

Zusammenfassung Online-Infoveranstaltung zur Radschnellverbindung Weil der Stadt – Leonberg am 20.07.2022

Am 20.07.2022 haben ca. 50 interessierte Bürgerinnen und Bürger an der Infoveranstaltung zur Radschnellverbindung von Weil der Stadt nach Leonberg (RS 17) teilgenommen, in der die aktuelle Planung vorgestellt wurde. Im Rahmen einer Vorplanung wurden auf verschiedenen Abschnitten zwei Varianten näher untersucht (siehe Abbildung). Die Auswahl dieser Varianten erfolgte Schritt für Schritt nach umfangreicher Abstimmung u. a. mit Vertretern der Stadtverwaltungen, Vertretern von Verbänden und Landwirten. Zudem flossen die Vorschläge und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern mit ein, hauptsächlich aus den vorangegangenen öffentlichen Bürgerveranstaltungen.

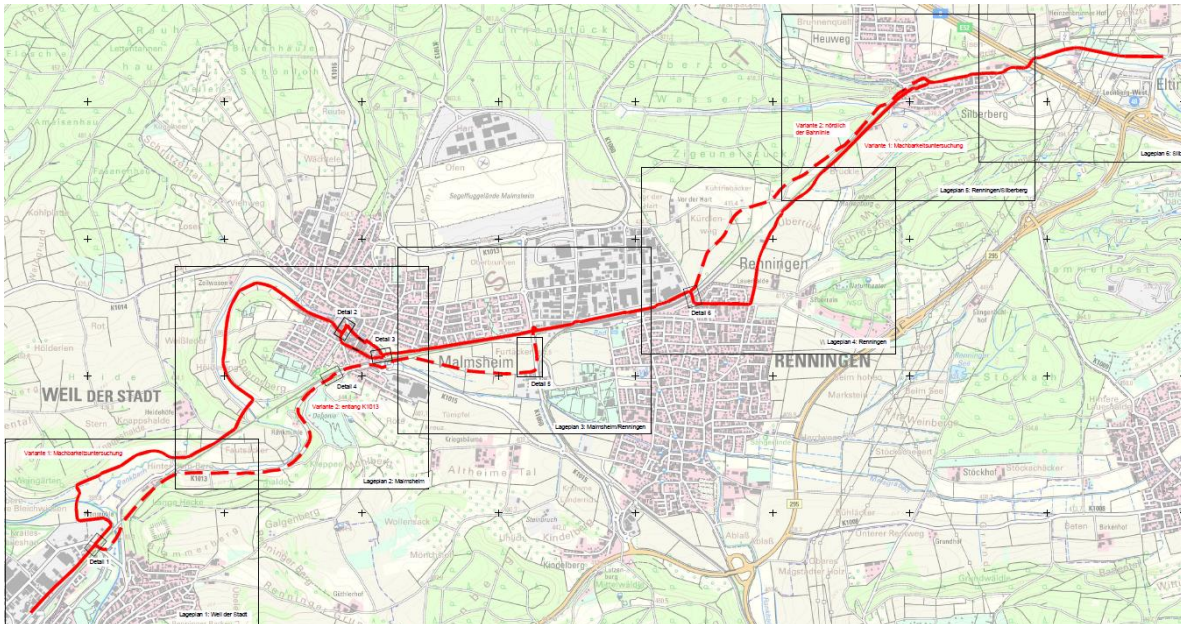


Abb.: Verschiedene Trassenvarianten

Auch am 20.07. wiesen die Bürger:innen auf viele unterschiedliche Vor- und Nachteile der Trassenverläufe hin und äußerten Ideen zur Gestaltung der zukünftigen Radschnellverbindung. Die Landkreisverwaltung beantwortete zahlreiche Fragen und teilte ebenfalls verschiedene Vor- und Nachteile bezüglich der unterschiedlichen Varianten mit. Einen Teil der Fragen und Antworten möchten wir an dieser Stelle mitteilen:

- Wer kümmert sich um welche Radwege im Landkreis?

Zuständig sind die jeweiligen Baulastträger. Für die zukünftige RSV von Weil der Stadt bis Leonberg liegt die Baulast beim Landkreis. Für Radwege entlang von Bundesstraßen ist sonst in der Regel der Bund zuständig, sofern es keine gesonderten Vereinbarungen gibt. Entsprechendes gilt für Radwege entlang von Landesstraßen (Zuständigkeit Land BW) und Kreisstraßen (Zuständigkeit Landkreis). Für die restlichen Radwege ist in der Regel die jeweilige Kommune zuständig. Die jeweiligen Baulastträger kümmern sich um die Unterhaltung, Sanierung und den Ausbau der Wege.

- Wie breit soll der Weg einer Radschnellverbindung sein?

Außerhalb des Siedlungsbereiches: Ein Weg, der sowohl von Fußgängern, Radfahrenden und landwirtschaftlichem Verkehr im Zweirichtungsverkehr genutzt wird, soll 5 m breit sein. Ein Weg, der fast ausschließlich von Radfahrenden genutzt wird, soll 4 m breit sein.

Innerhalb des Siedlungsbereiches: Straßenbegleitende Radwege im Einrichtungsverkehr oder Radfahrstreifen sollen 3 m breit sein.

Sowohl innerorts als auch außerorts besteht die Möglichkeit zur Einrichtung von Fahrradstraßen („ggf. mit Kfz-Verkehr frei“). Die Mindestbreite einer Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr beträgt 4,00 m. Für Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr beträgt die Breite mindestens 4,60 m. Detaillierte Infos siehe:

<https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radschnellverbindungen/qualitaetsstandards-und-musterloesungen/>

- Wie schnell darf auf Radschnellverbindungen gefahren werden?

Sind keine entsprechenden Verkehrszeichen wie beispielweise Tempolimit oder Fahrradstraße (max. 30 km/h) vorhanden, gibt es grundsätzlich kein Tempolimit für den Radverkehr. Aber selbstverständlich gilt wie immer im Straßenverkehr „Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme“ – insbesondere auf Fußgänger bei gemeinsamen Verkehrswegen ist zu achten - sowie ein Verhalten, dass keinen anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet oder gar schädigt (vgl. §1 der StVO)! Das entscheidende Kriterium von Radschnellverbindungen ist die Möglichkeit für schnelles Vorankommen mit dem Rad durch geradlinige und vorfahrtsberechtigte Verbindungen, so dass keine Verlustzeiten durch Anhalten, Warten und Umwege entstehen. Zudem soll durch breite Wege das Nebeneinanderfahren (sozialer Aspekt) und problemlose Überholen möglich sein. Laut den bundesweiten Richtlinien sollen Radschnellverbindungen so gestaltet sein, dass „eine sichere Befahrbarkeit mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h“ möglich ist. Da Radschnellverbindungen von allen Radfahrenden, auch von Kindern, genutzt werden können und sollen, darf dort aber auch langsam gefahren werden. Die Möglichkeit zum einfachen Überholen gewährleistet, dass jeder Radfahrende in seinem eigenen Tempo zügig fahren kann.

Anmerkungen zu verschiedenen Abschnitten zwischen Weil der Stadt und Leonberg:

- In Weil der Stadt wurde angeregt, die Innenstadt besser anzubinden und/oder den nördlichen Teil von Weil der Stadt in Richtung Merklingen.
- Die Führung in Malsheim innerorts (Bachstraße) wurde mehrfach kritisiert. Konflikte mit Fußverkehr und (ruhemdem) Kfz-Verkehr seien in dem dort verkehrsberuhigen Bereich sehr hoch.
- Eine Radverkehrsführung entlang der K1013 zwischen Weil der Stadt und Malsheim wurde mehrfach befürwortet. Es wurde sogar angeregt, die Straße nur noch für den Radverkehr zu nutzen. (Zitat aus dem Chat: „Momentan ist die K1013 ja gesperrt, wieso belässt man dies nicht und widmet die vorhandene Kreisstraße um zum RSW?“)
- Zwischen Renningen und Silberberg wurde die Führung südlich der Bahn aus Naturschutzgründen kritisiert. Zudem wurde angemerkt, dass die Keltensstraße aktuell insbesondere durch die senkrechten Parkplätze gefährlich für den Radverkehr sei. Die Führung nördlich der Bahn wurde mehrheitlich befürwortet. Es wurden auch Vorschläge zur Umfahrung von Silberberg geäußert, z. B. entlang der B295 (Renningen – Leonberg) oder über die „Wanne“. Kritisiert wurden dabei aber unter anderem die größeren Höhenunterschiede.
- Die Wasserbachstraße zwischen Silberberg und Leonberg wird aktuell als sehr gefährlich eingestuft. Im Falle einer Nutzung für die RSV müsste diese anders gestaltet werden.

Anmerkung zur Finanzierung:

Auf die Frage „Wird der Radweg aus Steuergeldern finanziert?“ möchten wir wie folgt antworten:

Ja, denn in Deutschland wird die gesamte Verkehrsinfrastruktur größtenteils durch Steuermittel finanziert. Lediglich bei Bundesfernstraßen gibt es eine teilweise Nutzerfinanzierung durch die LKW-Maut. Verkehrsinfrastruktur wird als Daseinsvorsorge betrachtet.

Zu den Fördergeldern:

Wenn Fördermittel beantragt werden, so handelt es sich dabei um Steuergelder vom Bund und/oder Land.

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmenden für die konstruktive Diskussion sowie die zahlreichen Anregungen und Vorschläge. Für Rückfragen können Sie sich gerne jederzeit an uns wenden unter radverkehr@lrabb.de