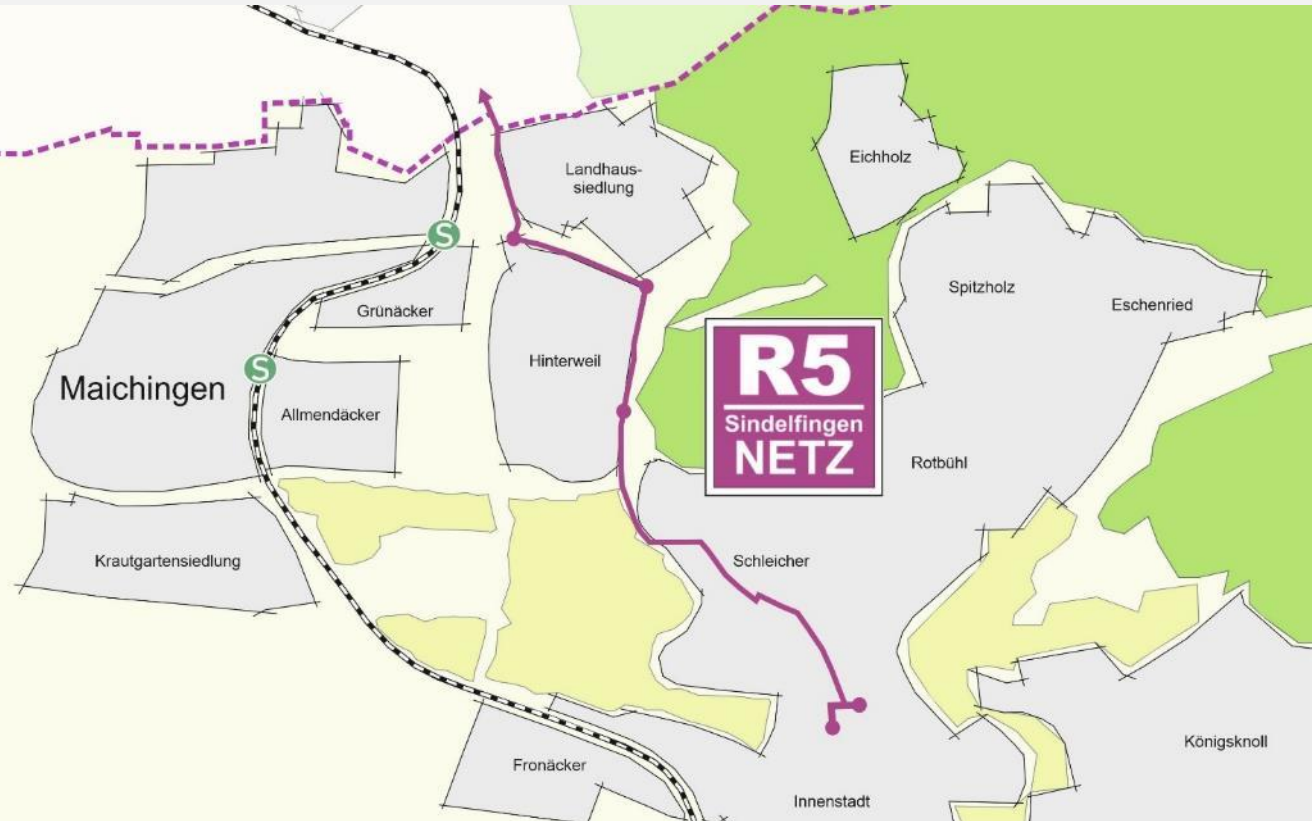
2

Über welche Hauptroute reden wir heute?

Heute: Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route

Verbindung zwischen Innenstadt und Magstadt, unter Einbindung der Stadtteile Schleicher und Hinterweil sowie der Landhaus-siedlung.

Länge:
3.300 m,
davon 2.200 innerorts

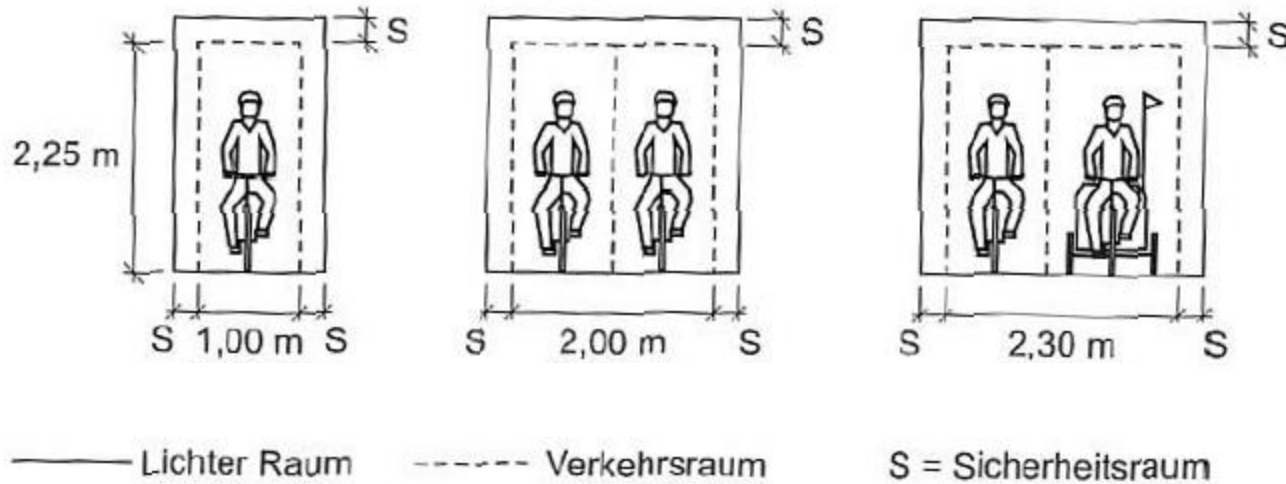


3

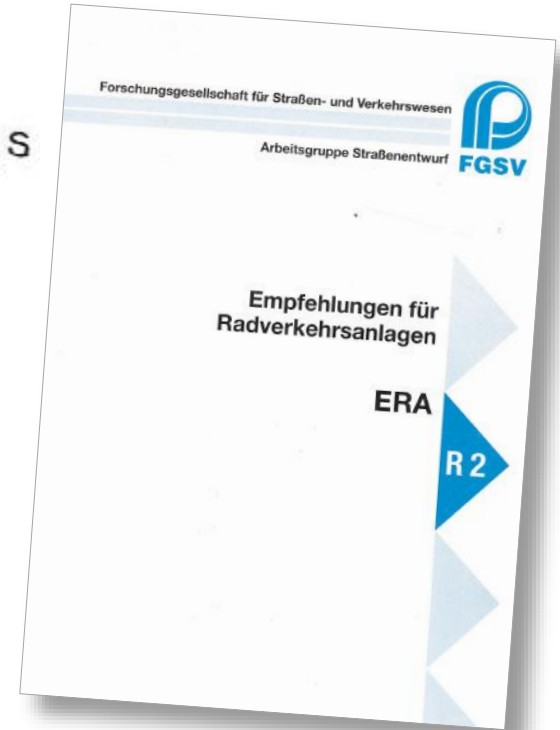
Was für Instrumente stehen uns zur Führung des Radverkehrs zur Verfügung?

Welchen Raumbedarf haben denn Radfahrende überhaupt?

Begegnen und Nebeneinanderfahren



Die Bemessung des Sicherheitsraums „S“ ist abhängig von den angrenzenden Nutzungen / Einbauten im Verkehrsraum



1a – Führung im Mischverkehr



- Mitführung des Radverkehr nur bei **mäßigen Kfz-Belastungen** (max. 600 Kfz/Spitzen-h)
- Konfliktfrei eher bei **begrenzter zul. Höchstgeschwindigkeit**
- **Alle Fahrzeuge** (Kfz und Rad) **gleichberechtigt** auf einer Fahrbahn, besondere Regelungen für **Überholabstand** (mind. 1,50 m Abstand innerorts)
- Führungsform wird von einigen Radfahr-Zielgruppen als **nicht sicher empfunden**



Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Der „Instrumentenkasten“: Mögliche Führungsformen

1b – Führung in Fahrradstraßen/-zonen



- max. **30km/h**
- Radfahrende dürfen **nicht behindert & gefährdet** werden
- Radfahrer dürfen jederzeit **nebeneinander fahren**
- andere Fahrzeuge **nur zulässig**, soweit durch **Zusatzzeichen** freigegeben



Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mitte_Linienstra%C3%9Fe_Fahrradstra%C3%9Fe.jpg

Der „Instrumentenkasten“: Mögliche Führungsformen

1c – Führung auf Schutzstreifen

- Schutzstreifen bleiben **Teil der Fahrbahn**
- Sie stellen einen **Vorzugsraum** für Radfahrende dar
- andere Fahrzeuge dürfen die Schutzstreifen Fläche **nur überfahren**, wenn es im Begegnungsfall erforderlich ist (bei hohem Schwerverkehrsanteil nicht geeignet)
- **Parken/Halten** ist für Kfz auf den Schutzstreifen **nicht zulässig**
- Stand der Technik = 1,50 m Breite, **Restfahrbahn** muss $\geq 4,50$ m sein



Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Der „Instrumentenkasten“: Mögliche Führungsformen

2a – Führung auf benutzungspflichtigen Radstreifen



- Kfz- und Fahrrad-Verkehr sind durch Markierung auf **getrennte Fahrstreifen** separiert
- Kfz-Verkehr darf Radanlage **nicht überfahren**
- **Benutzungspflicht** nur zulässig, wenn eine **besondere Gefahrenlage** die Trennung gebietet
- **Richtungstrennung** zwingend
- **Mindestbreite** f. Anordnung = 1,50 m, Stand der Technik = mind. 1,85 m mit Breitstrich



Quelle: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Radfahrstreifen_Caffamacherreihe_\(Hamburg\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Radfahrstreifen_Caffamacherreihe_(Hamburg).jpg)

Der „Instrumentenkasten“: Mögliche Führungsformen

2b – Führung auf benutzungspflichtigen Radwegen



- Kfz- und Fahrrad-Verkehr sind durch **bauliche angelegte Anlagen** separiert
- **Benutzungspflicht** nur zulässig, wenn eine **besondere Gefahrenlage** die Trennung gebietet
- **Richtungstrennung** geboten
- **Mindestbreite** f. Anordnung = 1,50 m, Stand der Technik = mind. 2,00 m zzgl. Trennstreifen



Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

3 – Führung auf eigenständigen Anlagen



- **Eigene Anlagen** für Rad-/ Fußverkehr
- **Benutzungspflicht** möglich, aber auch nachrangige Nutzung denkbar (geringere Qualität)
- **Gegenrichtungsverkehr** möglich
- **Mindestbreite** f. Anordnung = 2,50 m zzgl. Trennstreifen, aber: Mindestbreite abhängig von zu erwartender Fußgängerfrequenz (Zielmaß: 4,00 m)



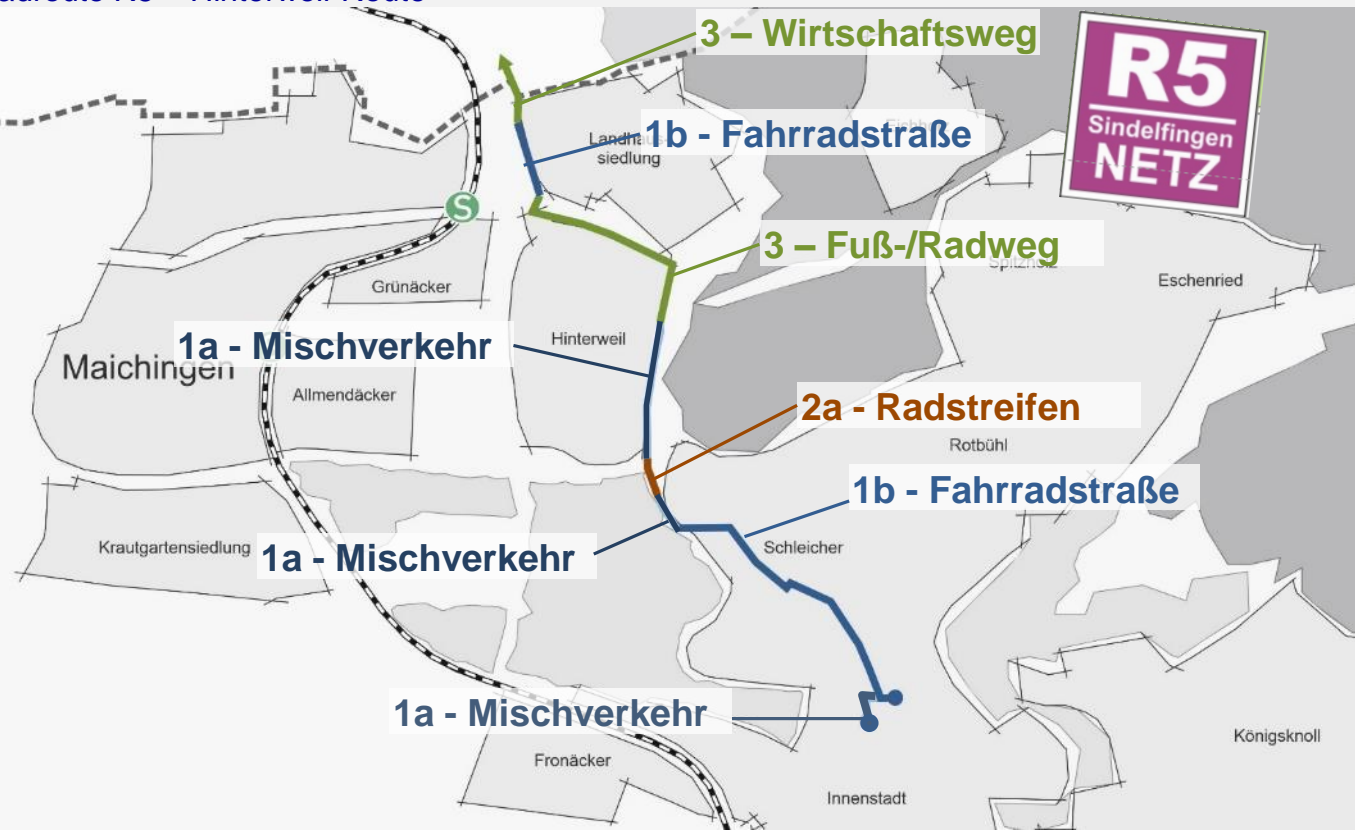
Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

4

Welche konkreten Vorschläge haben wir für die unterschiedlichen Streckenabschnitte vorgesehen?

Unser Vorschlag für die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route

Räumliche Verteilung
der zukünftig ange-
strebten Führungs-
lösungen

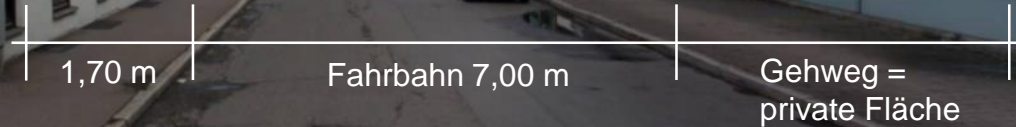


Die Hauptroute R5 – Hinterweil-Route



0+000 km

Maichinger Straße

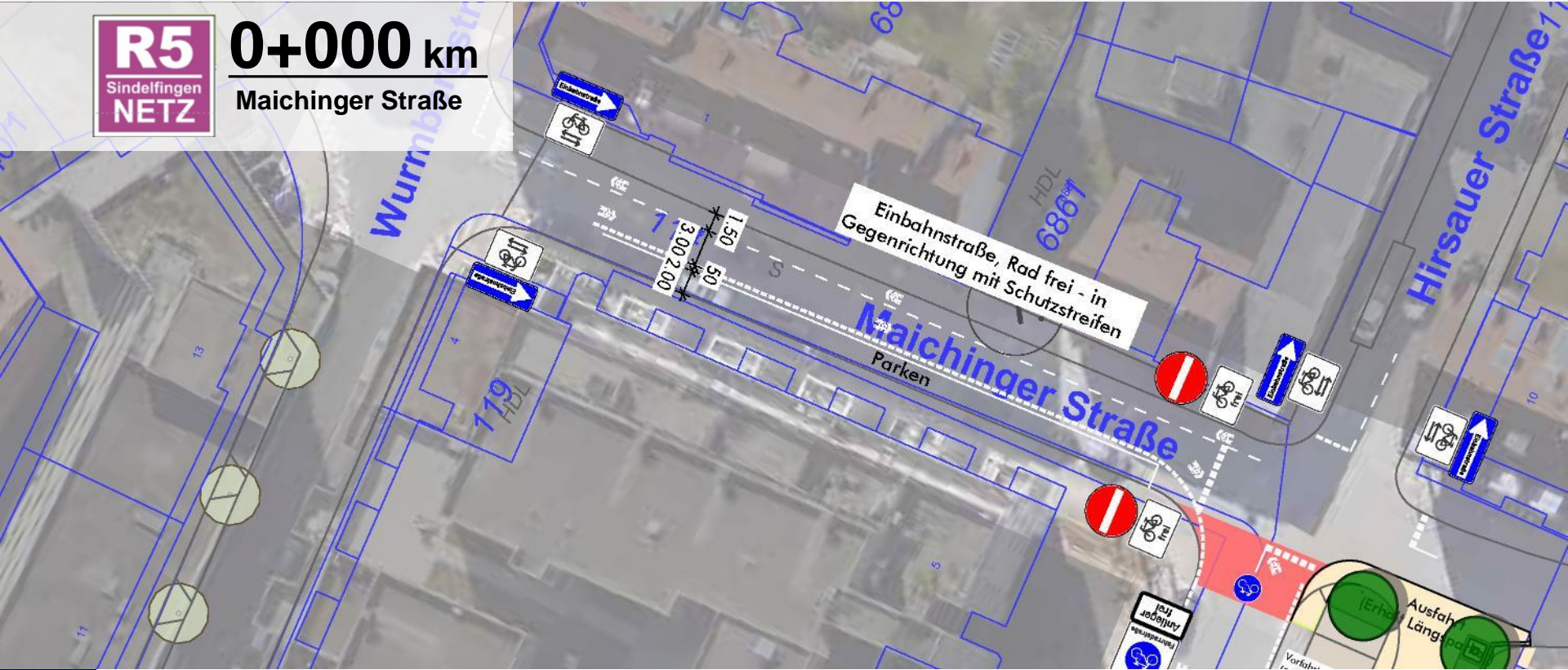


Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

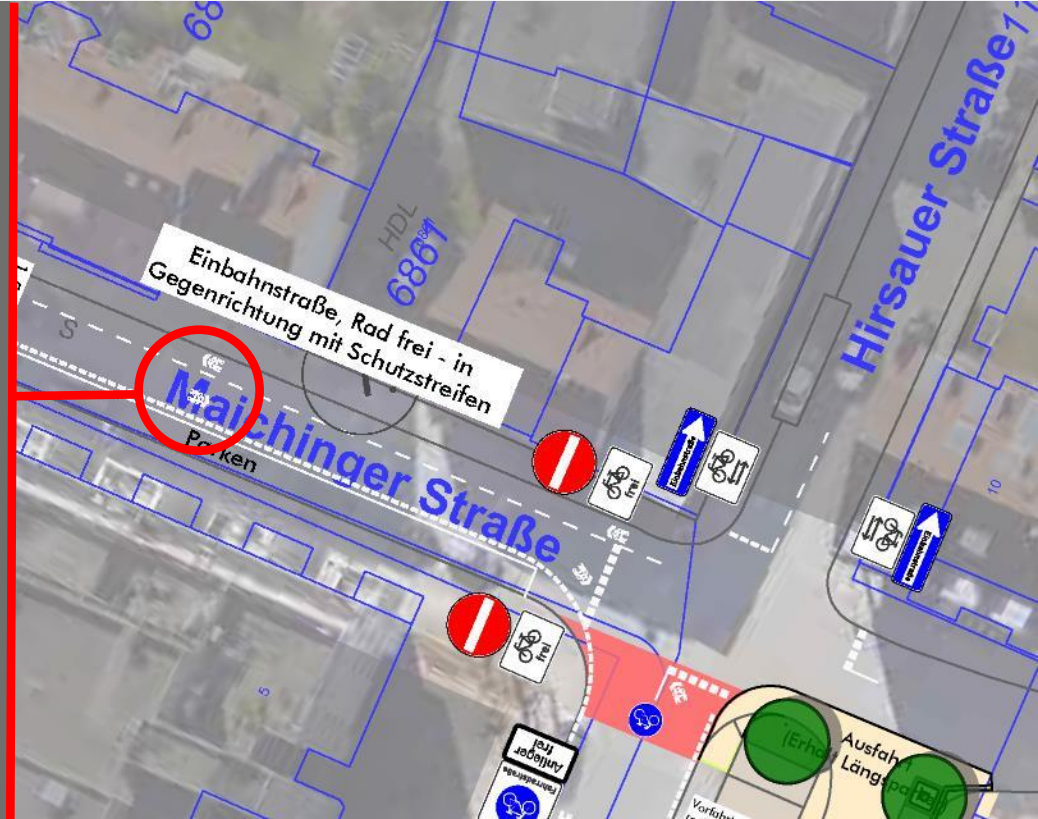
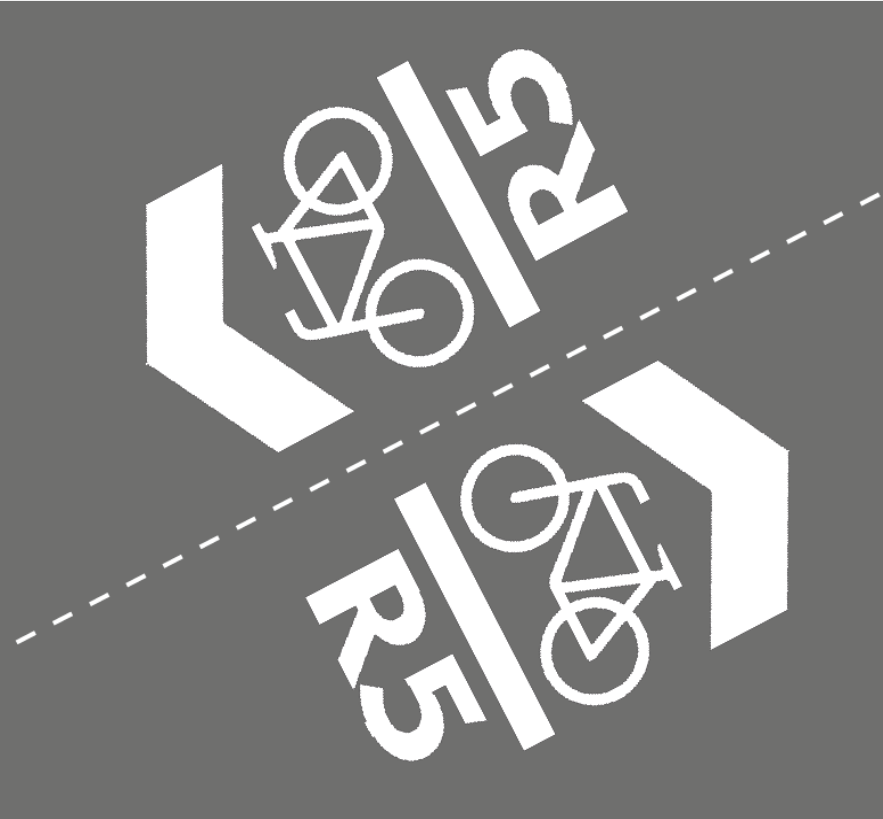
Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



0+000 km
Maichinger Straße



Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



Die Hauptroute R5 – Hinterweil-Route

R5
Sindelfingen
NETZ

0+078 km

Hirsauer Straße

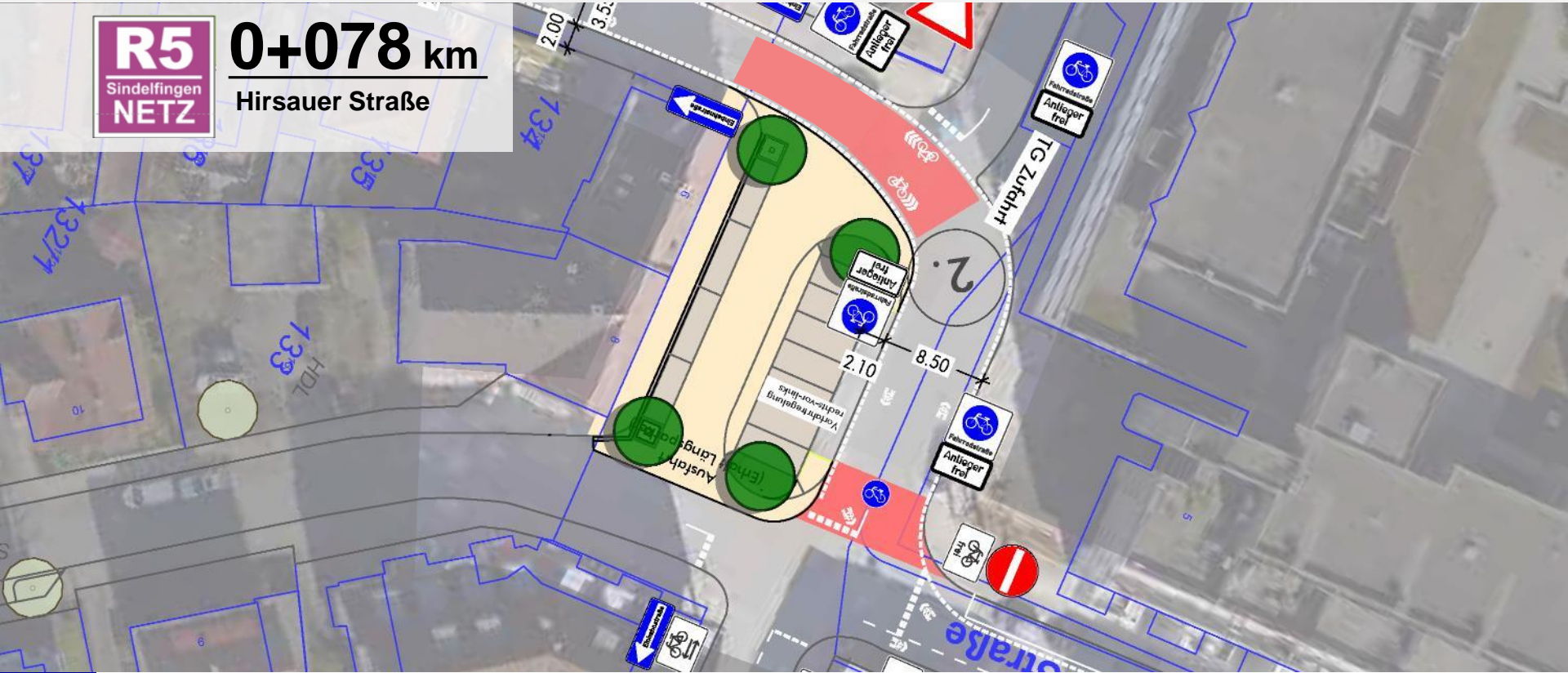


Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route

R5
Sindelfingen
NETZ

0+078 km
Hirsauer Straße



Die Hauptroute R5 – Hinterweil-Route

R5
Sindelfingen
NETZ

0+135 km

Liebenzeller Straße



2,50 m

Fahrbahn 5,50 m

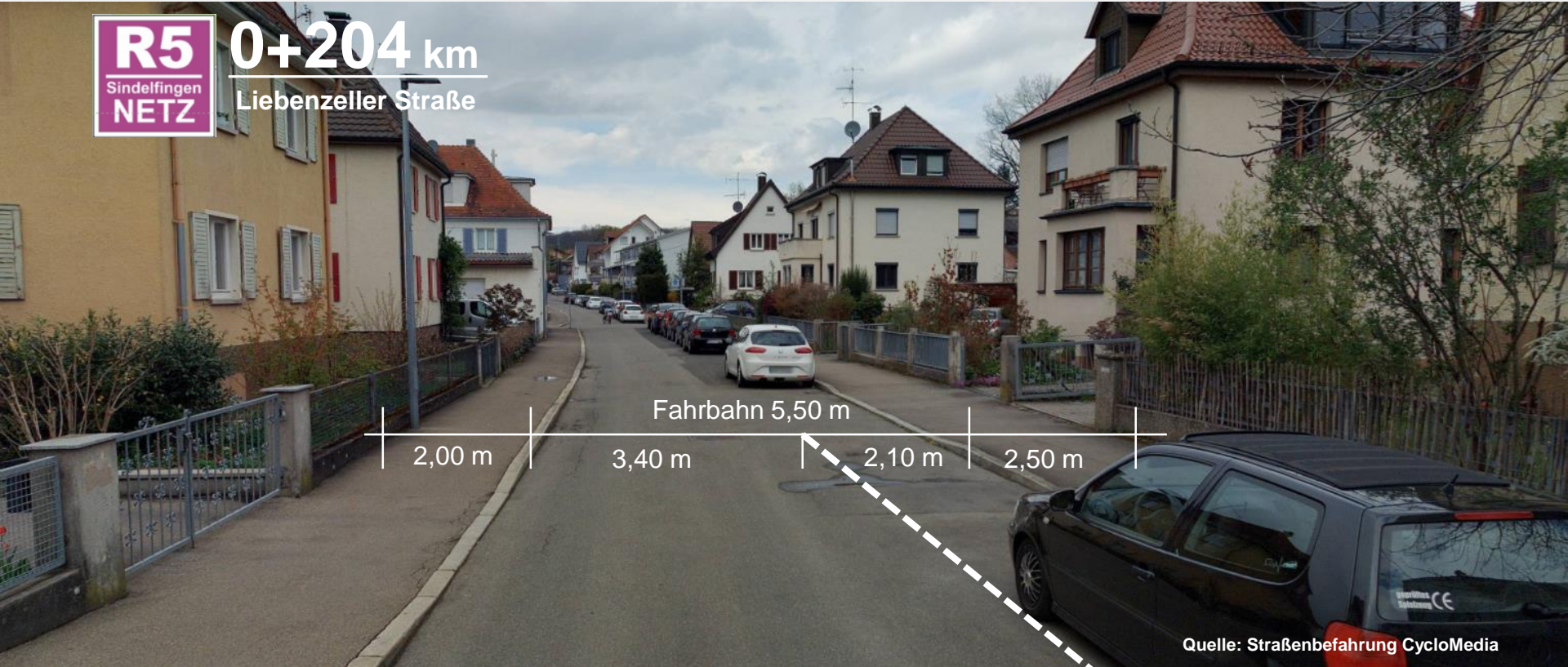
2,50 m

Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



0+204 km
Liebenzeller Straße

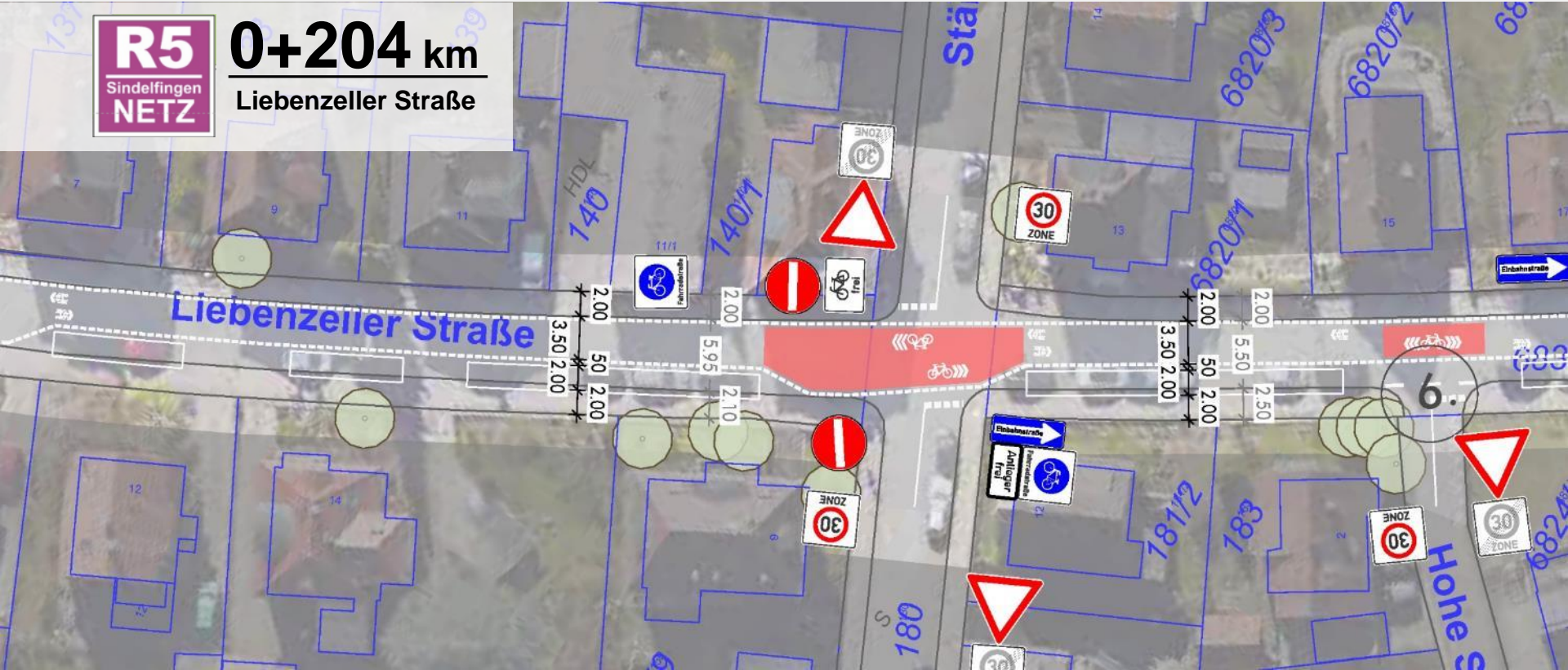


Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route

R5
Sindelfingen
NETZ

0+204 km
Liebentzeller Straße



Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



0+380 km
Liebenzeller Straße

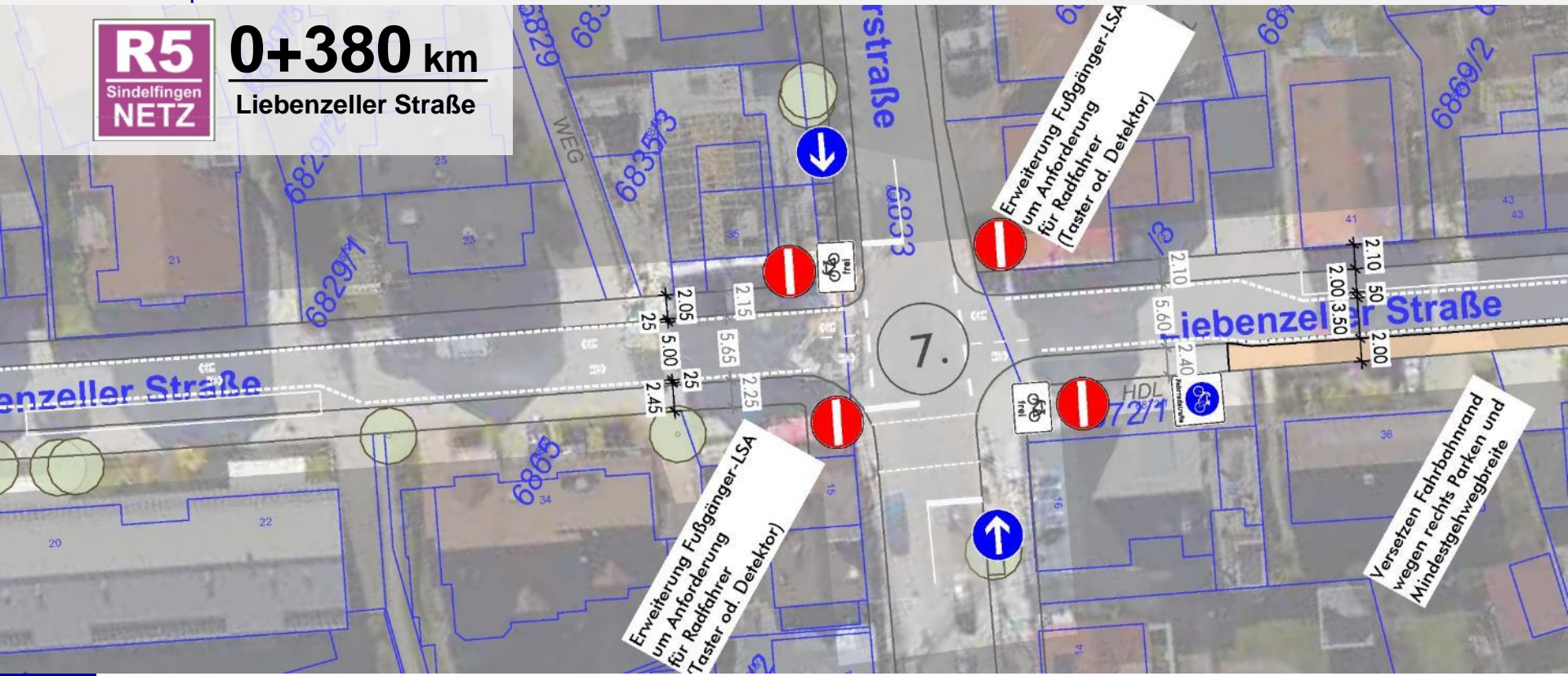


Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



0+380 km
Liebenzeller Straße

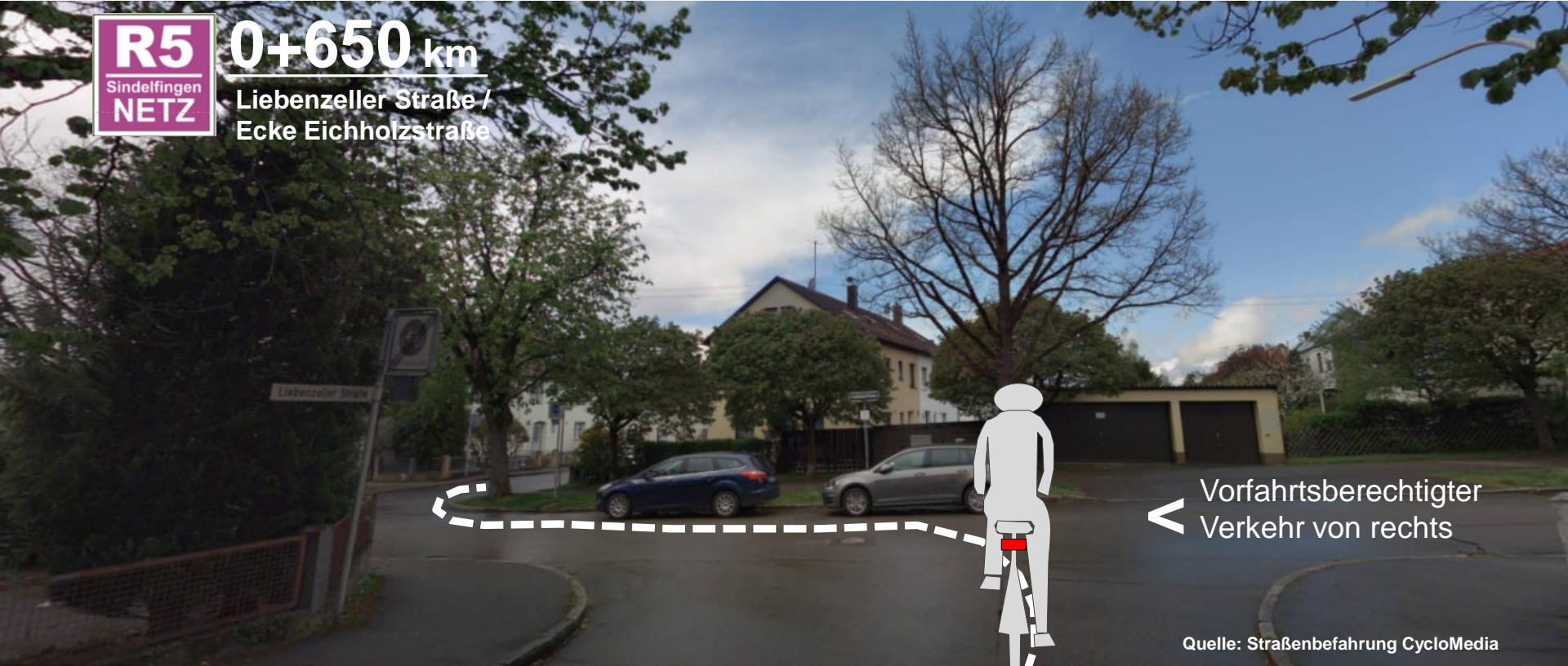


Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



0+650 km

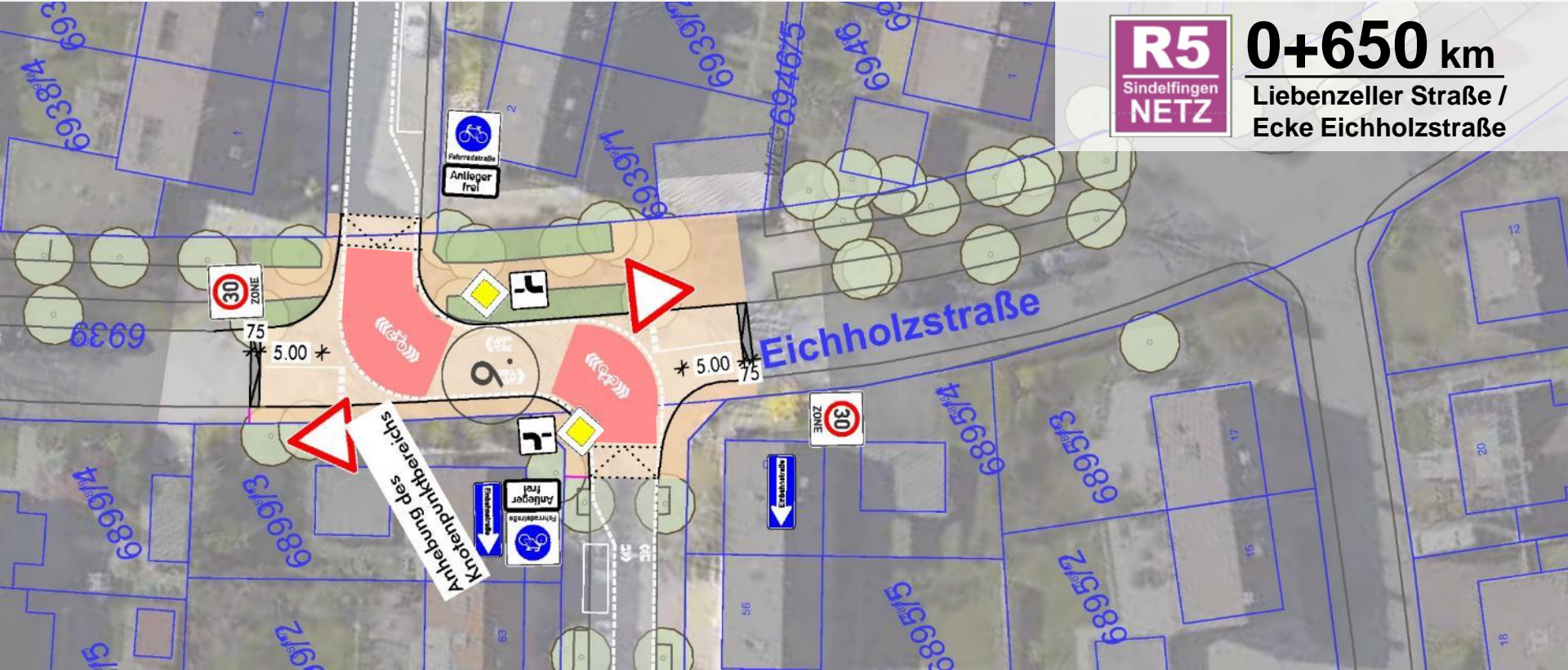
Liebenzeller Straße /
Ecke Eichholzstraße



Vorfahrtsberechtigter
Verkehr von rechts

Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



R5
Sindelfingen
NETZ

0+650 km
Liebenzeller Straße /
Ecke Eichholzstraße

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



0+830 km

Hirschstraße



Fahrbahn 6,10 m

4,10 m

Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



Die Hauptradrouten R5 – Hinterweil-Route



1+160 km

Hirschstraße /
Ecke Maichinger Straße

Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

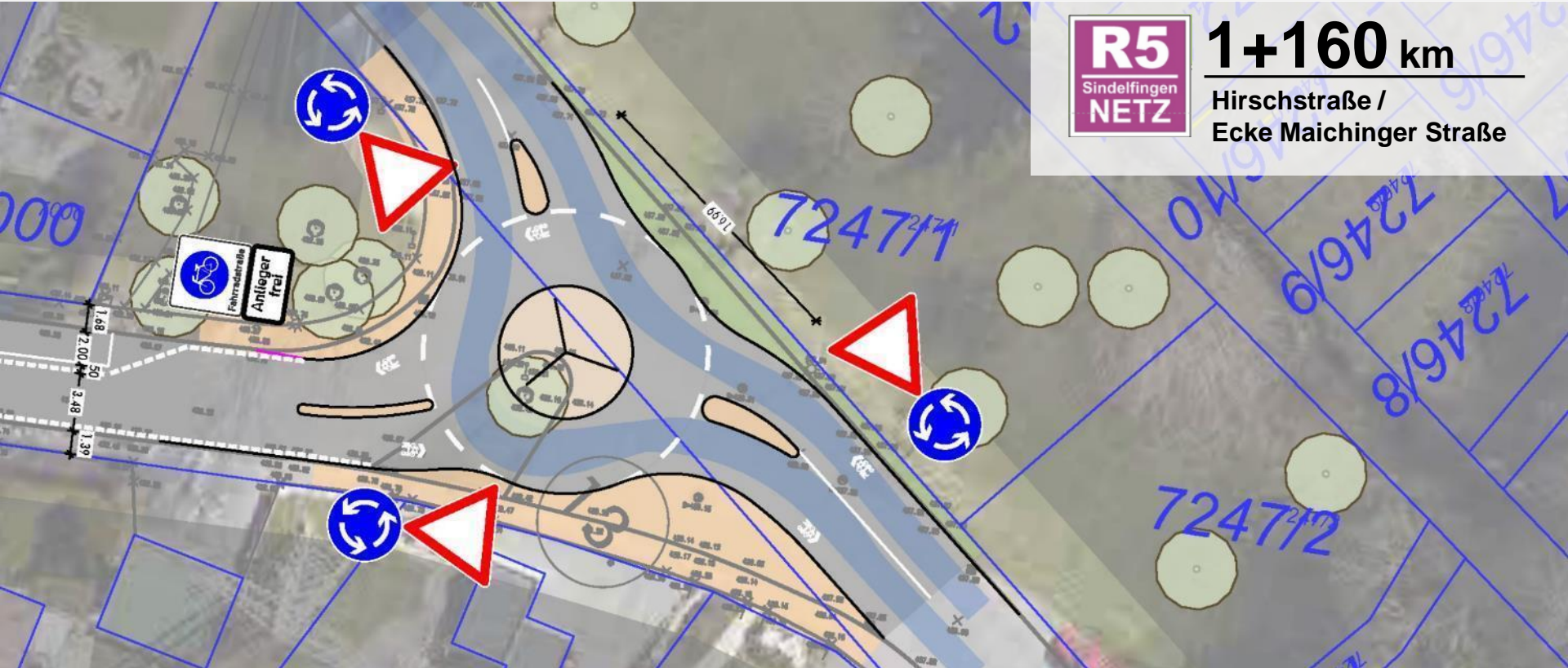
Gefährliche
Sichtbarriere

Passt der Nachrang
zu einer Hauptradrouten?



Viele Radfahrer
akzeptieren den
Nachrang nicht
und weichen aus

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



R5
Sindelfingen
NETZ

1+160 km

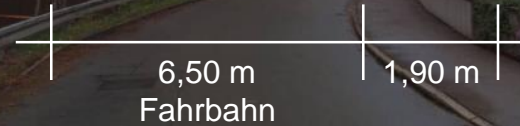
Hirschstraße /
Ecke Maichinger Straße

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil Route



1+225 km
Maichinger Straße

Problem:
Fahrbahnbreite ermuntert
zum nicht-regelkonformen
Überholen vor der Kurve



Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



1+225 km

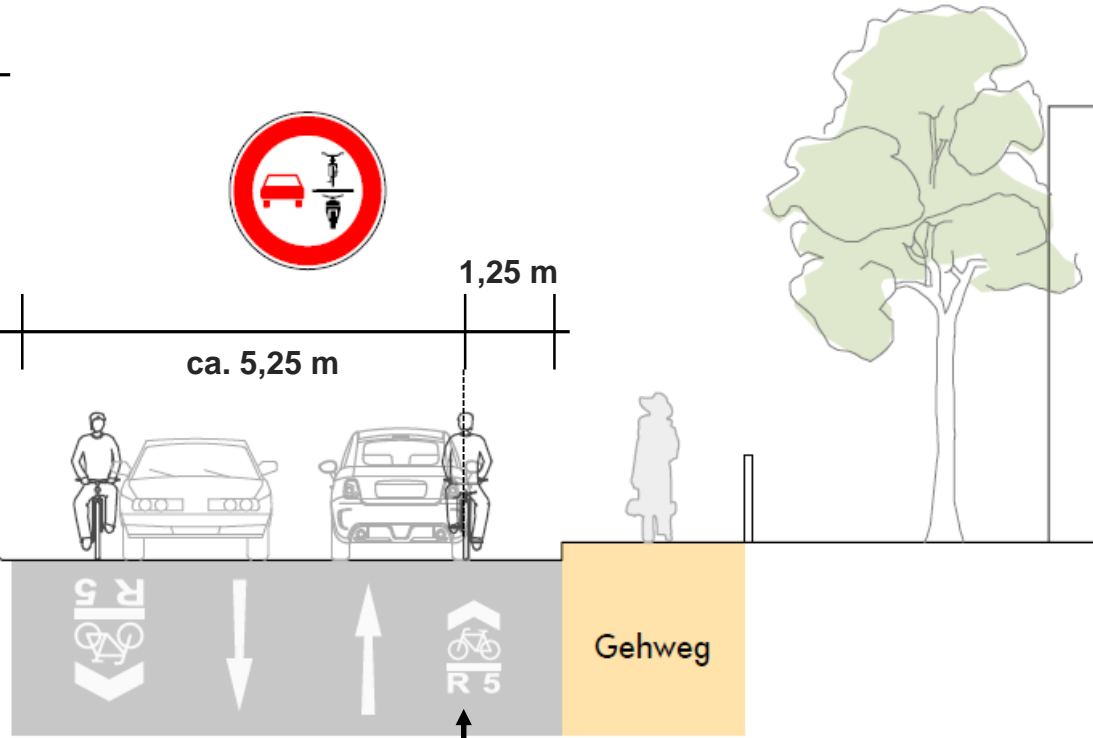
Maichinger Straße



1,25 m

ca. 5,25 m

**Lösungs-
vorschlag:
Mischverkehr
mit Überholverbot**



Piktogramm-kette auf der Fahrbahn

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



1+300 km

Maichinger Straße



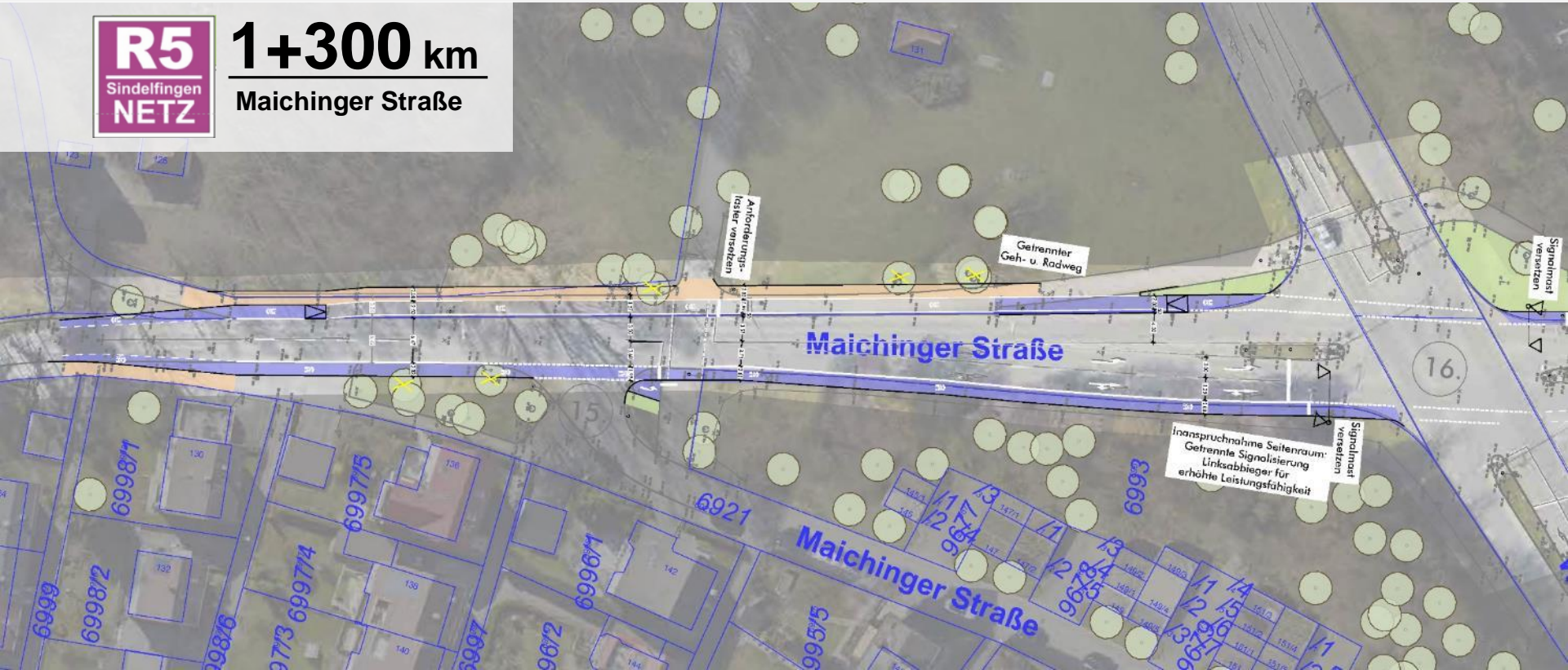
3,00 m

6,90 m
Fahrbahn

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



1+300 km
Maichinger Straße



Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



1+725 km
Guttenbrunnstraße



Problem:
Nicht alle Raumansprüche
lassen sich widerspruchsfrei vereinbaren

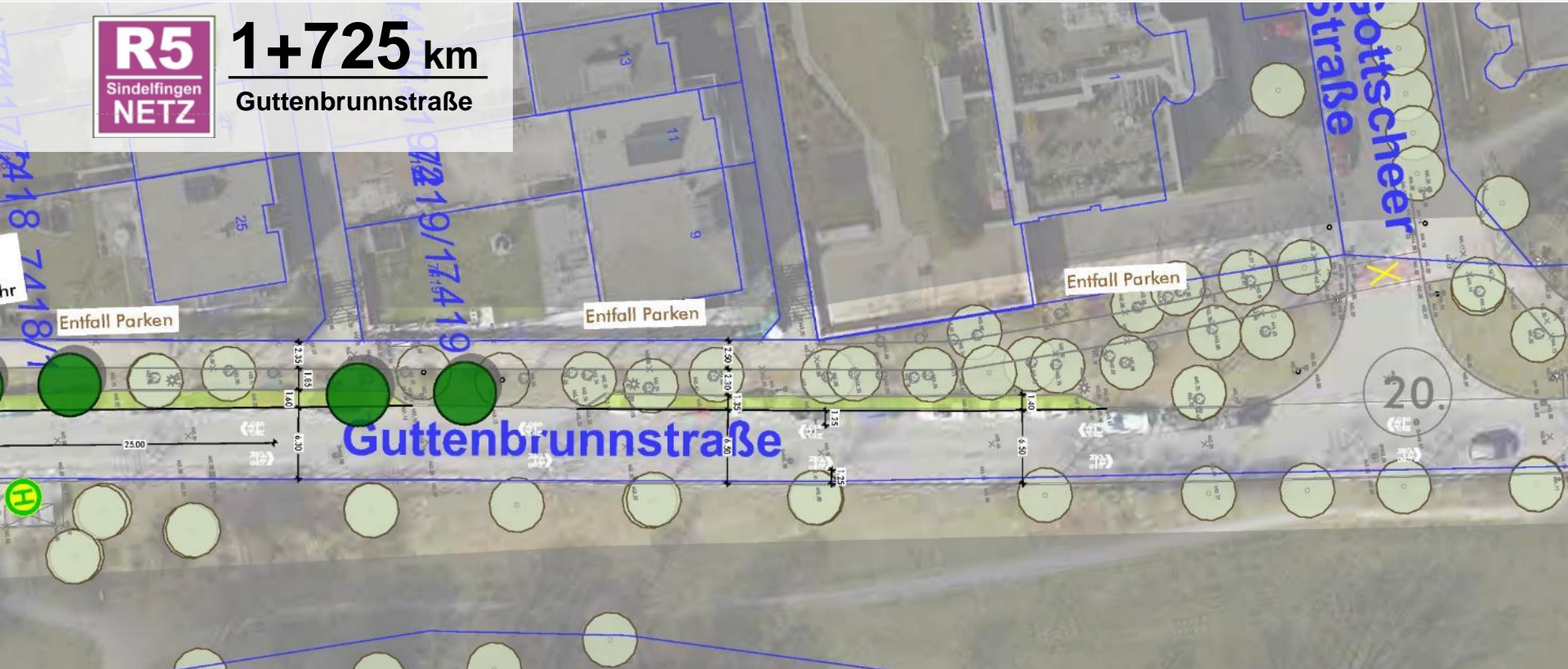
Keine Erweiterung nach
rechts möglich

Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptroute R5 – Hinterweil-Route

R5
Sindelfingen
NETZ

1+725 km
Guttenbrunnstraße



Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



1+950 km
Guttenbrunnstraße

Problem:
Schlechte Sicht im Bereich
der Verknüpfung Rad-/Fußweg
und Straße

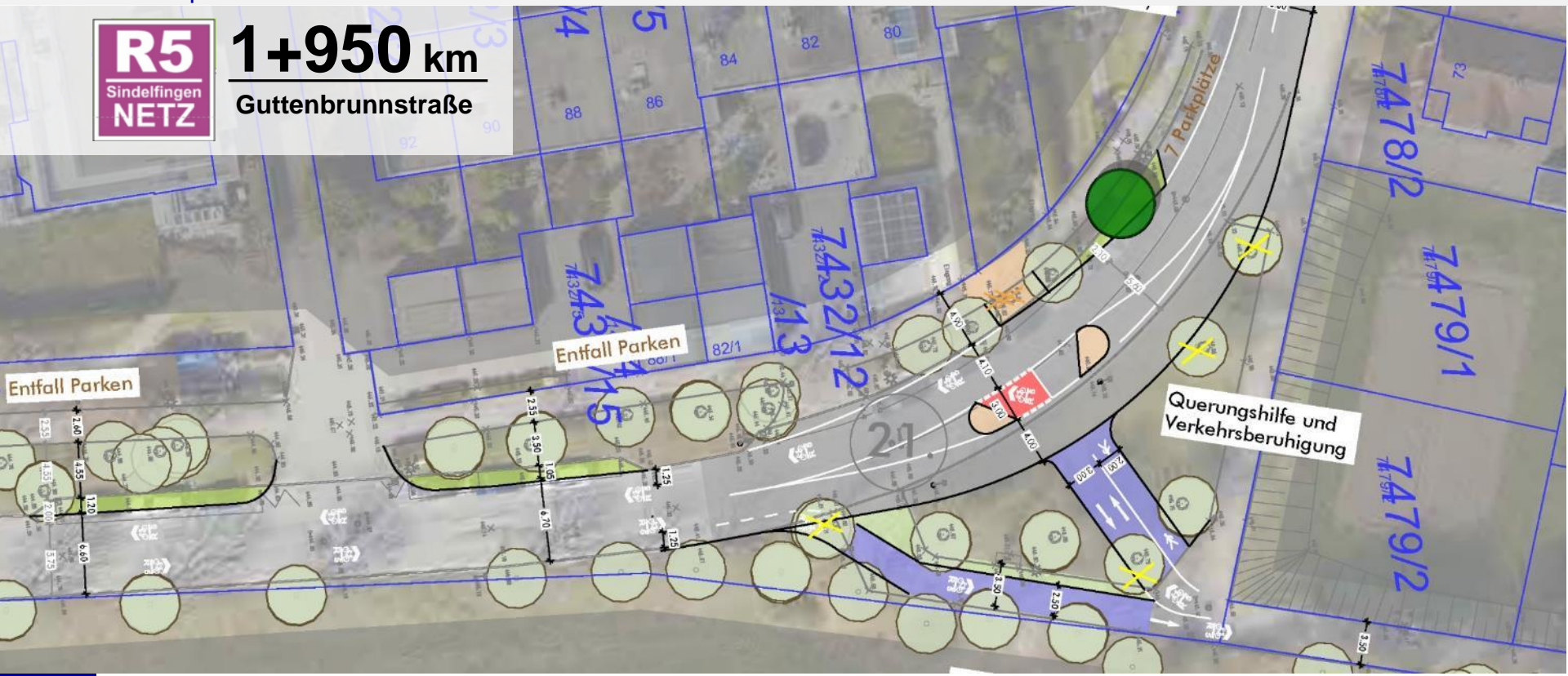


Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



1+950 km
Guttenbrunnstraße



Die Hauptroute R5 – Hinterweil-Route



2+065 km
Fuß-/Radweg östlich
Reichenberger Straße



Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



2+155 km - 2+600 km
Fuß-/Radweg nördlich Reichenberger Straße



Erweiterung des Fuß-/Radweges auf
Zielmaß 4,50 m / Entwicklung Baumallee
- Bauleitplanung notwendig
- tlw. Flächenerwerb notwendig

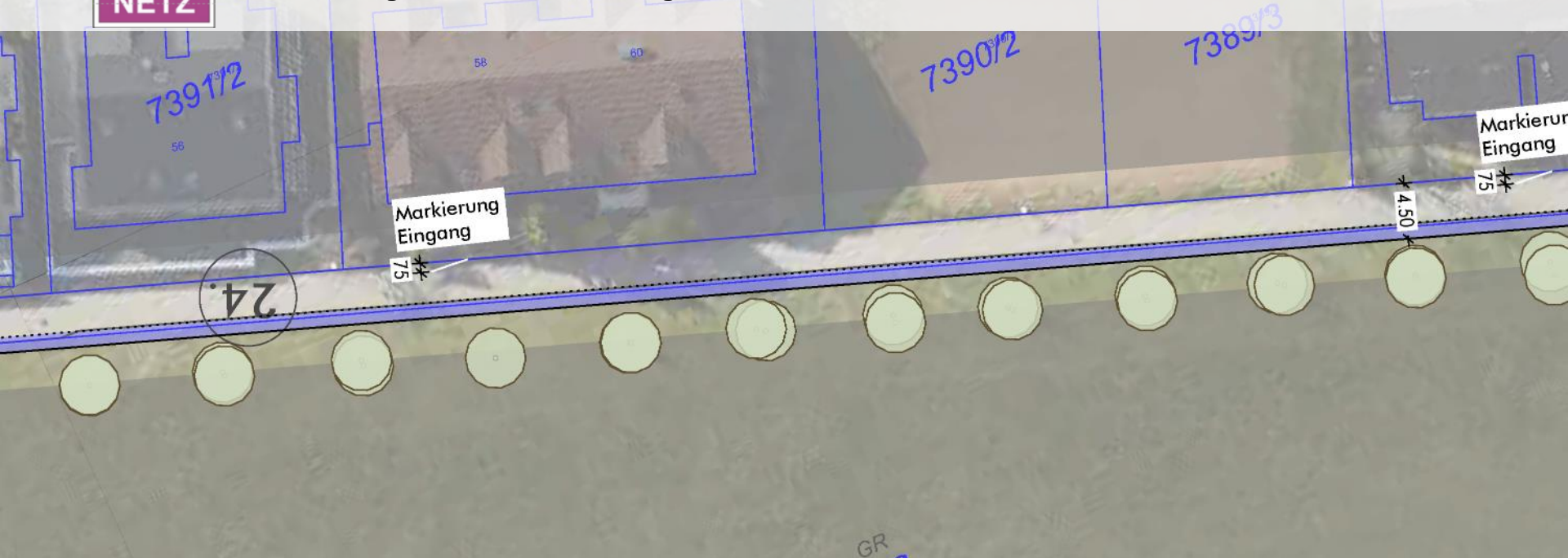
Quelle: GIS Stadt Sindelfingen

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



2+155 km - 2+600 km

Fuß-/Radweg nördlich Reichenberger Straße



Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



2+705 km
Fuß-/Radweg östlich
Reichenberger Straße

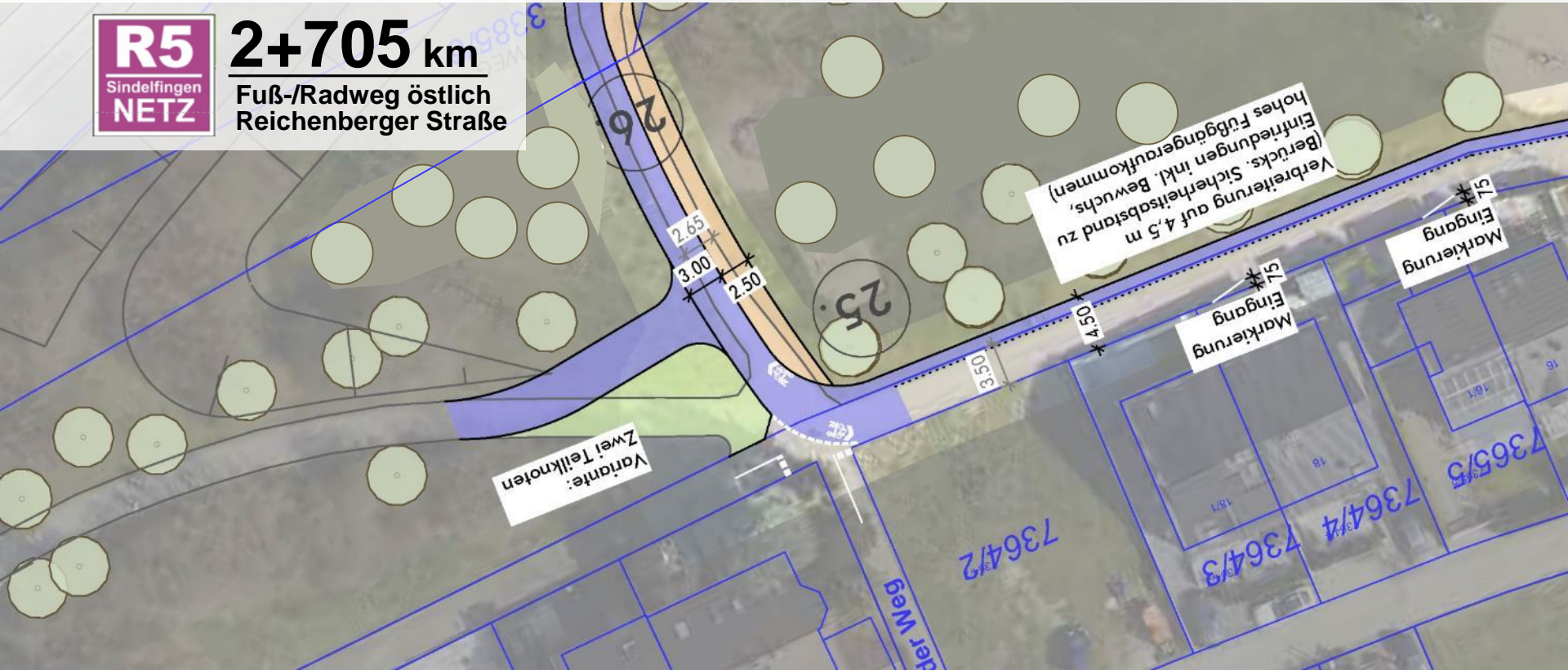


Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradrouten R5 – Hinterweil-Route



2+705 km
Fuß-/Radweg östlich
Reichenberger Straße



Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



2+750 km - 2+850 km
Fuß-/Radweg nördlich Reichenberger Straße

Gemeinsame
Nutzung aller
Flächen für
Rad- und Fuß-
verkehr

Radverkehr
im 2-Richtungsverkehr
auf der falschen Seite

Quelle: GIS Stadt Sindelfingen

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



2+820 km

Querung der
Stuttgarter Straße

Konfliktpunkt
Kfz - Rad

Seitenraum viel zu schmal für
Gegenrichtungsverkehr
mit dem Rad und Fußverkehr
(Breite lediglich 1,85 m)

Konfliktpunkt
Kfz - Rad

Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route



2+820 km

Querung der
Stuttgarter Straße

1. Querung
für Fußverkehr

2. Querung
für Radverkehr

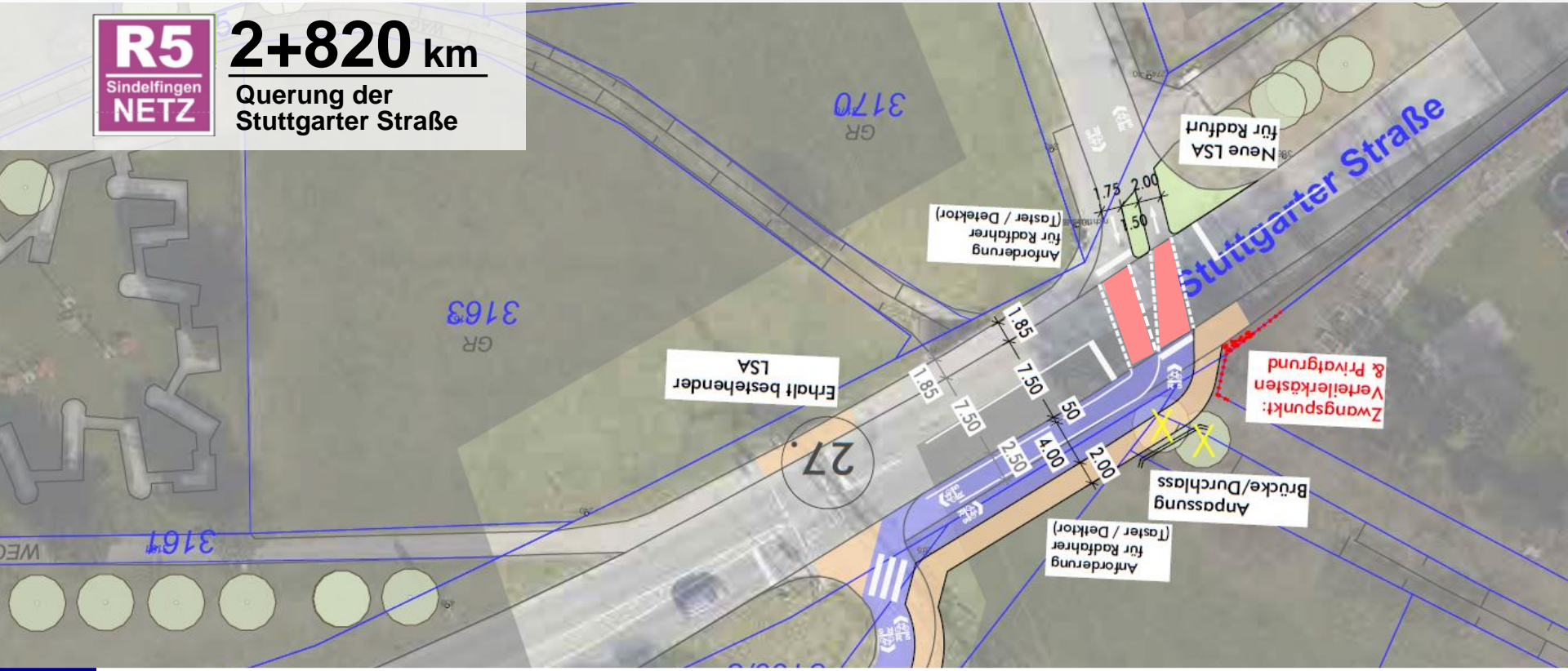
Quelle: Straßenbefahrung CycloMedia

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route

R5
Sindelfingen
NETZ

2+820 km

Querung der
Stuttgarter Straße



5

Wir setzen wir das baulich um?

Die Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route

Realisierung in zwei Bauabschnitten notwendig.

Bauphase 1 ohne planungsrechtliches Verfahren und Grunderwerb möglich.

Bauphase 2 erst nach Bebauungsplanverfahren und Grunderwerb.

