



■ Radschnellverbindung
Stadt Fellbach

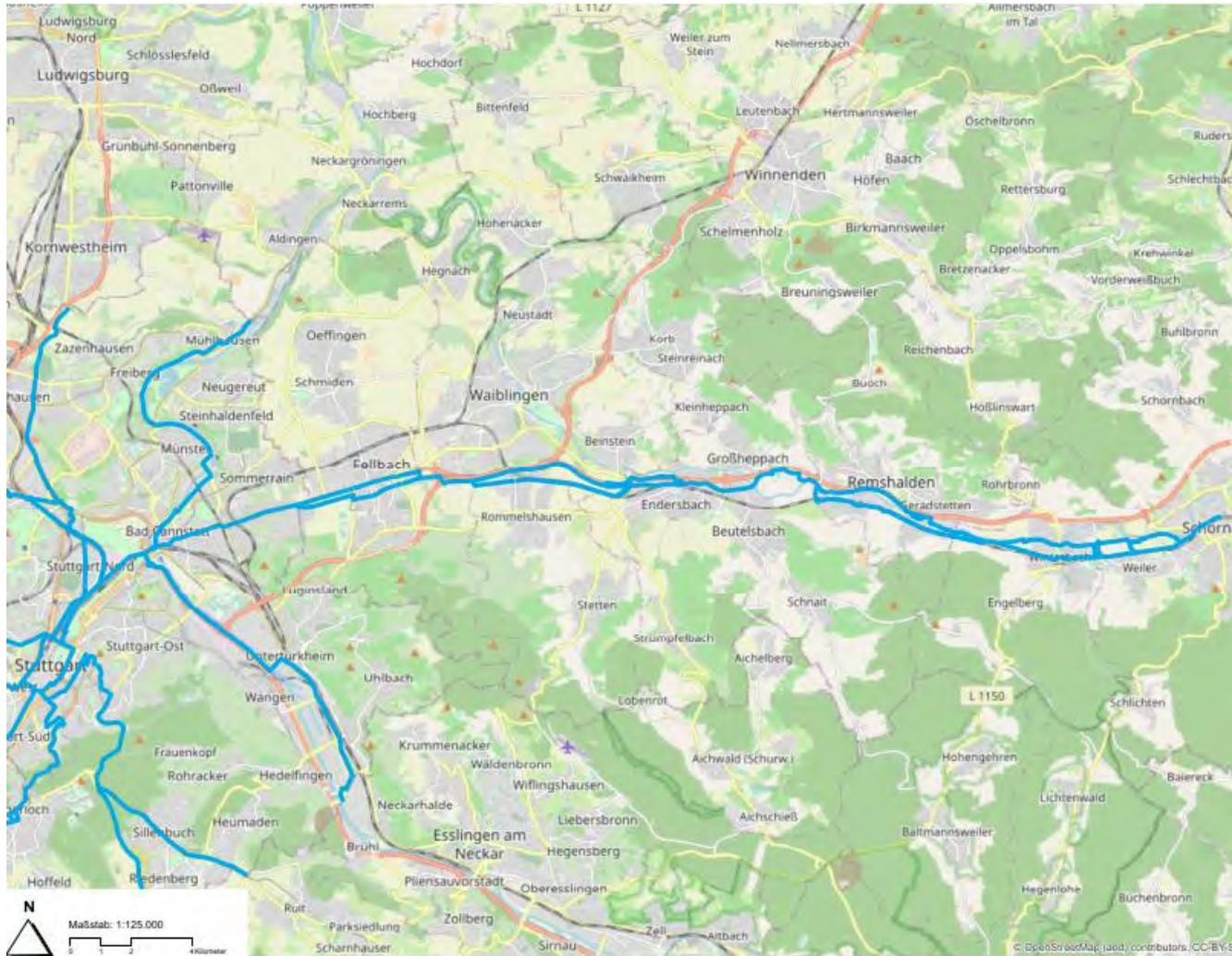
Trassendiskussion

Dipl.-Geogr. G. Bendias

09.07.2021

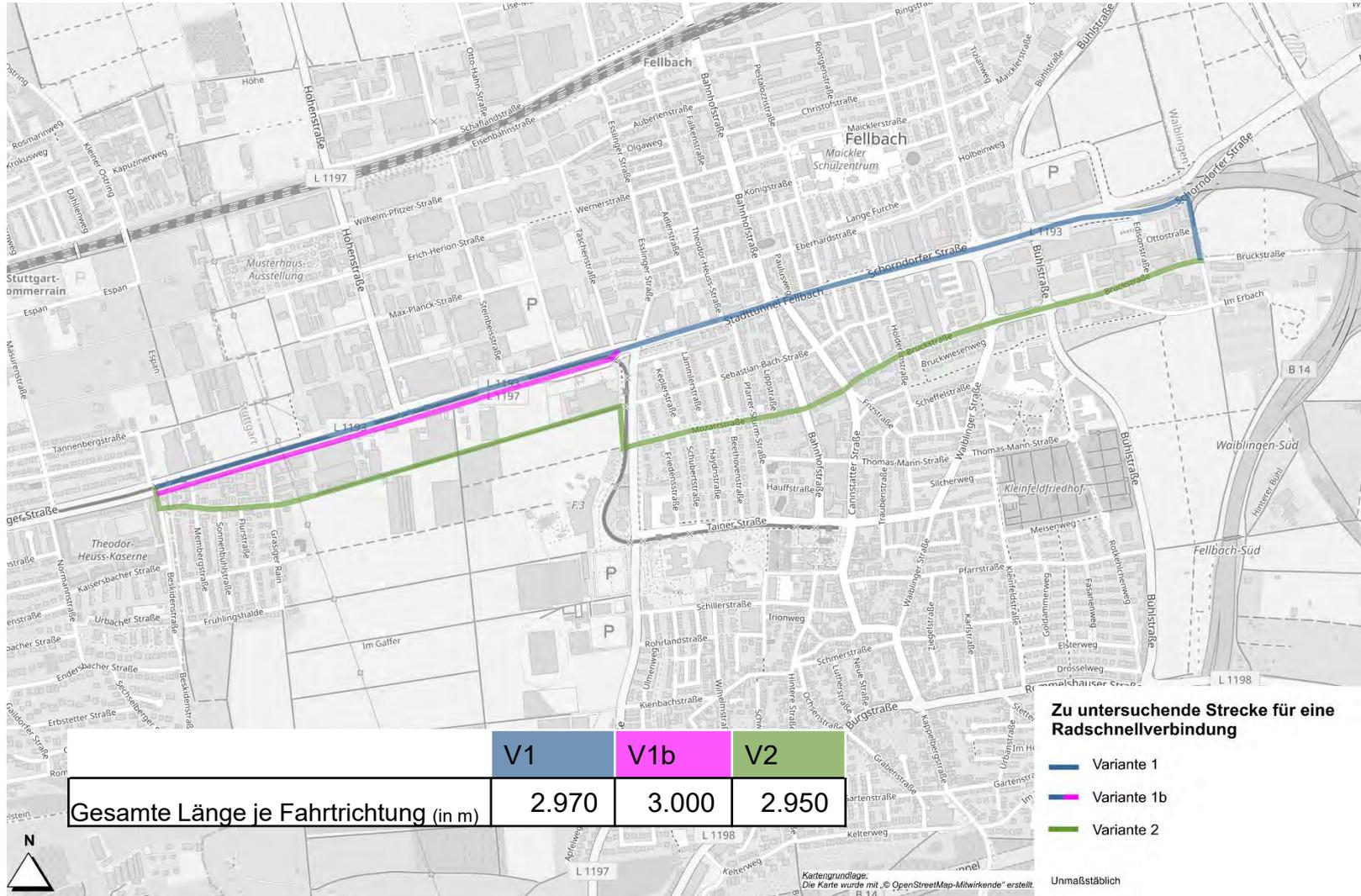


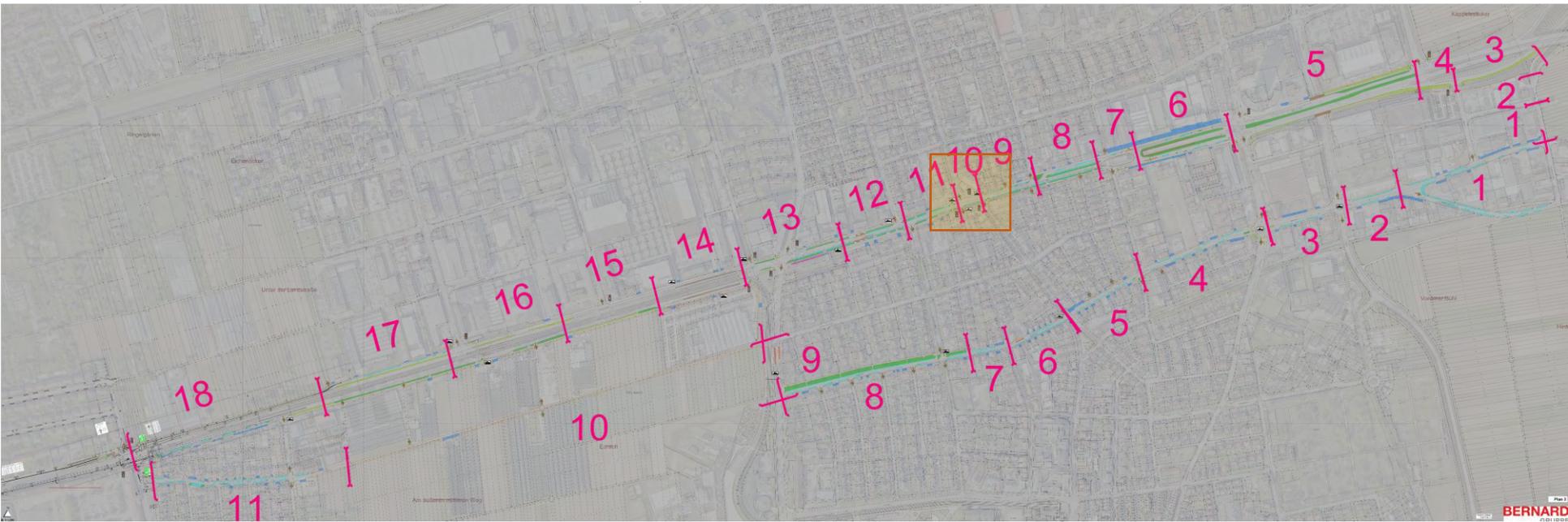
Verlauf der Radschnellverbindung



— Möglicher Streckenverlauf

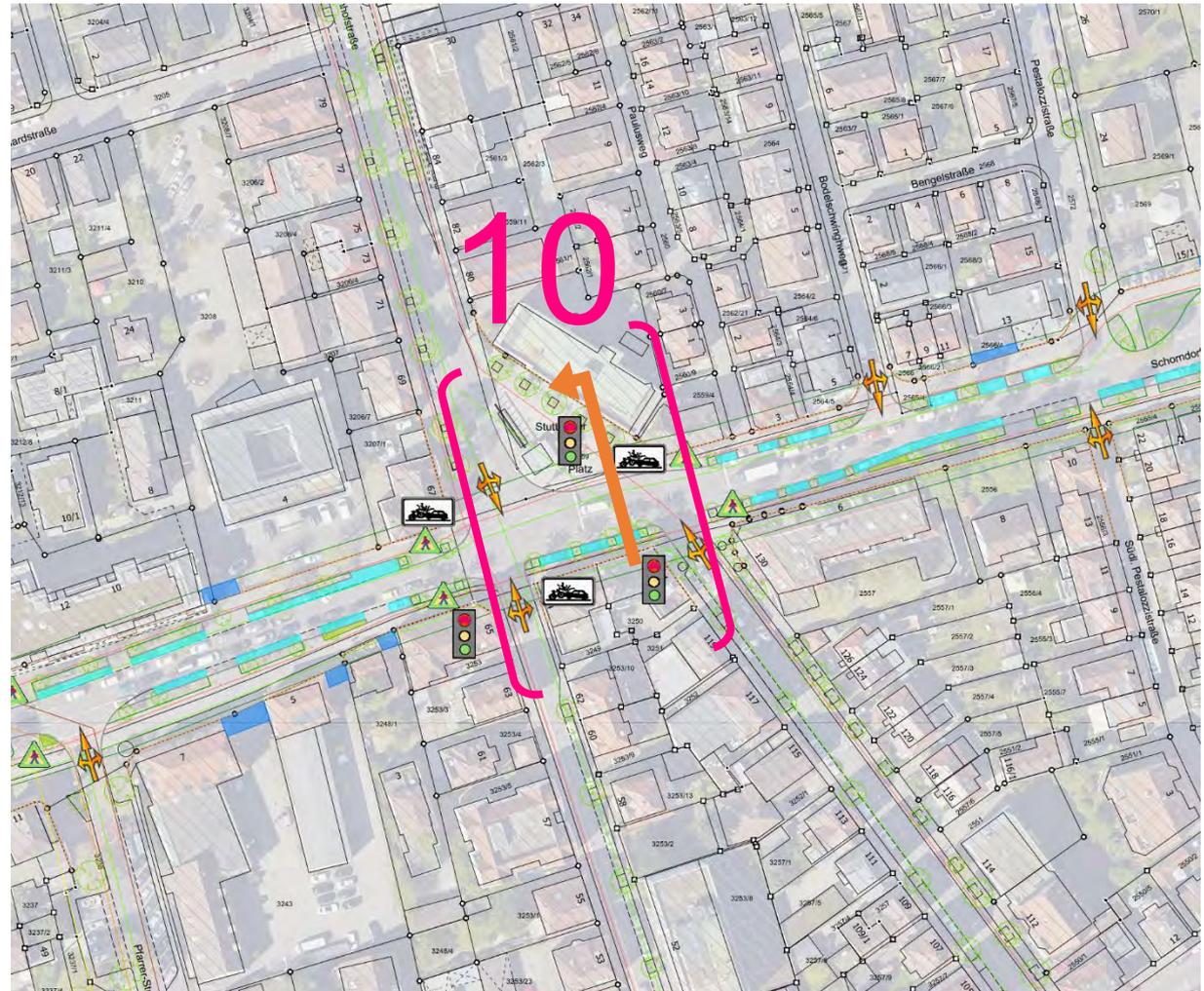
Zu untersuchende Strecken





Konfliktplan

-  Lichtsignalanlage
-  Einmündung
-  Fußgänger
-  Unfälle (2017-2020)
-  Zu- und Ausfahrt
-  Aktivitäten
-  Engstelle
-  Abschnitt 10
-  Querschnitt

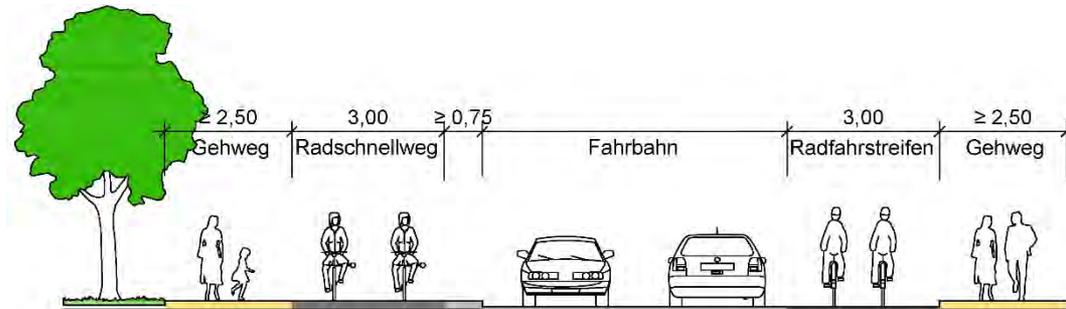


■ Führungsformen

■ Verbindungen an

Hauptverkehrsstraßen

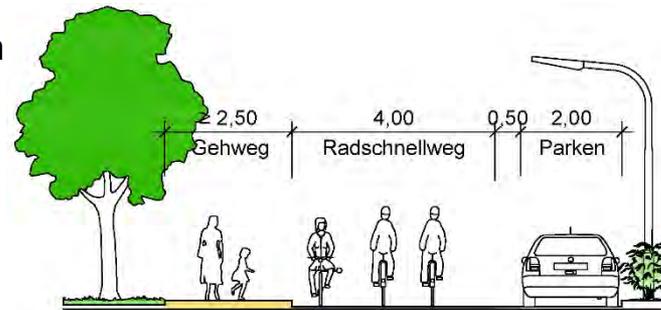
- Getrennter Rad- und Gehweg (Ein- und Zweirichtungsverkehr)
- Radfahrstreifen (auch mit Linienbusverkehr)



■ Verbindungen an Nebenstraßen

• Fahrradstraße

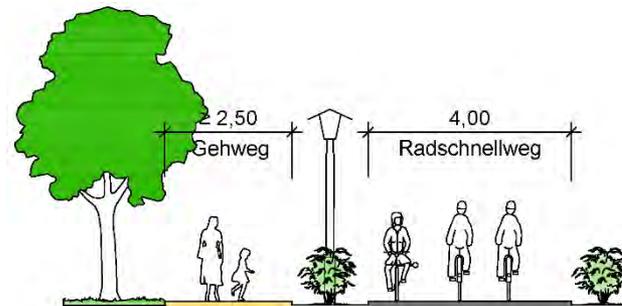
- Nutzbare Breite mindestens vier Meter
- Grundsätzlich Vorrang an querenden Nebenstraße
- Radaufstellflächen, Grünzeit-Anforderung an querenden Hauptverkehrsstraßen



- Tempo-20-/30-Zonen in Ausnahmefällen

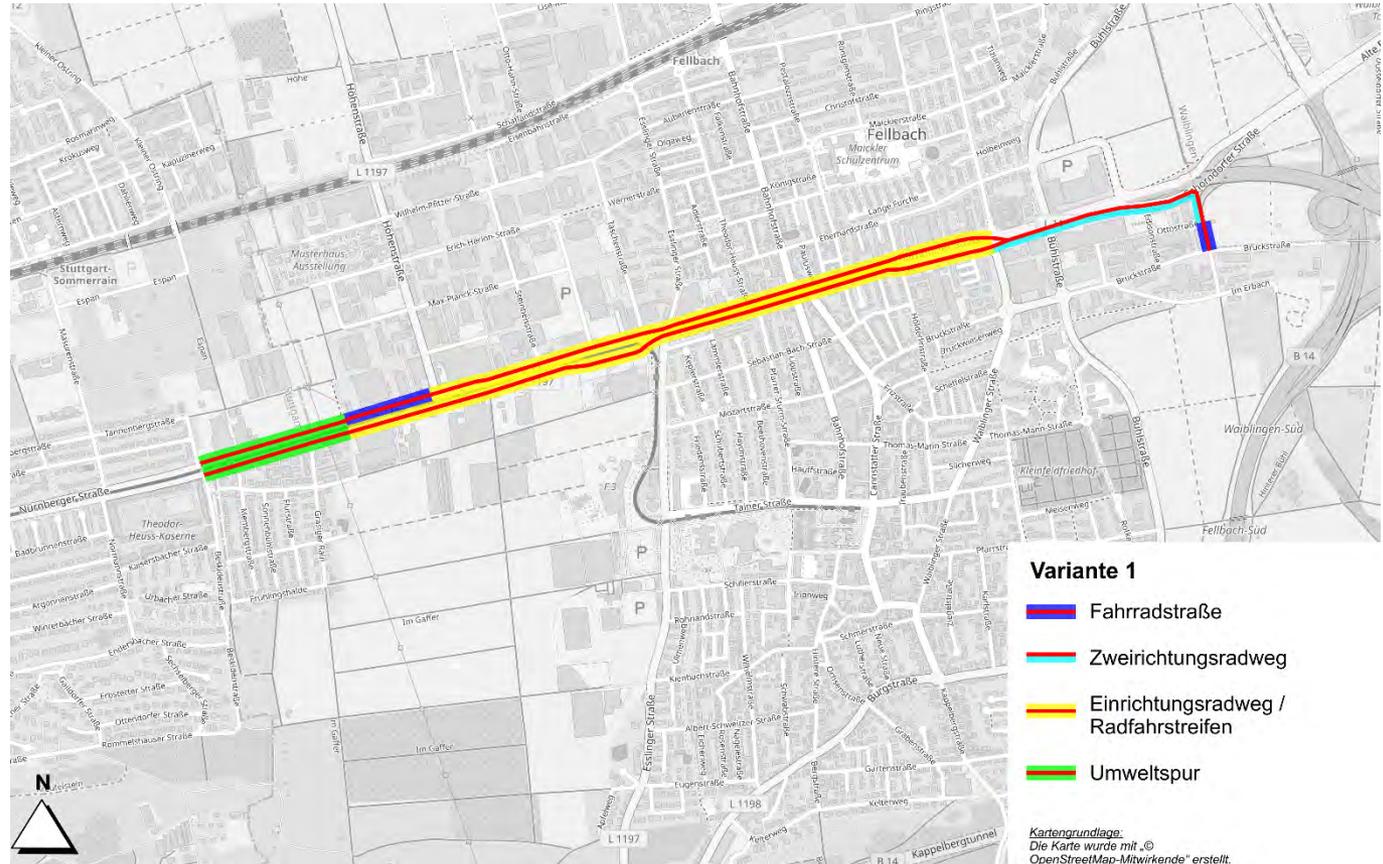
■ Selbstständig geführte Verbindungen

- Getrennter Geh- und Radweg
- Wege mit zugelassenem landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Verkehr



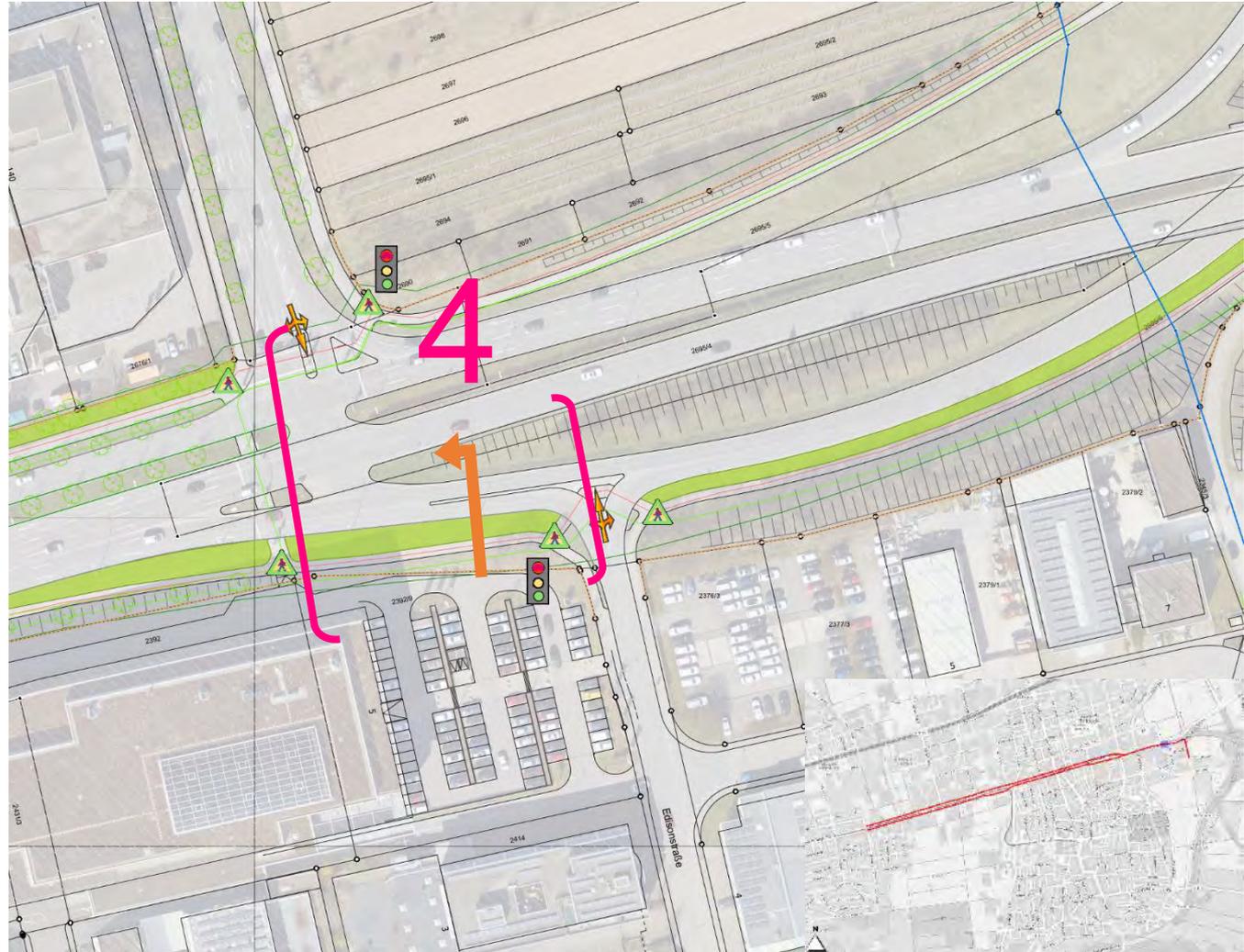
■ Variantenuntersuchung

Variante 1



Variante 1

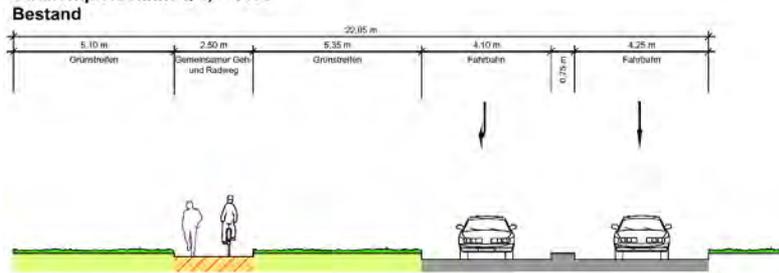
Abschnitt 4 von 18 , L 1193



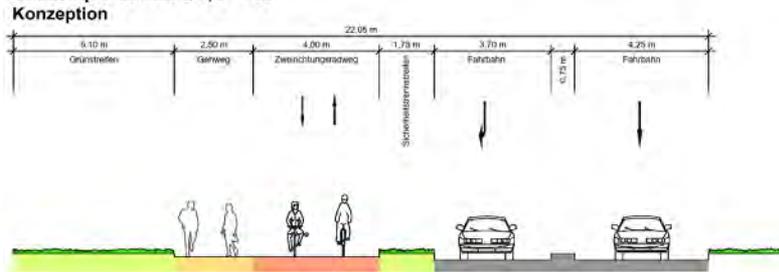
Variante 1

Abschnitt 4 von 18, L 1193

Straßenquerschnitt Q 4, L 1193



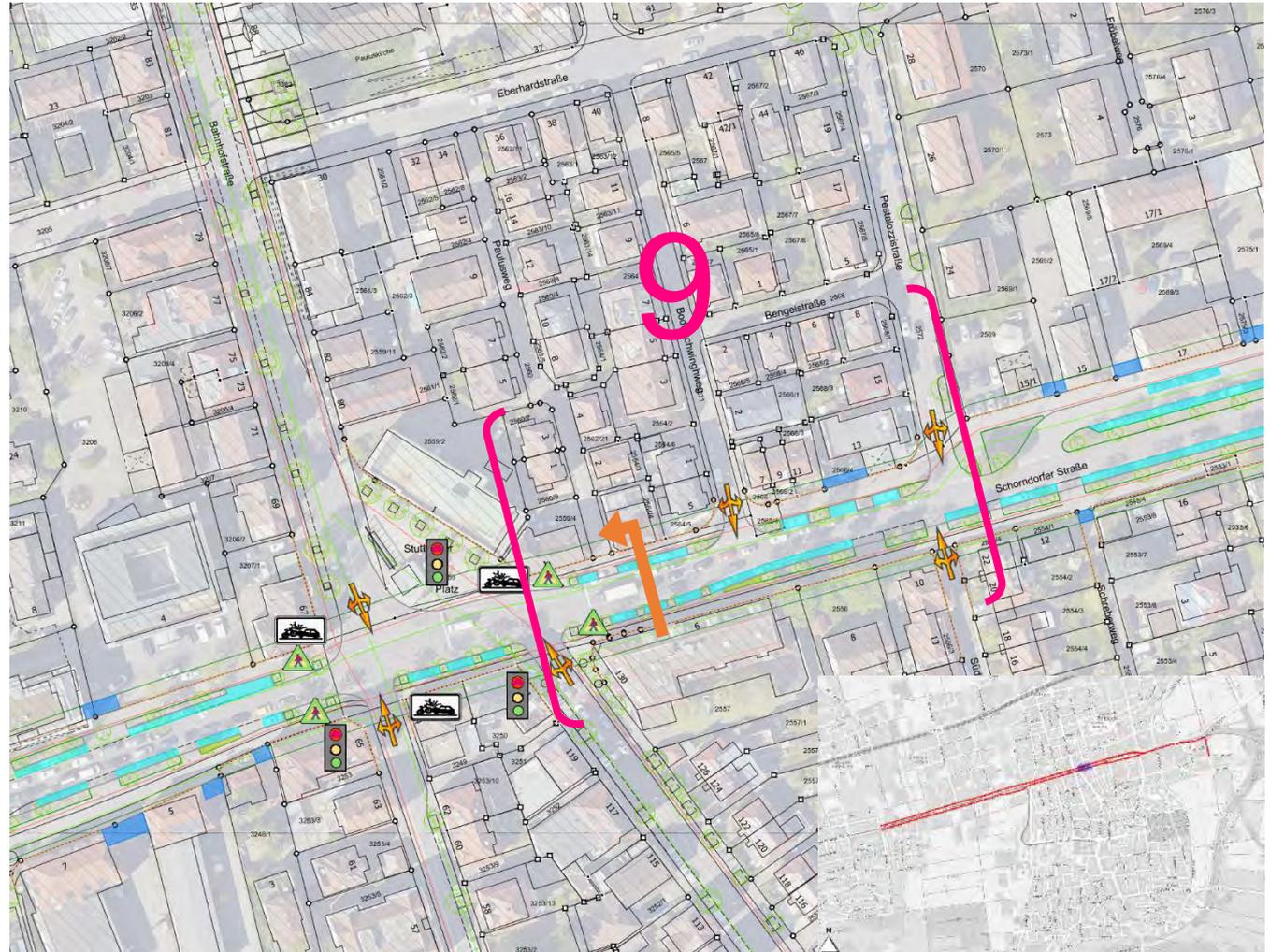
Straßenquerschnitt Q 4, L 1193



Fotobeispiel

Variante 1

Abschnitt 9 von 18, Stuttgarter Straße

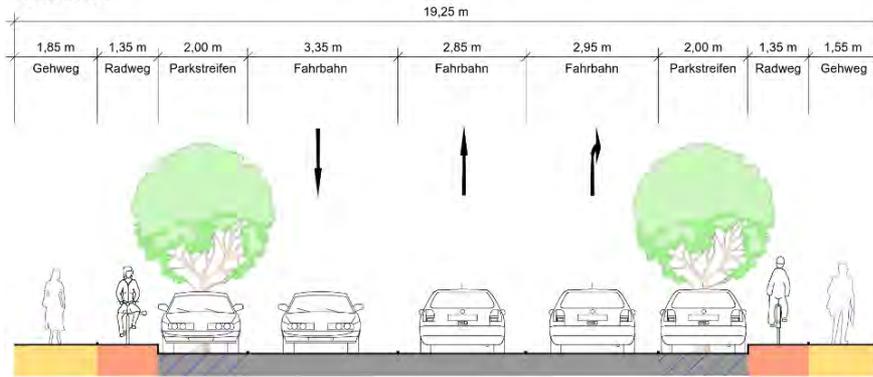


Variante 1

Abschnitt 9 von 18, Stuttgarter Straße

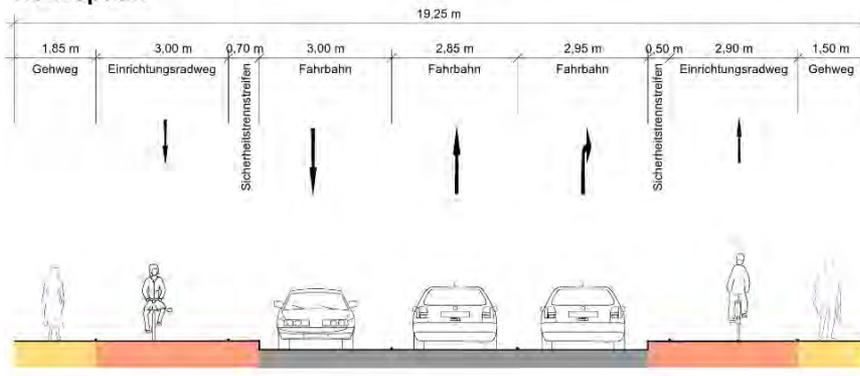
Straßenquerschnitt Q 9, Stuttgarter Straße

Bestand



Straßenquerschnitt Q 9, Stuttgarter Straße

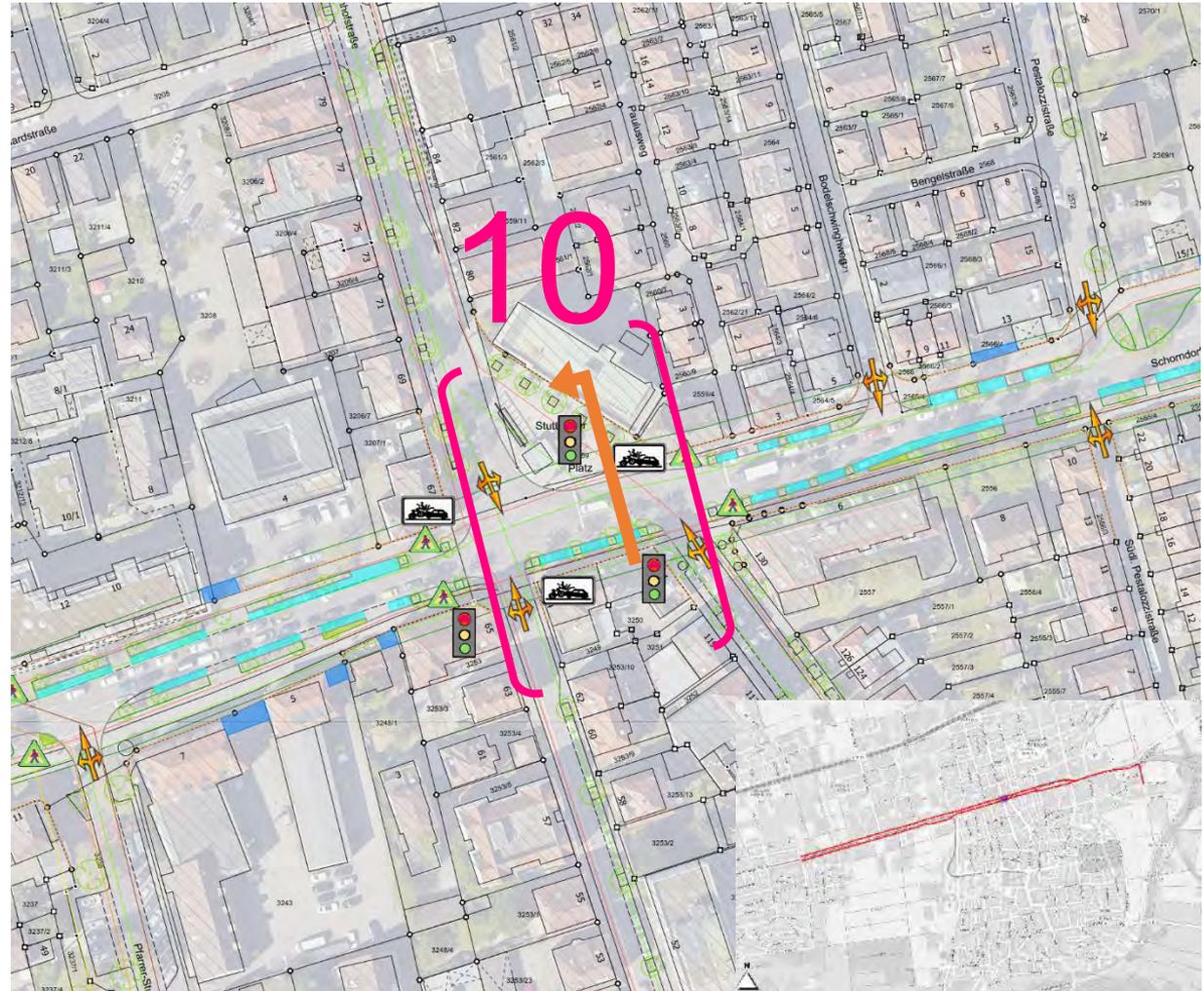
Konzeption



Fotobeispiel

Variante 1

Abschnitt 10 von 18, Stuttgarter Straße

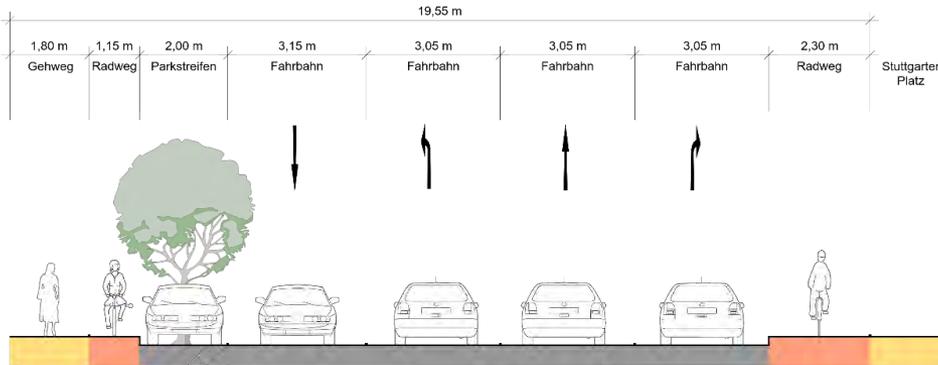


Variante 1

Abschnitt 10 von 18, Stuttgarter Straße

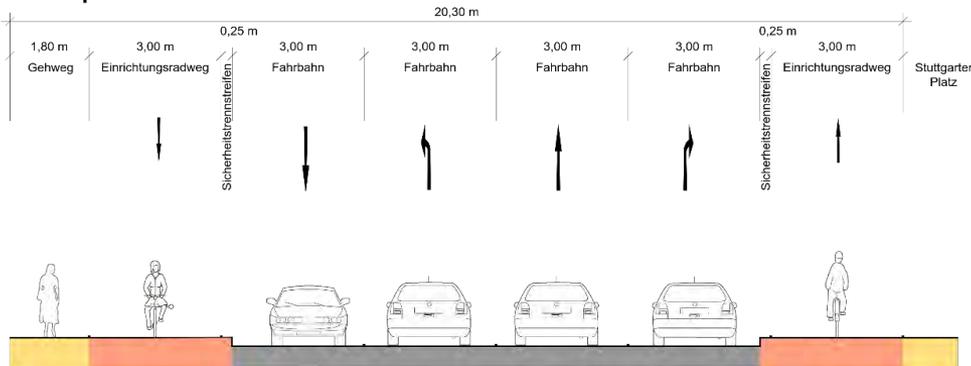
Straßenquerschnitt Q 10, Stuttgarter Straße

Bestand



Straßenquerschnitt Q 10, Stuttgarter Straße

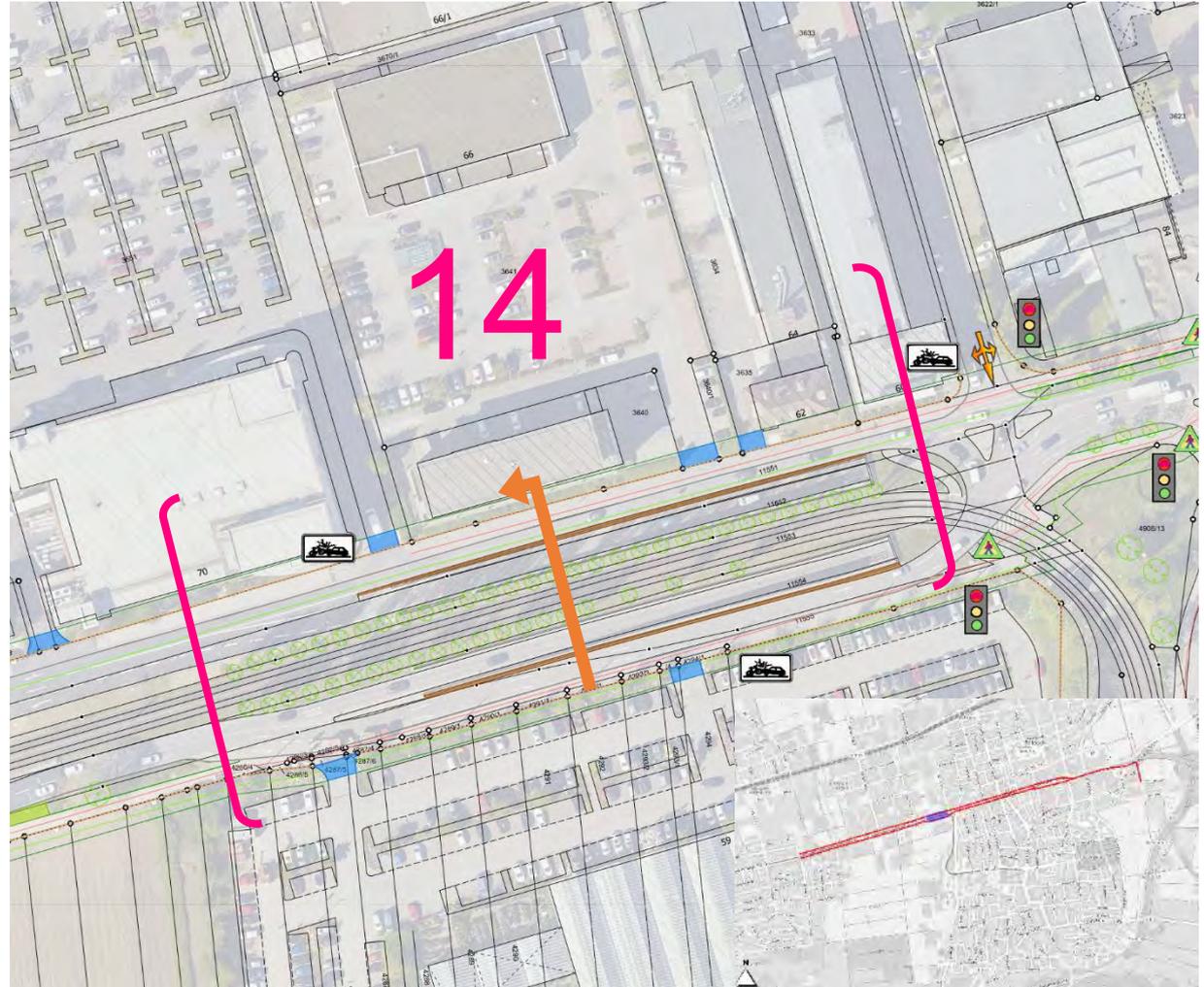
Konzeption



Fotobeispiel mit Engstelle

Variante 1

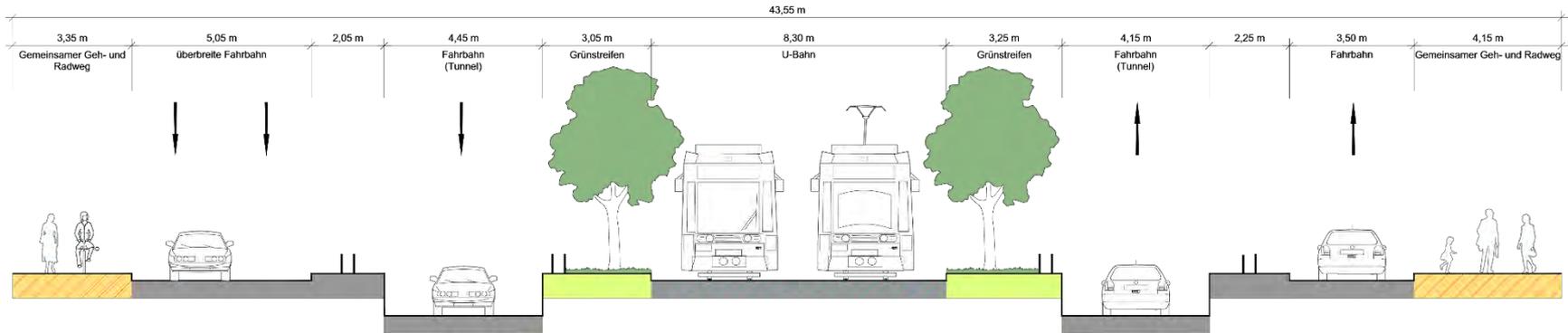
Abschnitt 14 von 18, Stuttgarter Straße



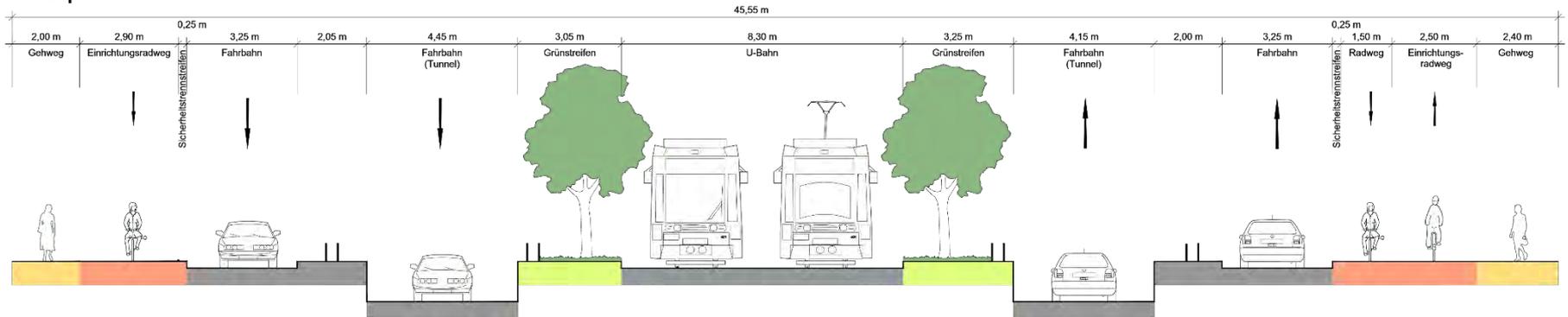
Variante 1

Abschnitt 14 von 18, Stuttgarter Straße

Straßenquerschnitt Q 14, Stuttgarter Straße
Bestand



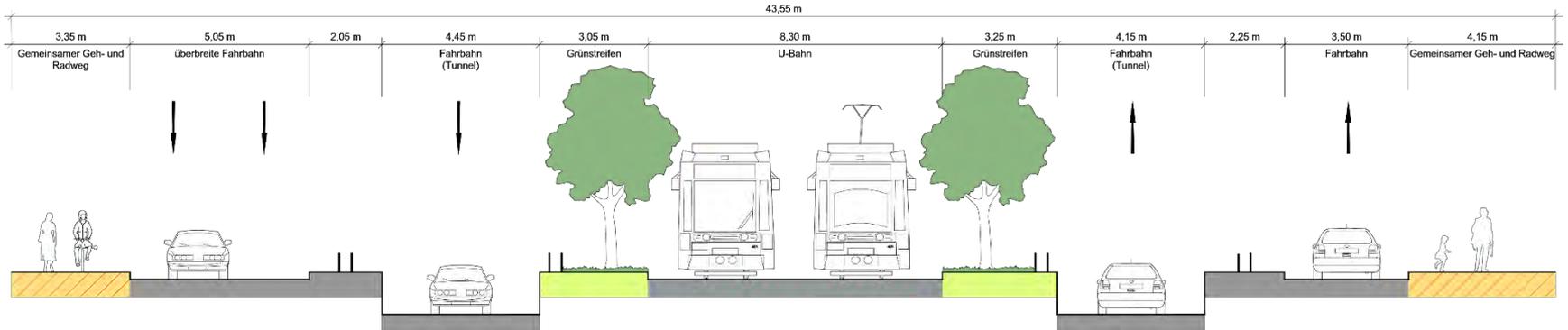
Straßenquerschnitt Q 14, Stuttgarter Straße
Konzeption



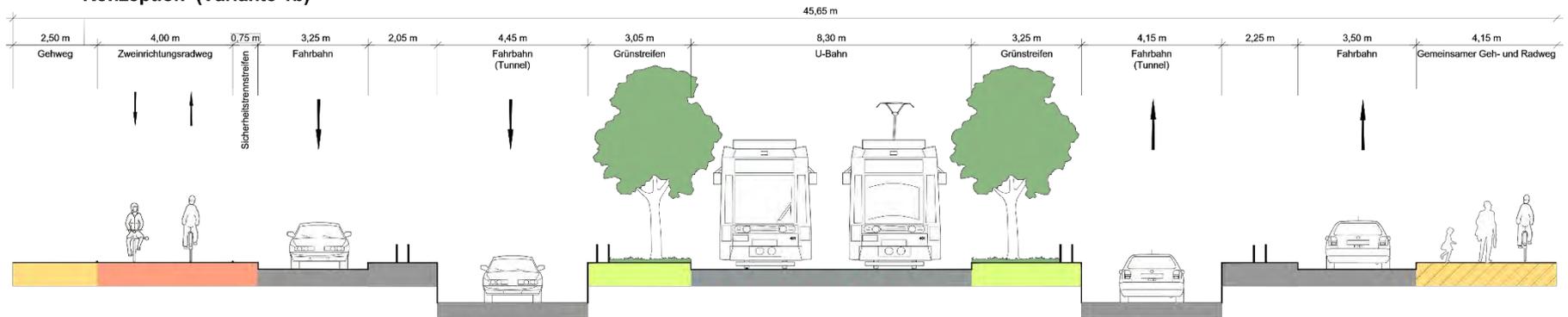
Variante 1b

Abschnitt 14 von 18, Stuttgarter Straße

Straßenquerschnitt Q 14, Stuttgarter Straße
Bestand

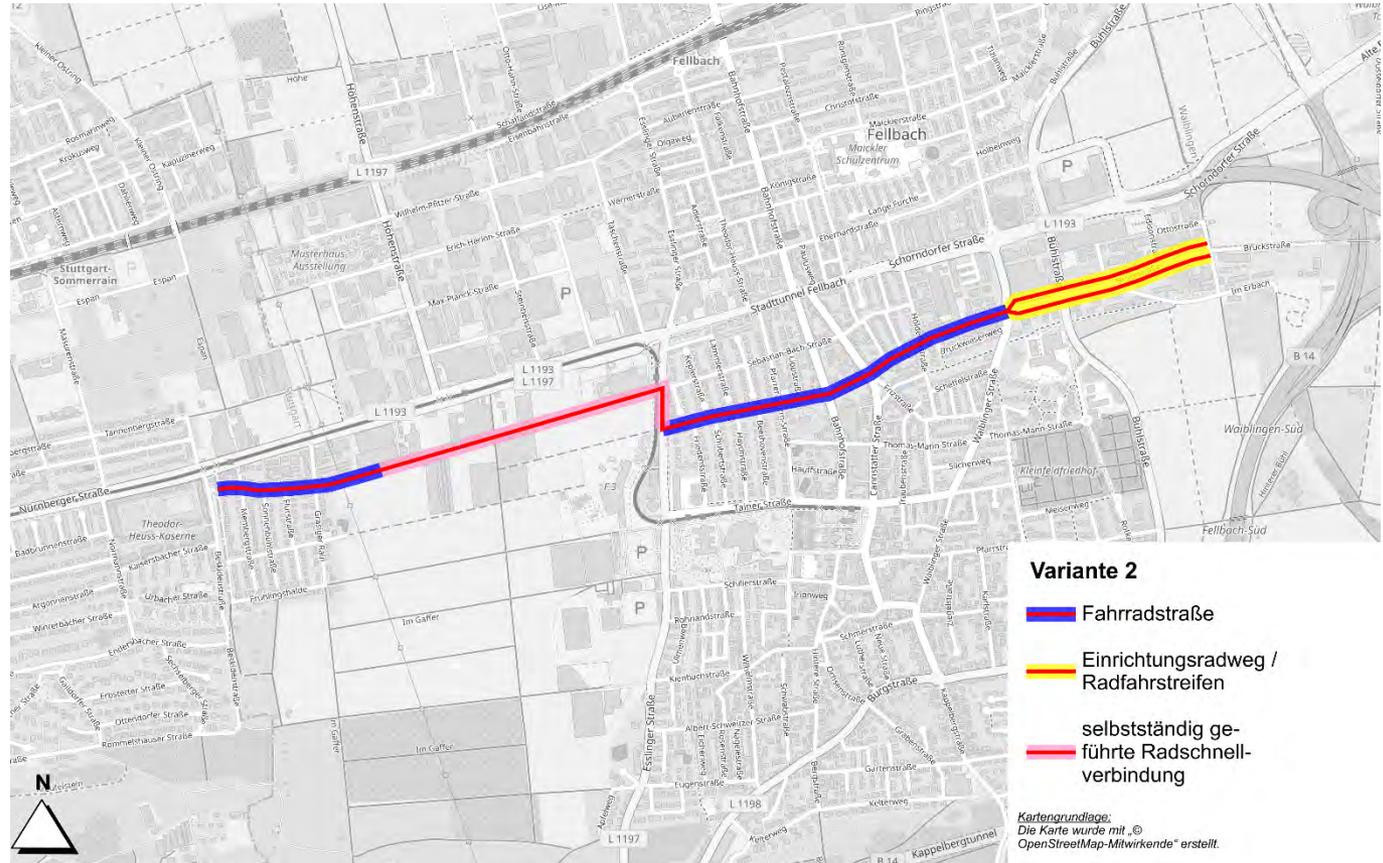


Straßenquerschnitt Q 14, Stuttgarter Straße
Konzeption (Variante 1b)



■ Variantenuntersuchung

Variante 2

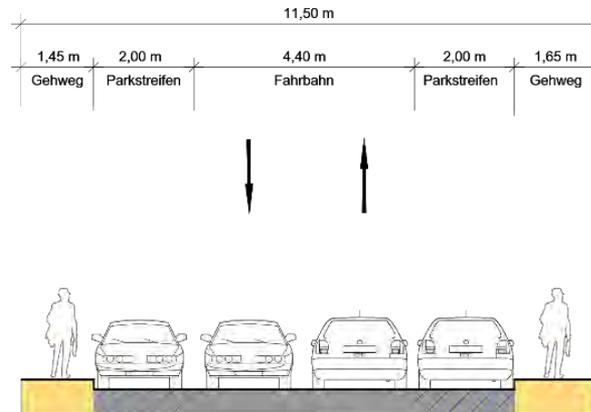


Variante 2

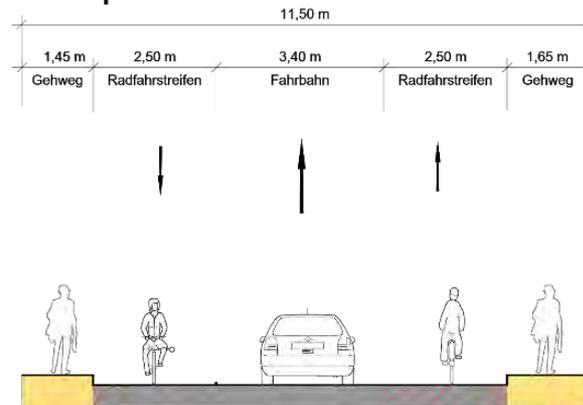
Abschnitt 1 von 11



Straßenquerschnitt Q 1.1, Bruckstraße Bestand

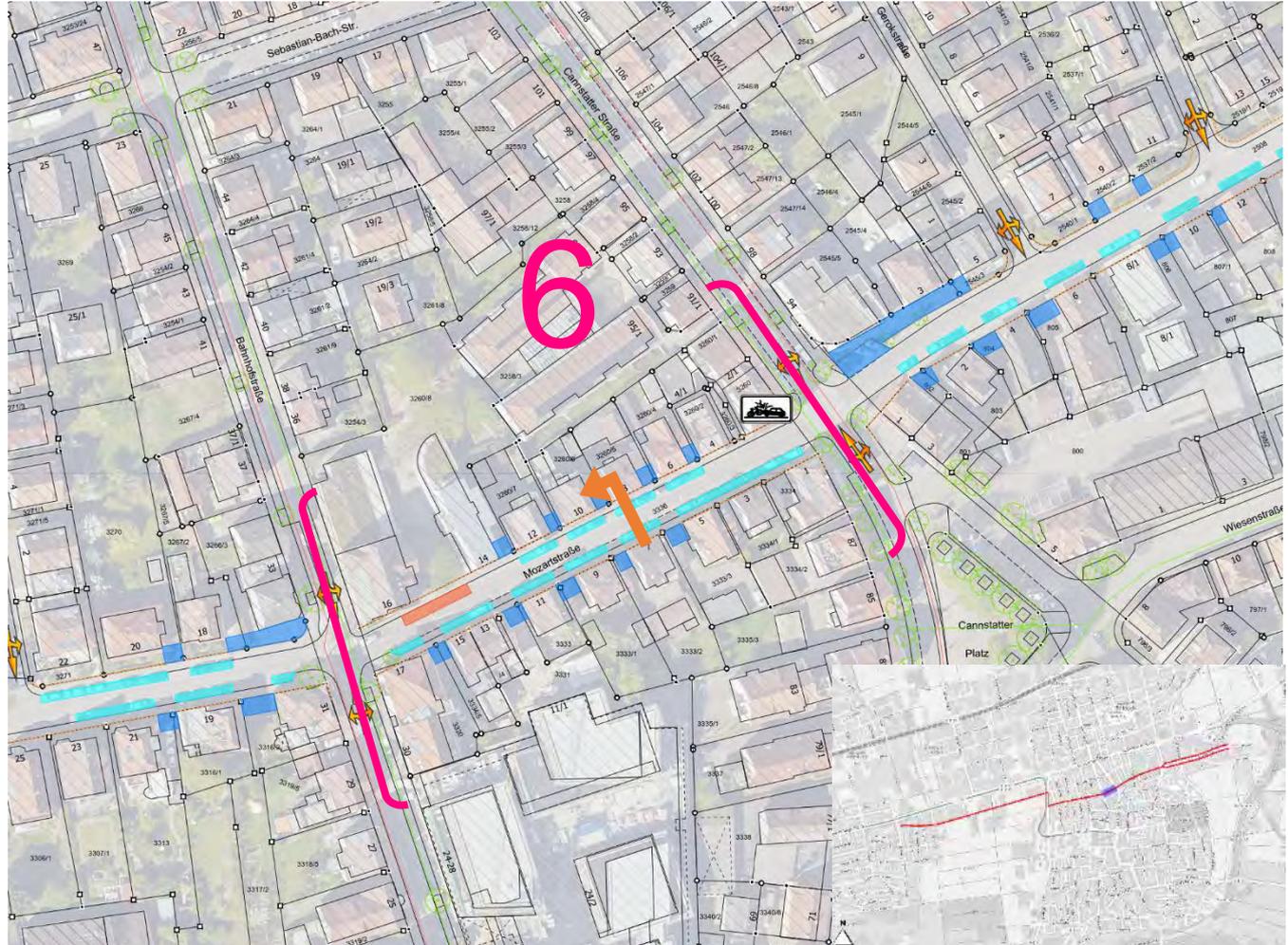


Straßenquerschnitt Q 1.1, Bruckstraße Konzeption



Variante 2

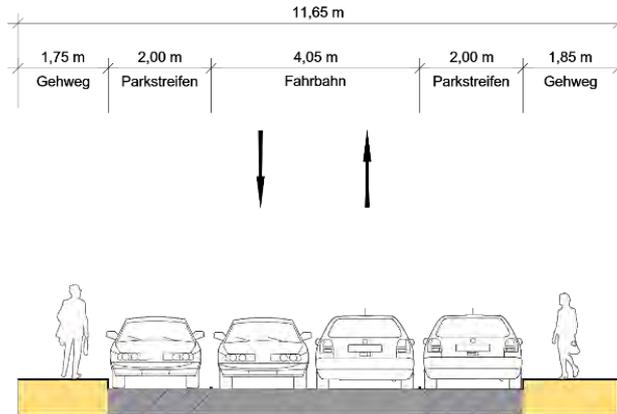
Abschnitt 6 von 11



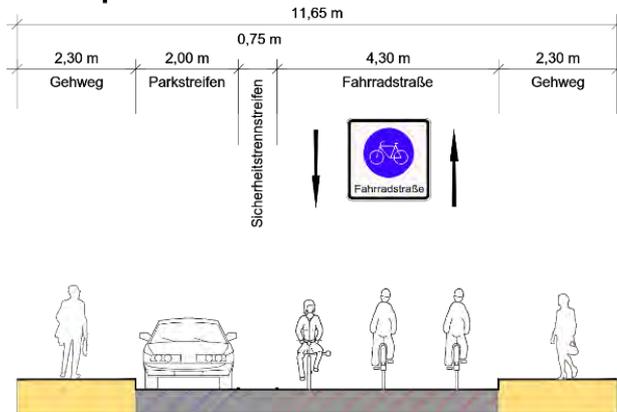
Variante 2

Abschnitt 6 von 11

Straßenquerschnitt Q 6, Mozartstraße Bestand



Straßenquerschnitt Q 6, Mozartstraße Konzeption



Fotobeispiel

Variante 2

Abschnitt 8 von 11

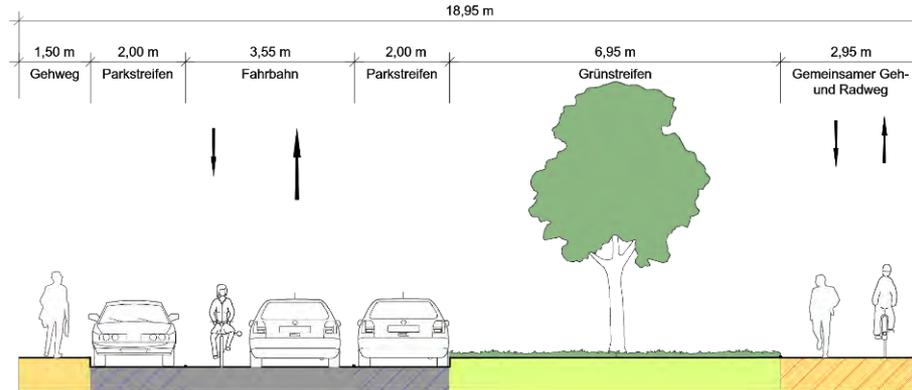




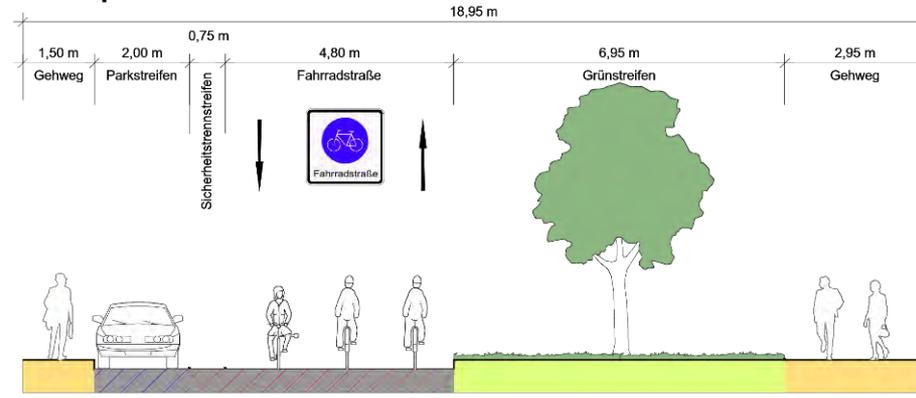
Variante 2

Abschnitt 8 von 11

Straßenquerschnitt Q 8, Mozartstraße Bestand



Straßenquerschnitt Q 8, Mozartstraße Konzeption



Variante 2

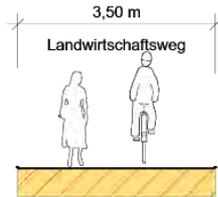
Abschnitt 10 von 11



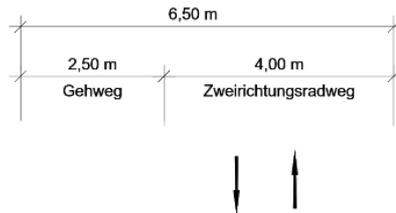
Variante 2

Abschnitt 10 von 11

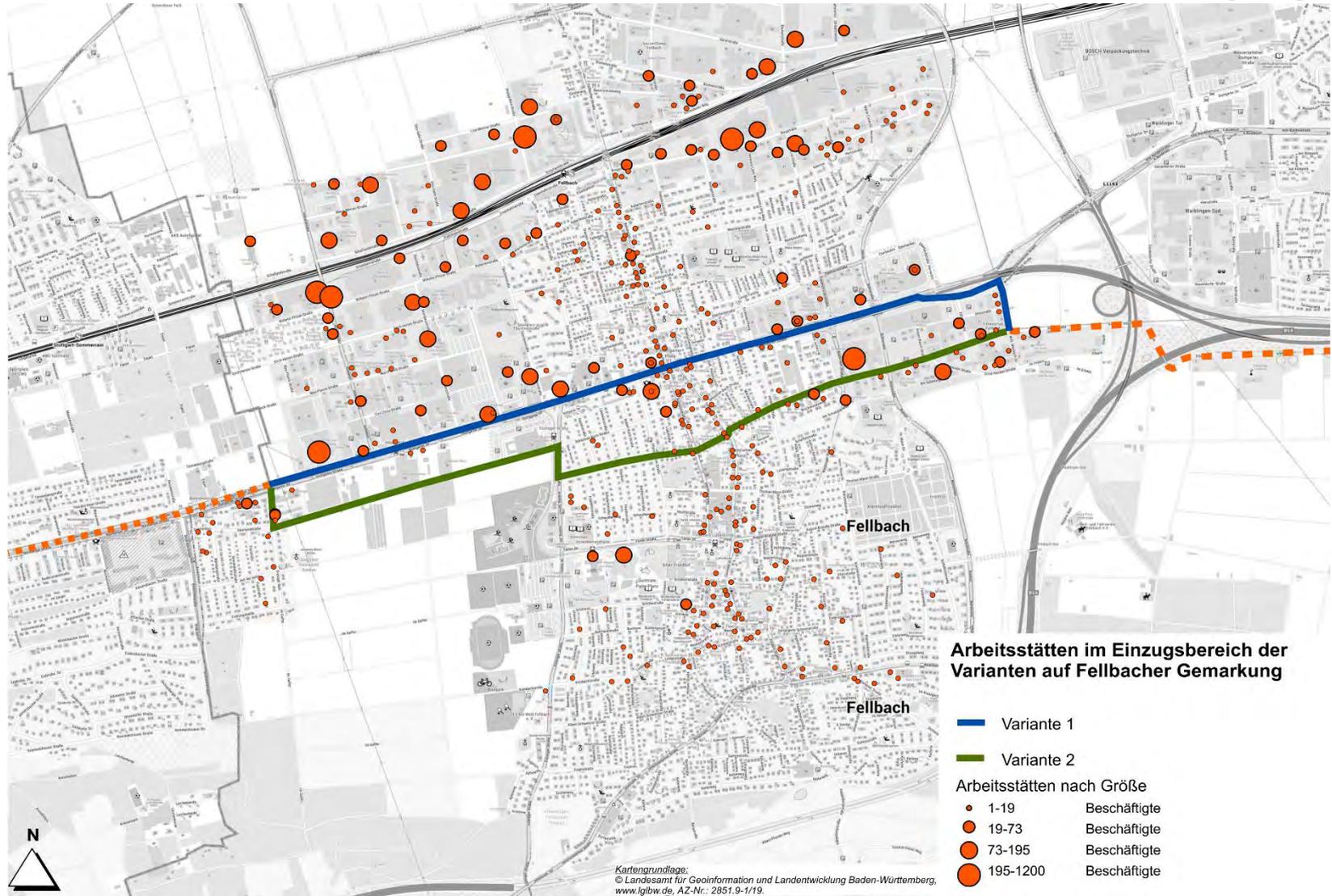
Straßenquerschnitt Q 10, Landwirtschaftsweg Bestand



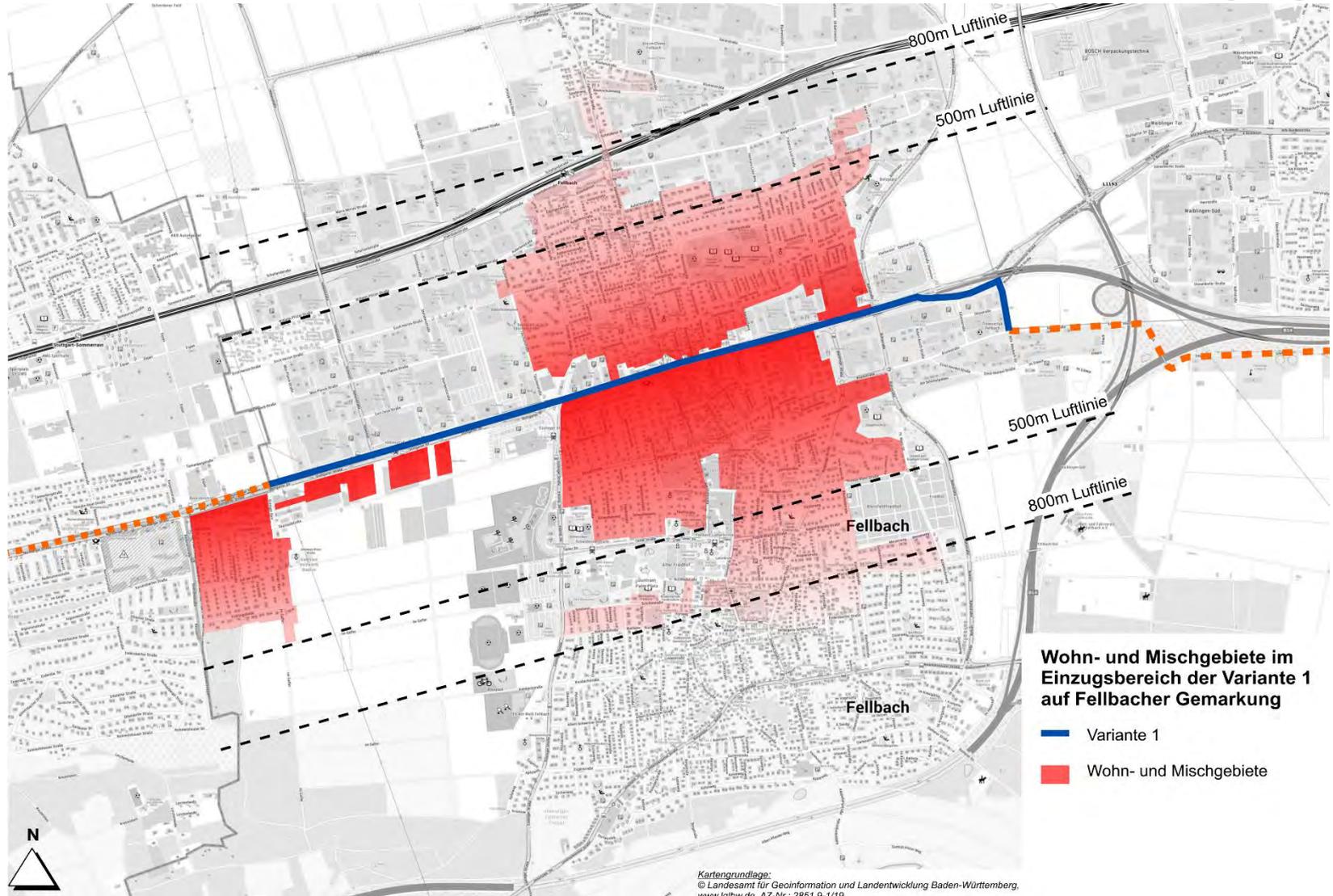
Straßenquerschnitt Q 10, Selbständig geführte Radschnellverbindung (Landwirtschaftlicher Verkehr frei) Konzeption



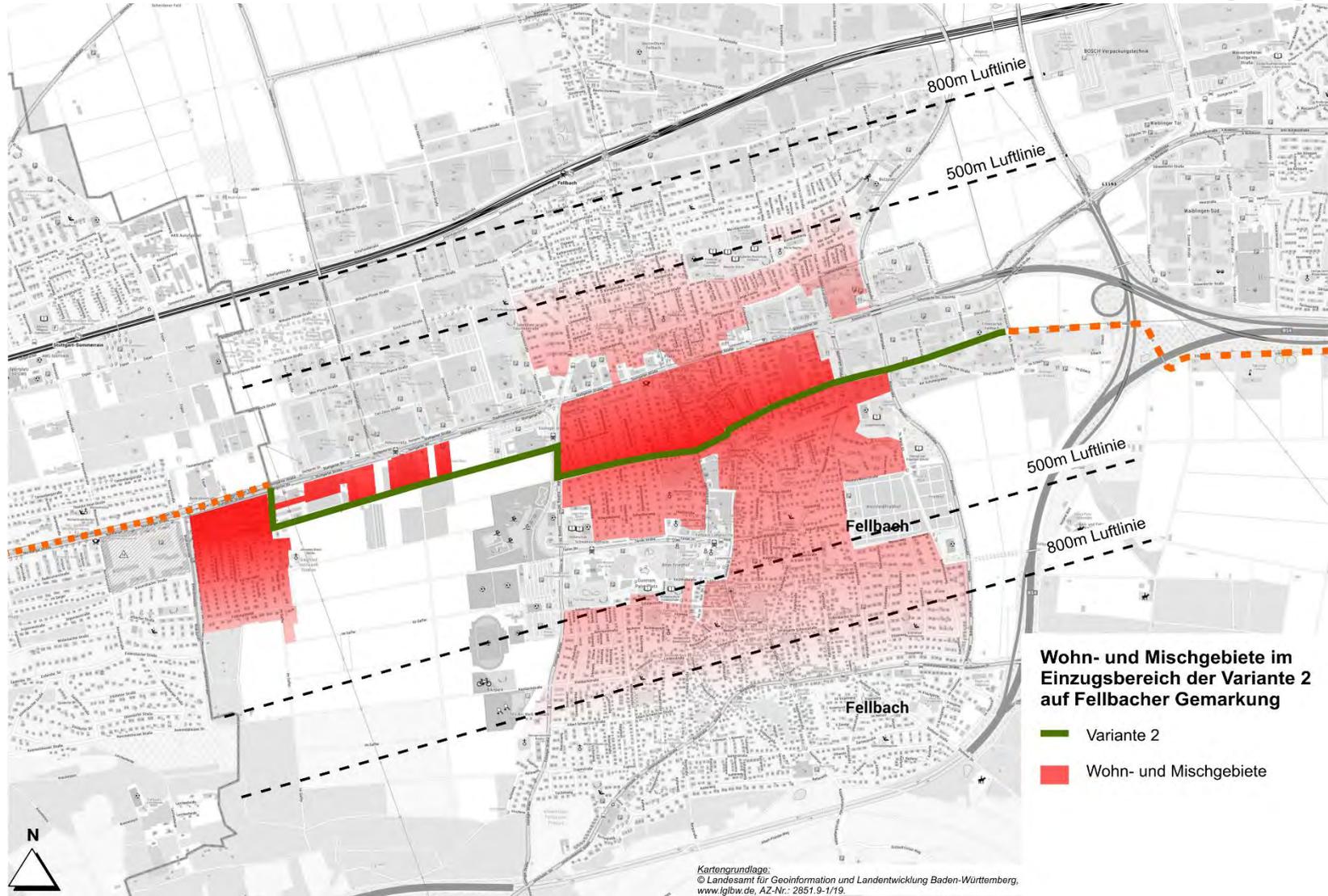
Arbeitsstätten



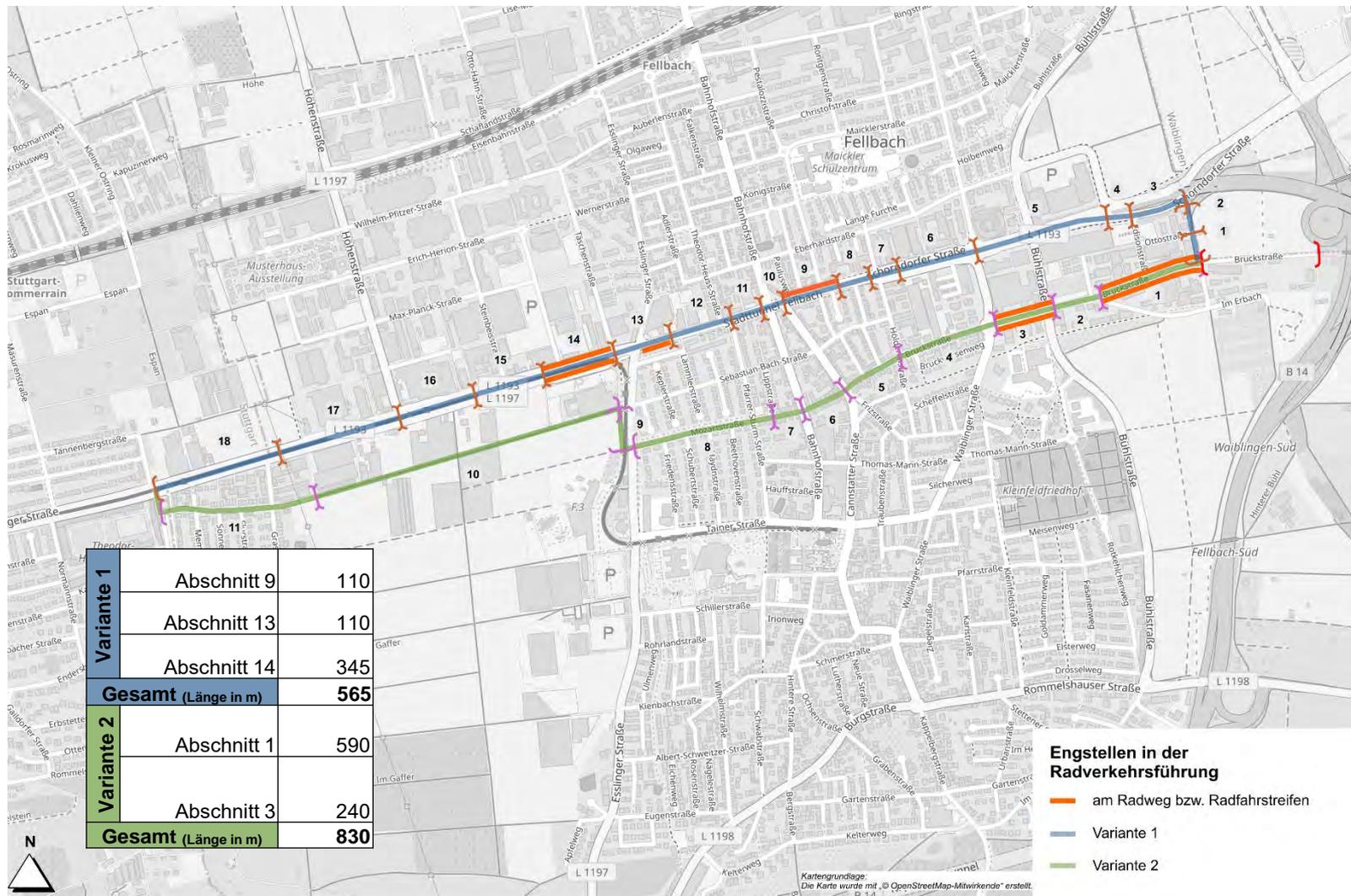
Wohn- und Mischgebiete Variante 1



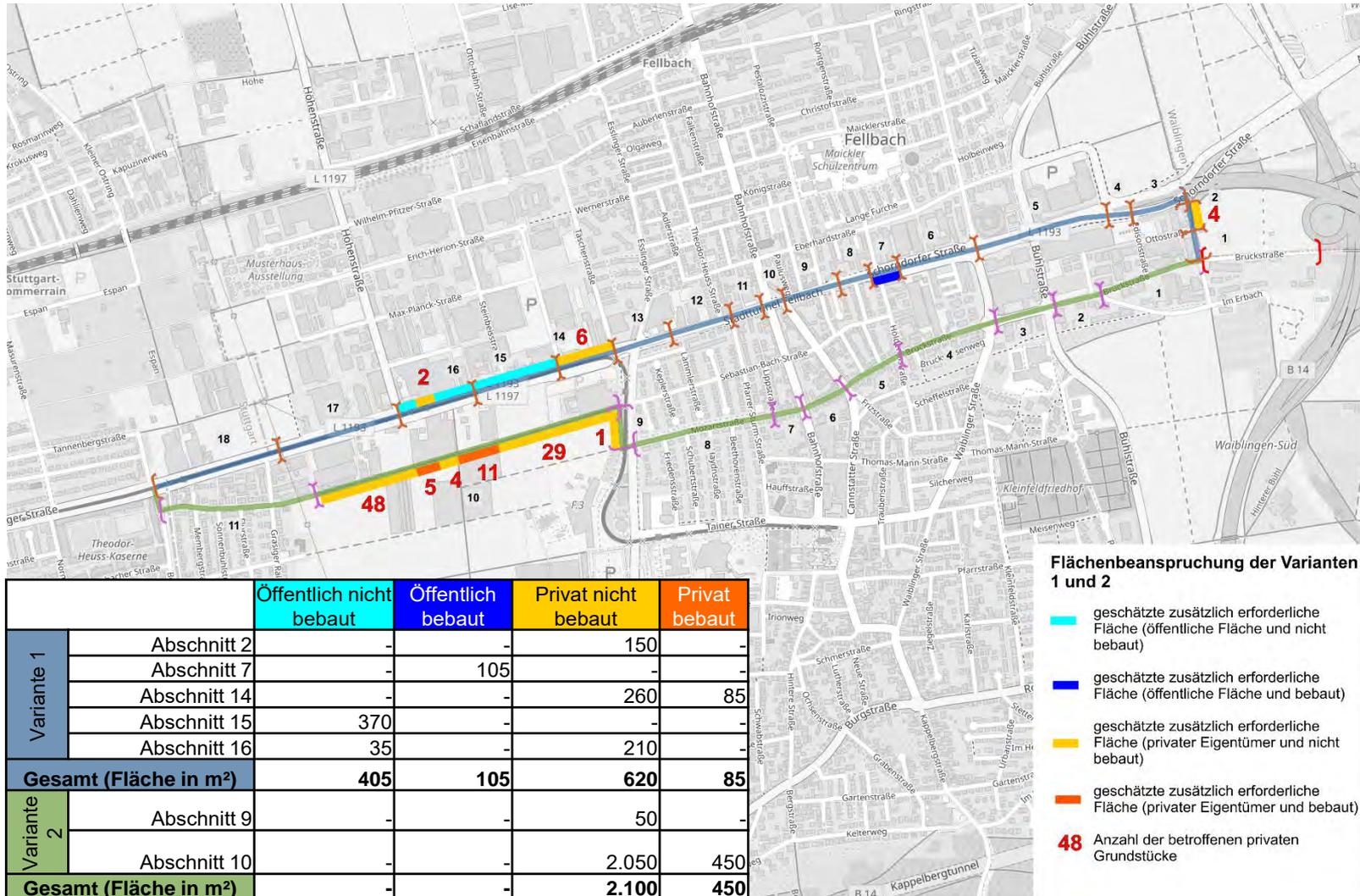
Wohn- und Mischgebiete Variante 2



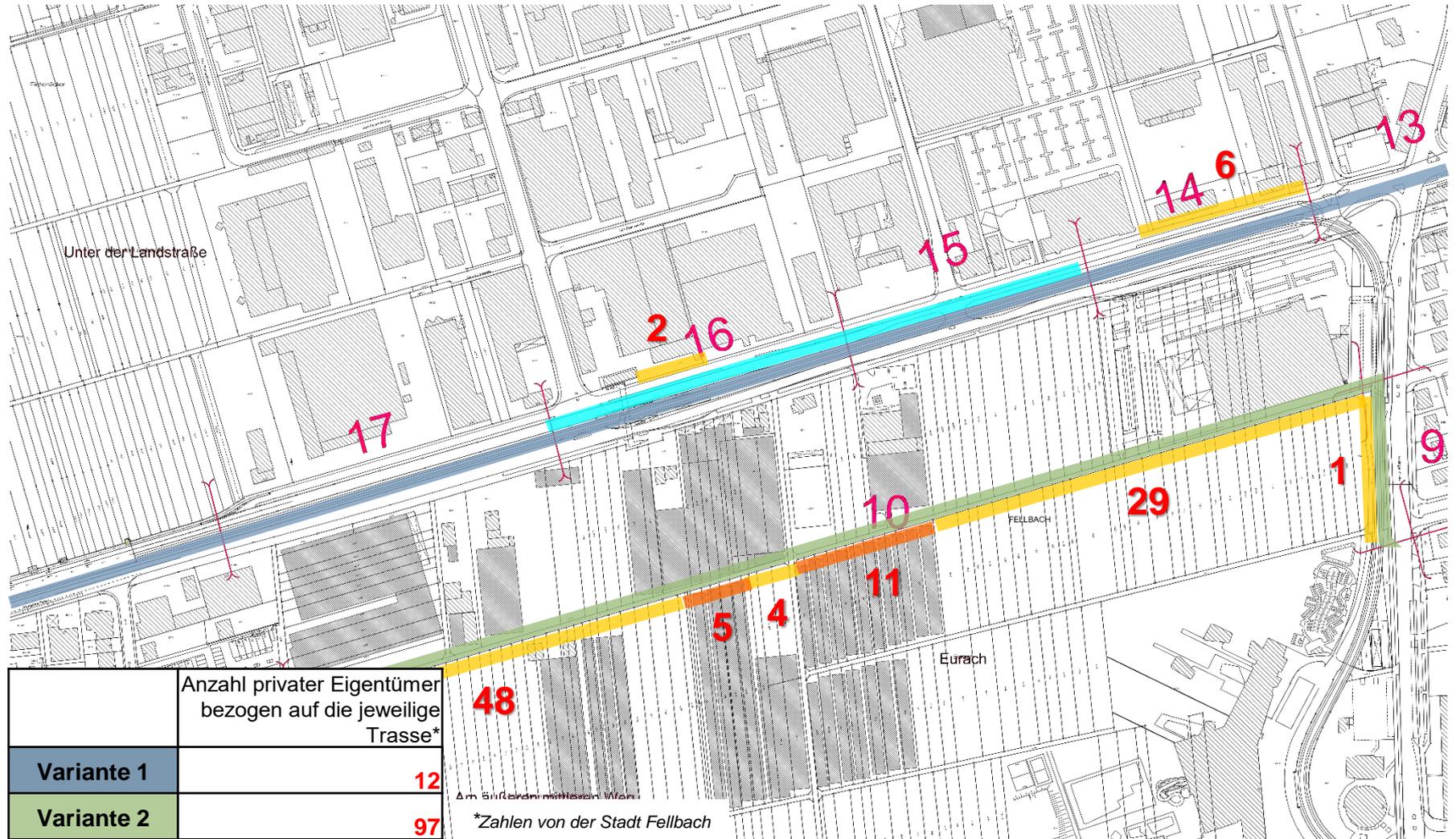
Engstellen in der Radverkehrsführung



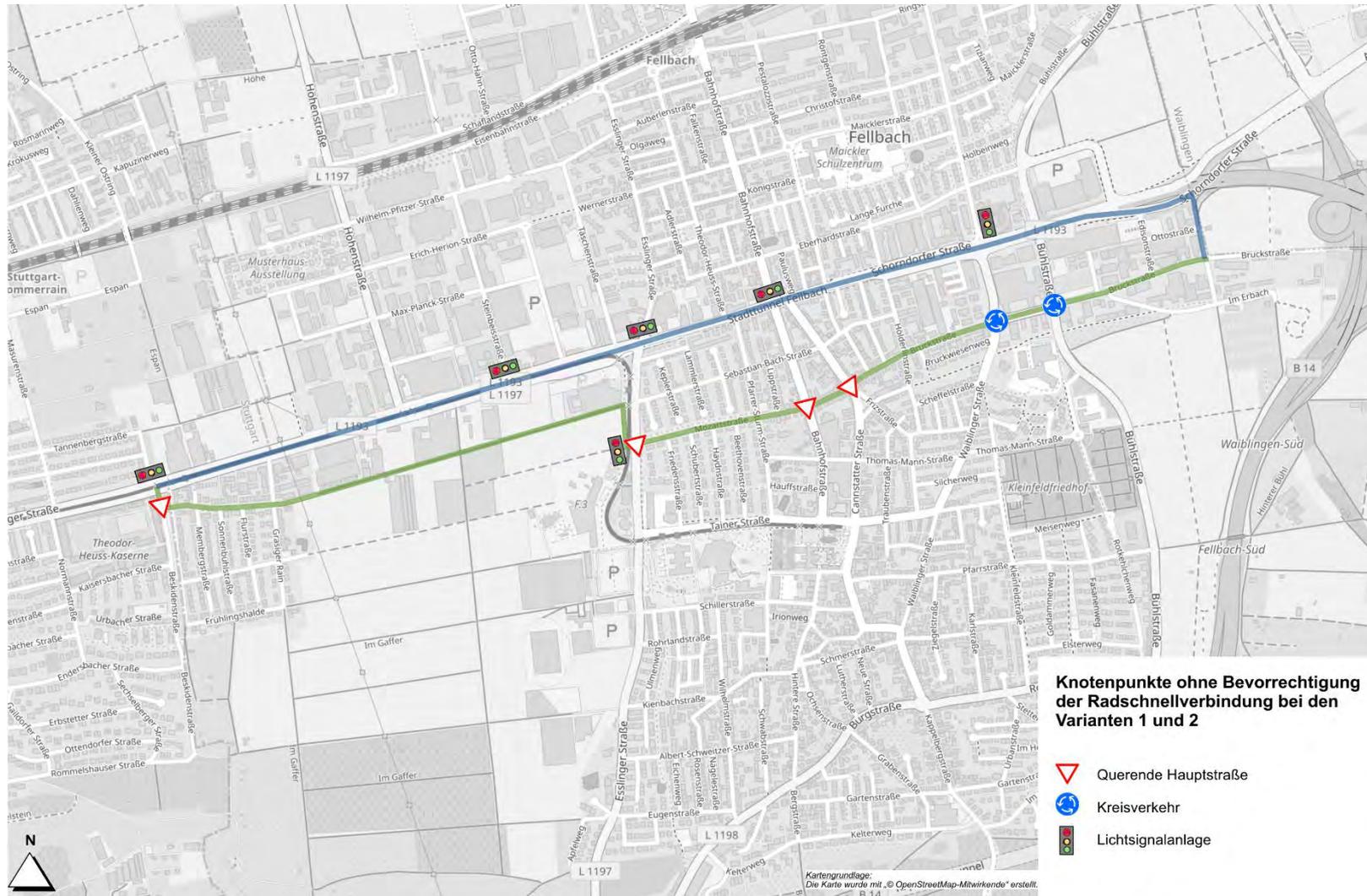
Flächenbeanspruchung



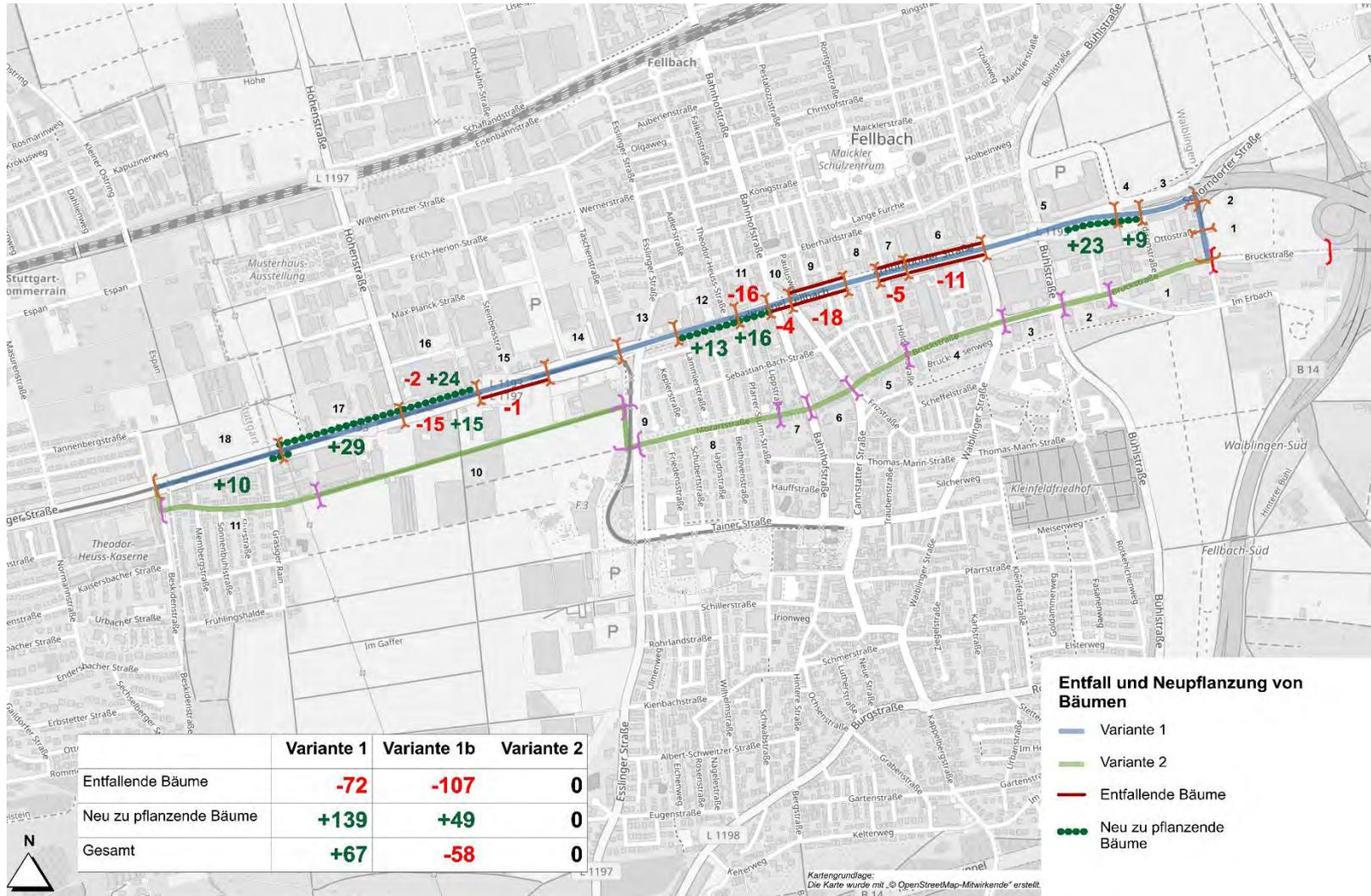
■ Flächenbeanspruchung



Knotenpunkte mit Wartezeiten

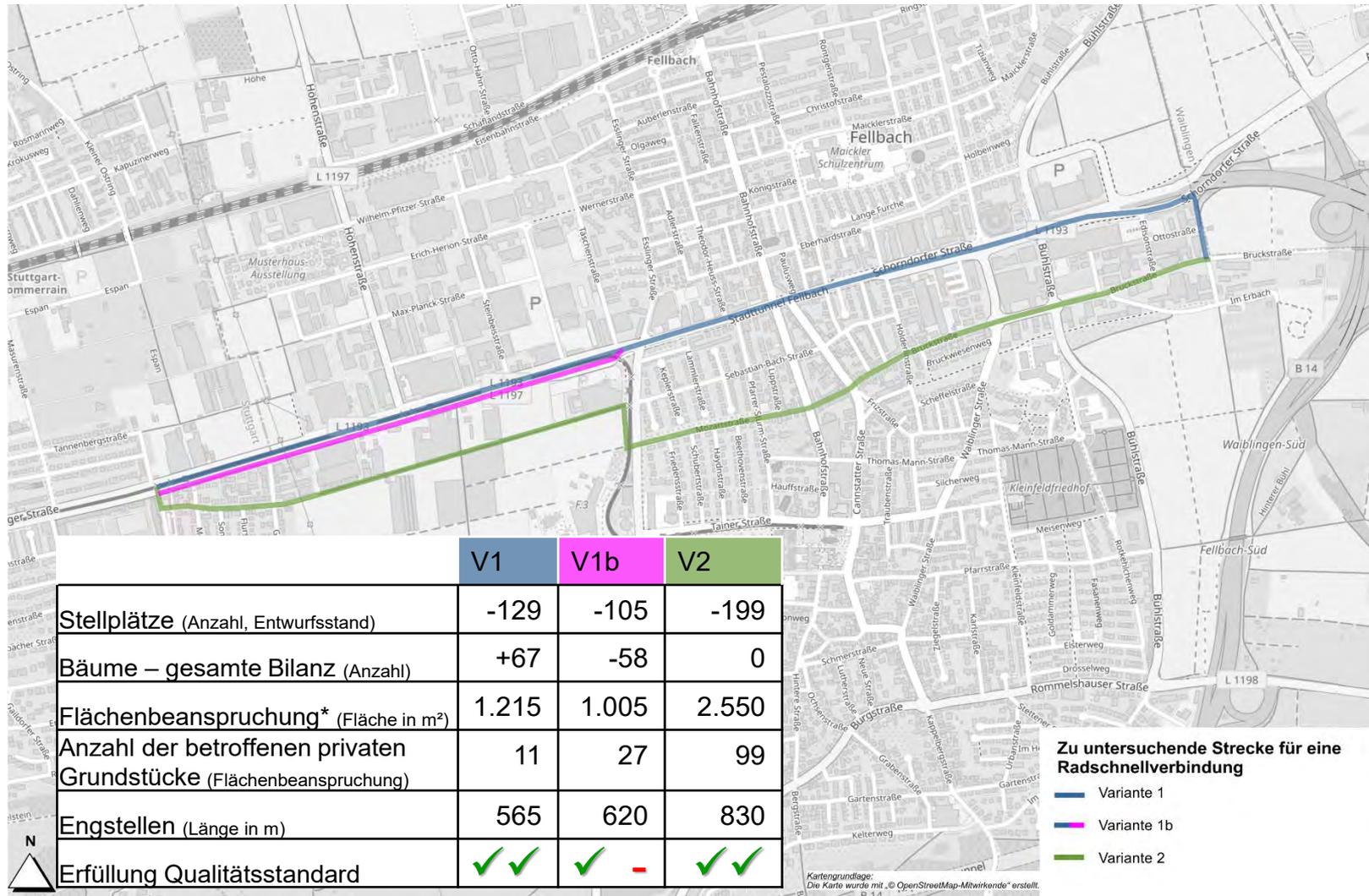


Entfall und Neupflanzung von Bäumen





Vergleich der Bewertungskriterien





NAHMOBILITÄT UND MOBILSTATIONEN



Willkommen auf den Grünen Infrastrukturen der Metropole Ruhr!

Mit vielen Projekten hat sich die Metropole Ruhr auf den grünen Weg gemacht. Zwei Beispiele: Mit neuen Nahmobilitätsangeboten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.

Zu Fuß gehen und Rad zu fahren spielt für viele Menschen eine wichtige Rolle im Alltag. Das regionale Radwegenetz im Ruhrgebiet leistet schon heute einen Beitrag zu einer besseren Mobilität. Mit dem Radschleifweg Ruhr (RS1) schaffen der Regionalverband Ruhr, der Landesbetrieb Straßen NRW und die beteiligten Städte ein vernetztes Straßennetz und die wichtigsten Knotenpunkte für die Nahmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner.

Der RS1 verbindet zu Fuß gehen und Rad fahren miteinander. So wird die umweltfreundliche Abgabe von CO₂ gesenkt, was sich positiv auf die Luftqualität und das Klima auswirkt. Zudem wird die Gesundheit der Bevölkerung gefördert.

Das ist die Idee der Metropole Ruhr: durch grüne Wege zu den wichtigsten Einfallslinien des täglichen Lebens anzuregen. Dazu gibt es auch in bestimmten Orten Verkehrsleistungen zu weiteren Verkehrsmitteln wie Bus und Fernverkehr.

Das kann auch die Einrichtung von Mobilitätsstationen sein. Sie bieten als Verkehrsknotenpunkte z. B. einen barrierefreien Umstieg in Bus und Fernverkehr, Fahrradabstellplätze, Sitzplätze für das Auto, Leihräder und Landshäufigkeit und oftmals auch einen Anlaufpunkt für Informationen rund um die Fortbewegung.

Hier am Standort Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr wird besonders deutlich, wie wichtig die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger für die Förderung der Nahmobilität ist.



130a Einmal umhören in der Metropole Ruhr
Quelle: Regionalverband Ruhr



Südostseite Ruhr in der Ruhr

www.rs1-ruhr.de

Weitere Informationen über den Regionalverband Ruhr entlang des RS1 finden Sie in Essen an der Sogardbrücke, am Krupp-Park in Neeroldoc und am Abweg Barberke.



RS1 in Mülheim an der Ruhr

■ Fotobeispiele



RS1 in Mülheim an der Ruhr

DANKE FÜR DIE
AUFMERKSAMKEIT

Deutschland

Josef-Felder-Straße 53
81241 München
T +49 89 2000149 0 • F +49 89 2000149 20
info@bernard-gruppe.com

Niederlassung Aalen
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
T +49 7361 5707 0 • F +49 7361 5707 915
info@bernard-gruppe.com