

Vorstellung Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang-Waiblingen

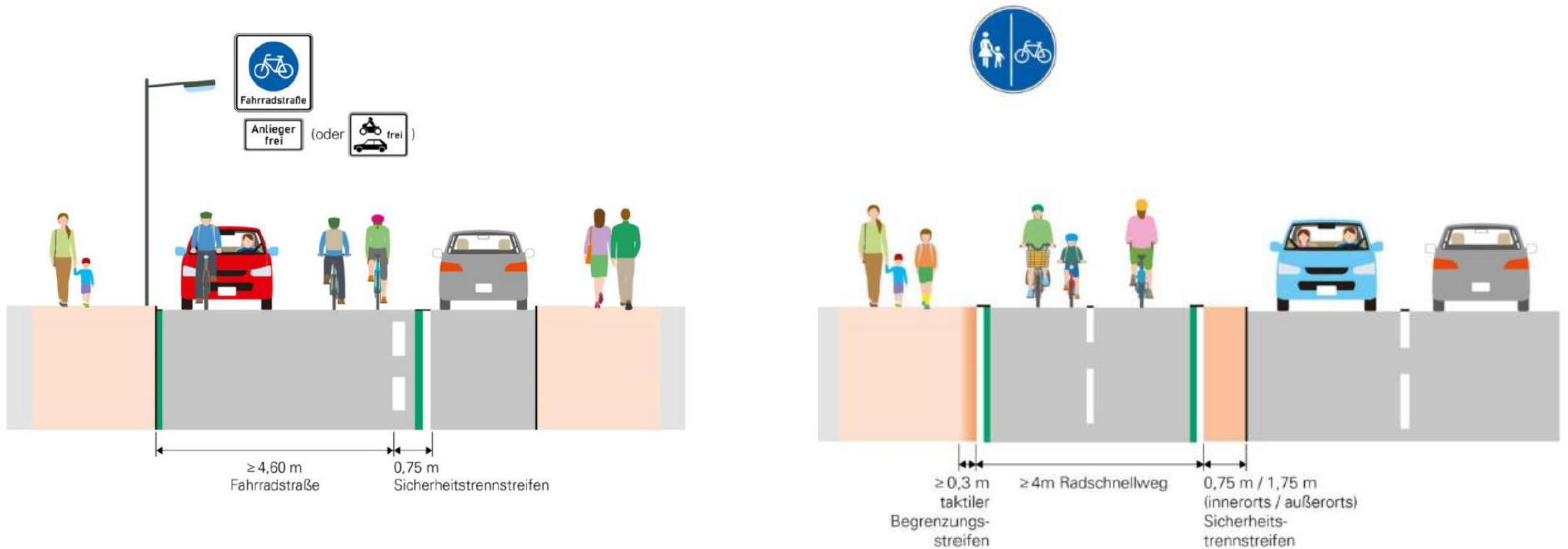
Backnang am 05.02.2026

Definition Radschnellwege

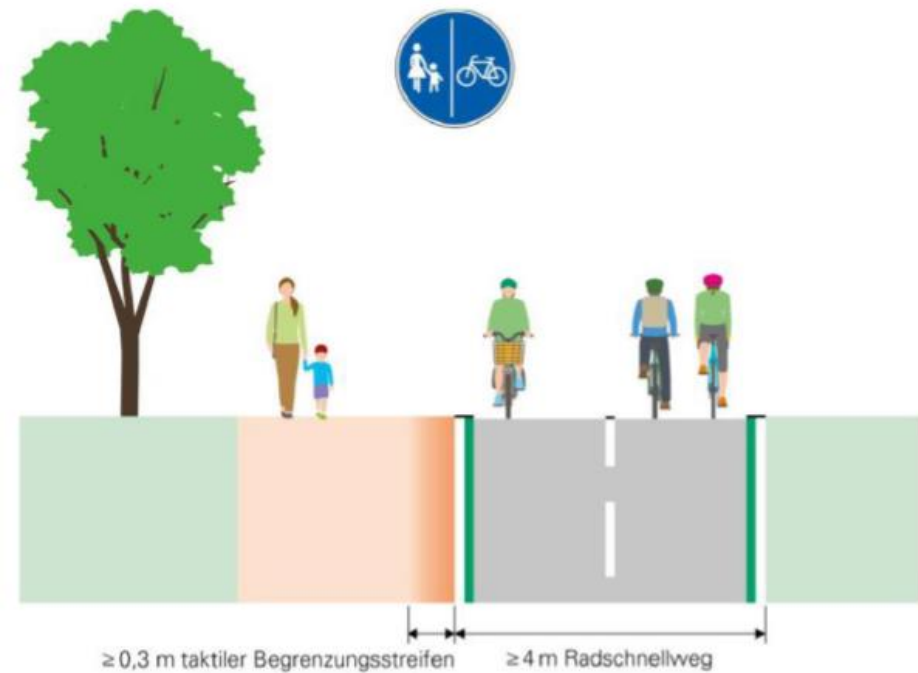
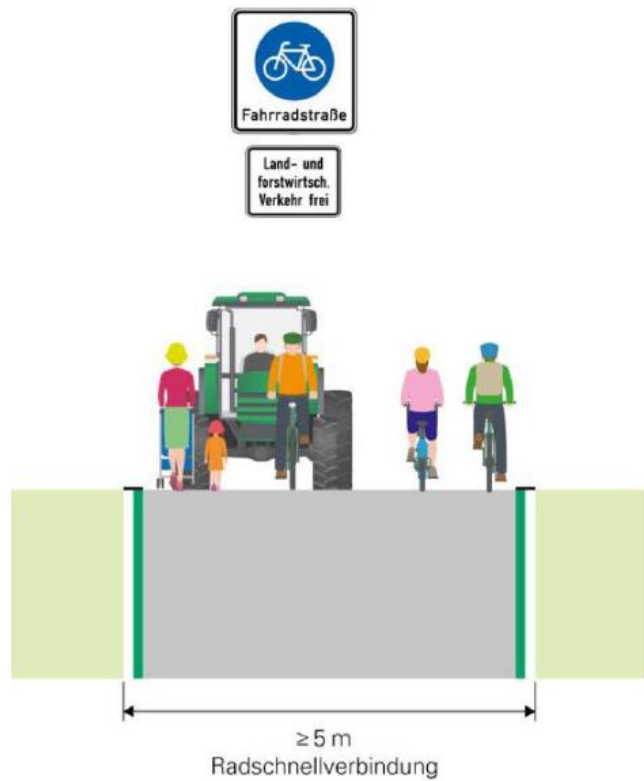


- **Direktverbindung**
- möglichst **kreuzungsfrei** (Über-/Unterführung)
- **Geringe Verlustzeiten** (Bevorrechtigung an Knotenpunkten)
- Trennung der Verkehrsarten
- Betriebsdienst / Winterdienst
- **Verbindung zweier Mittelzentren mit** einem attraktiven Wirtschaftsraum und **hohen Pendlerverflechtungen**

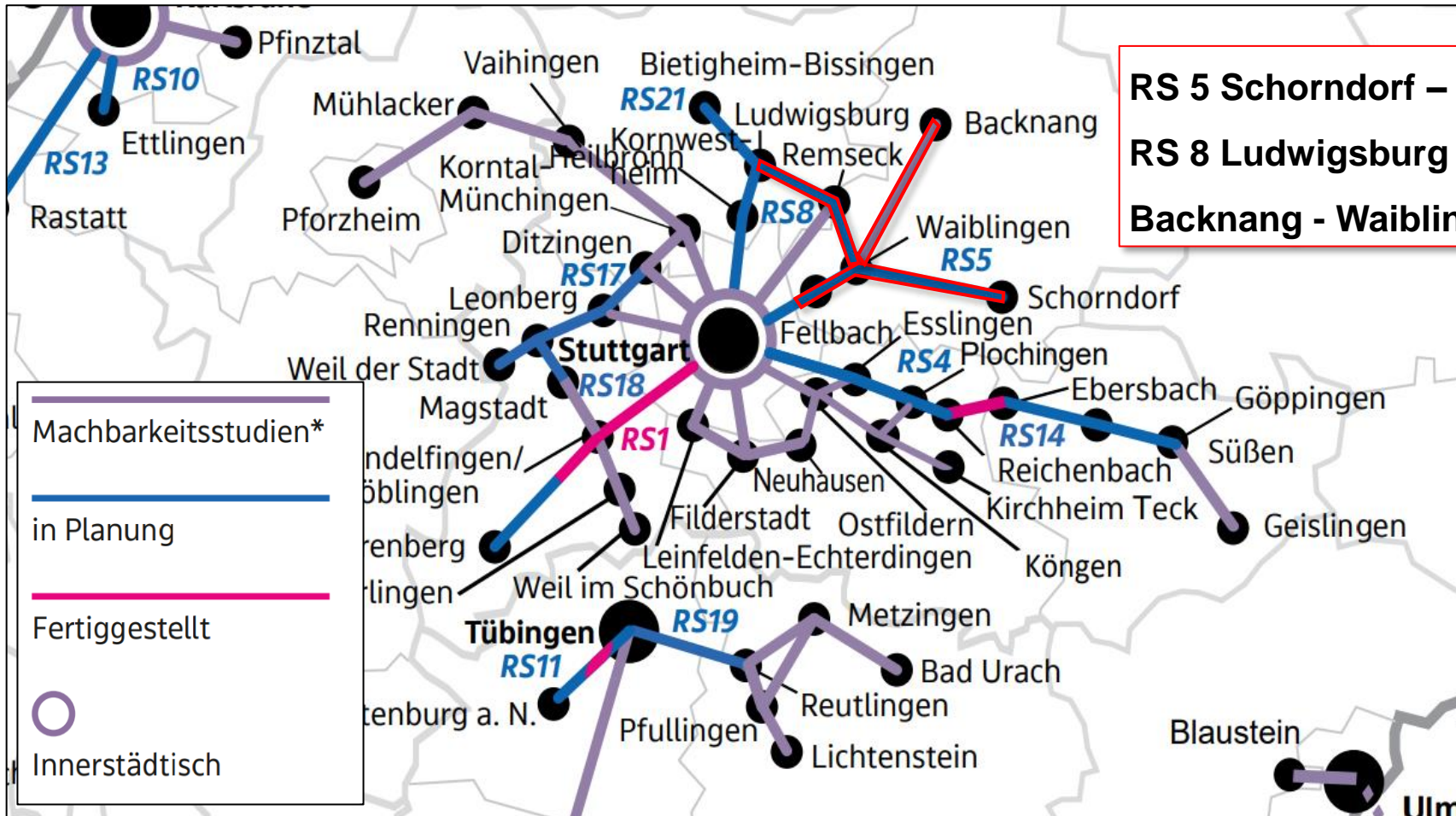
Führungsformen innerorts



Führungsformen außerorts



Radschnellverbindungen im Rems-Murr-Kreis

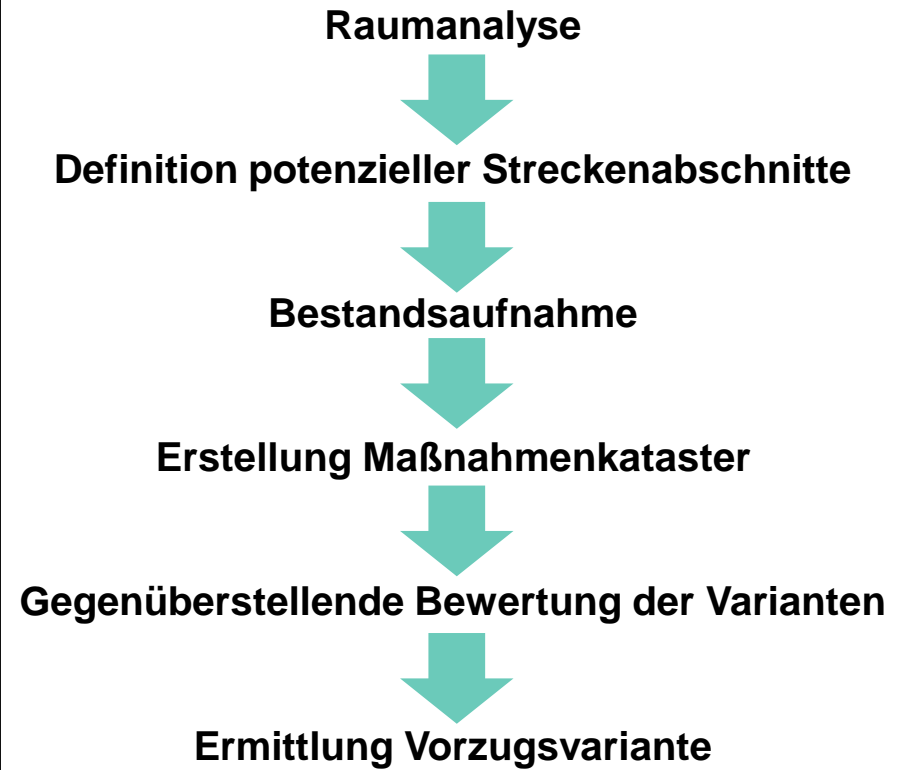
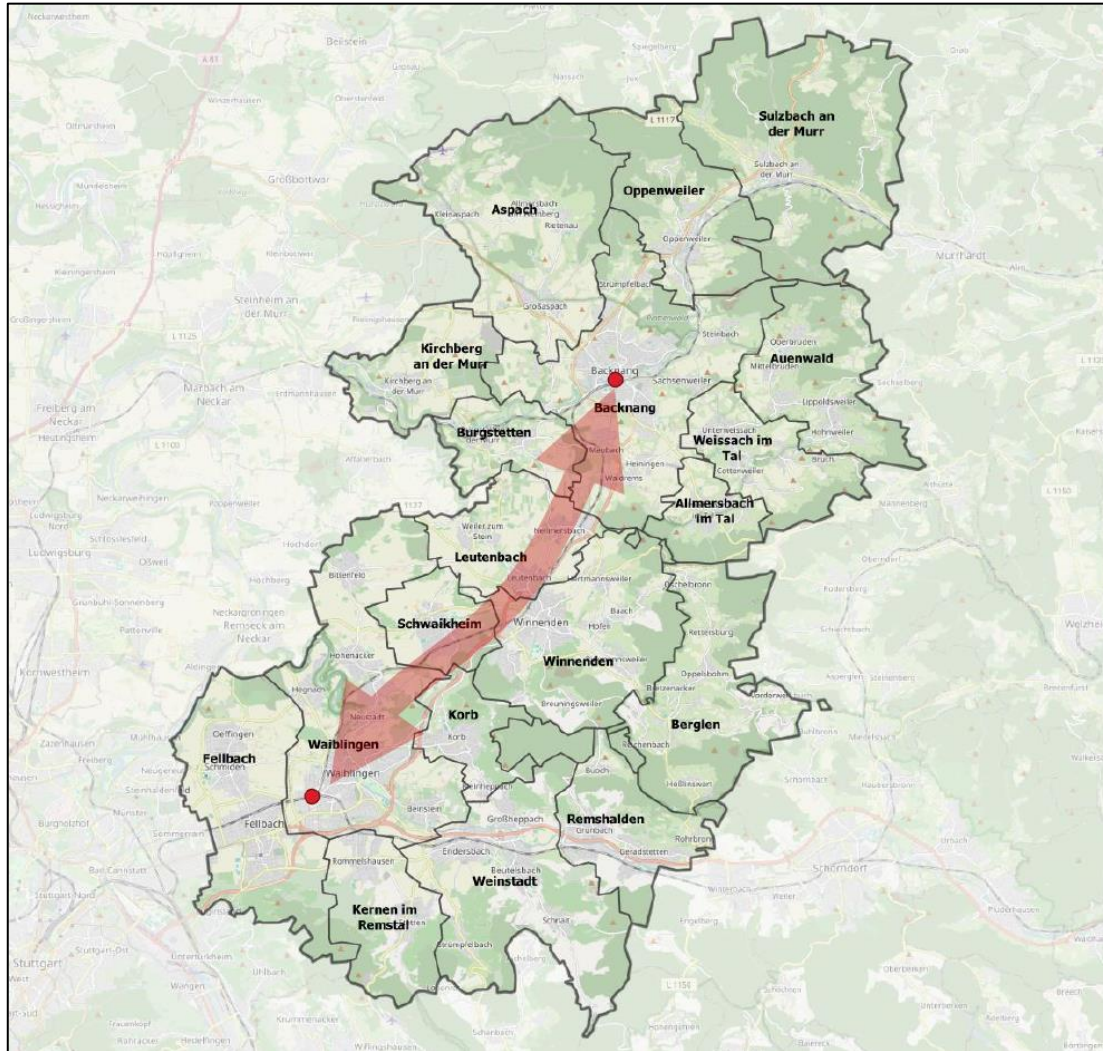


RS 5 Schorndorf – Fellbach
RS 8 Ludwigsburg – Waiblingen
Backnang - Waiblingen

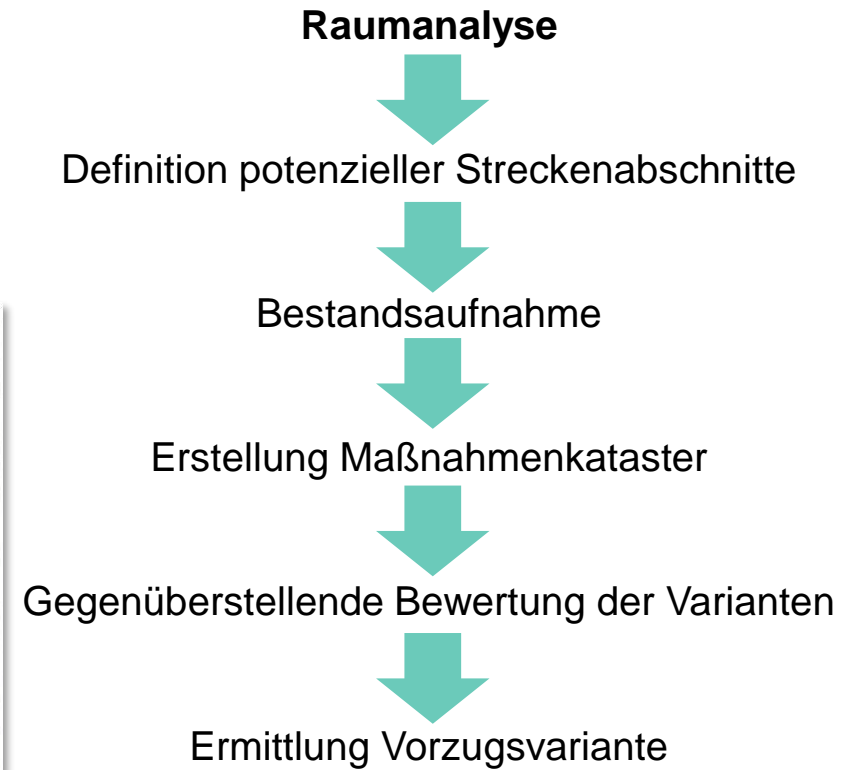
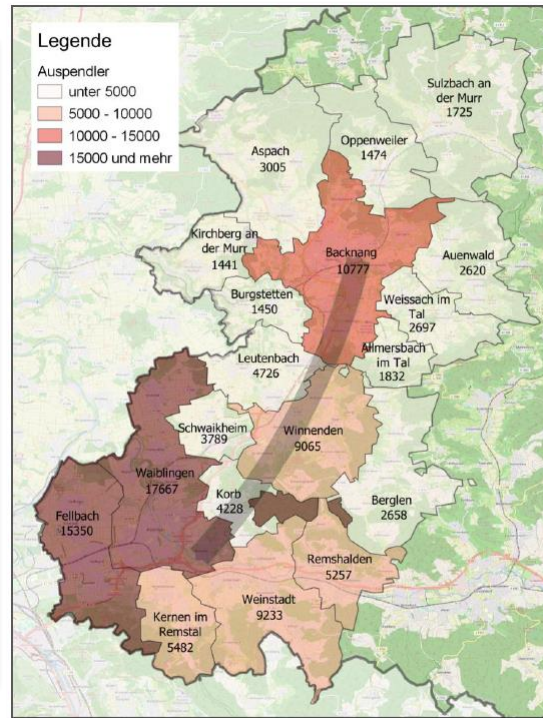
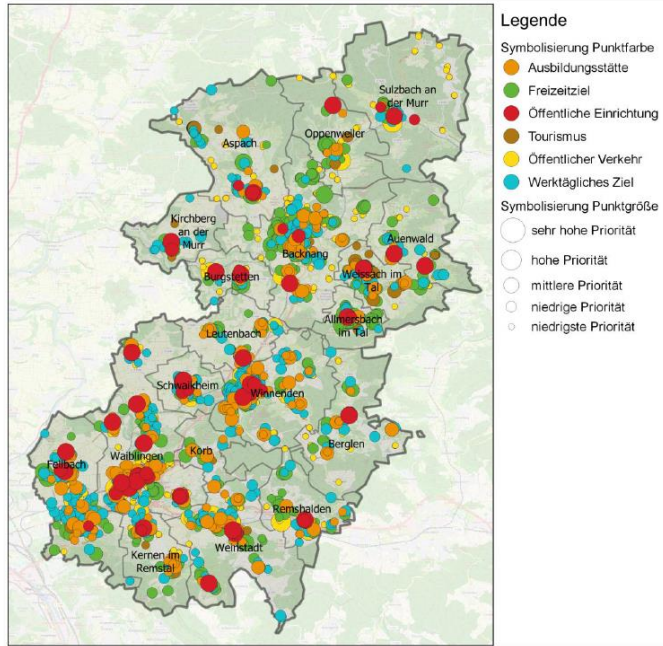
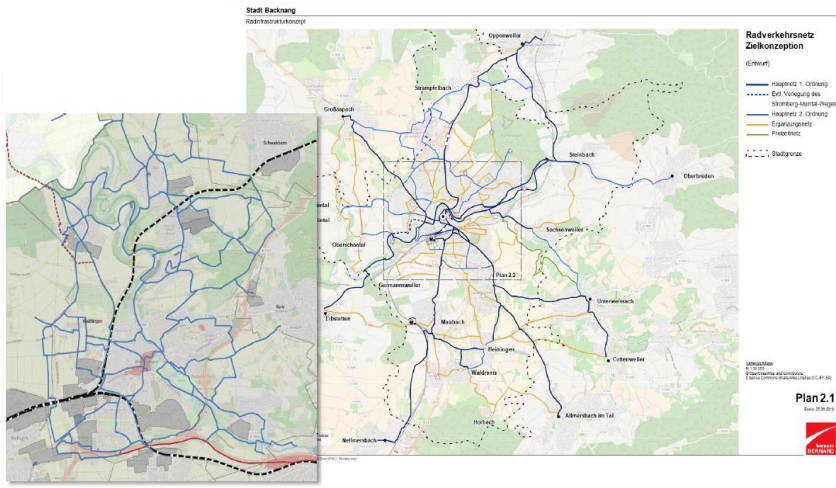
Radschnellverbindungen im Rems-Murr-Kreis



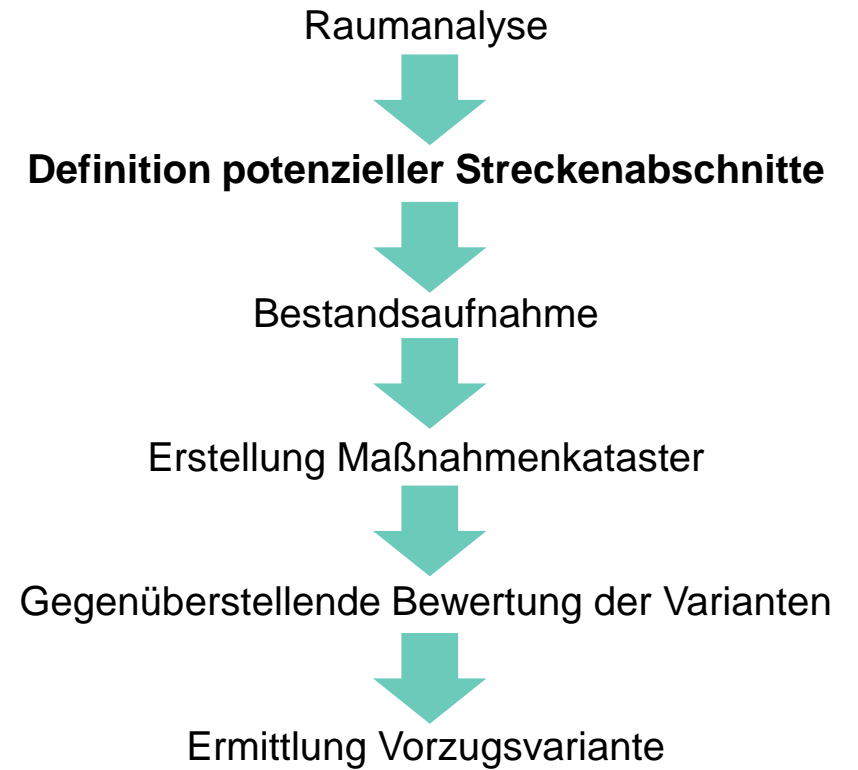
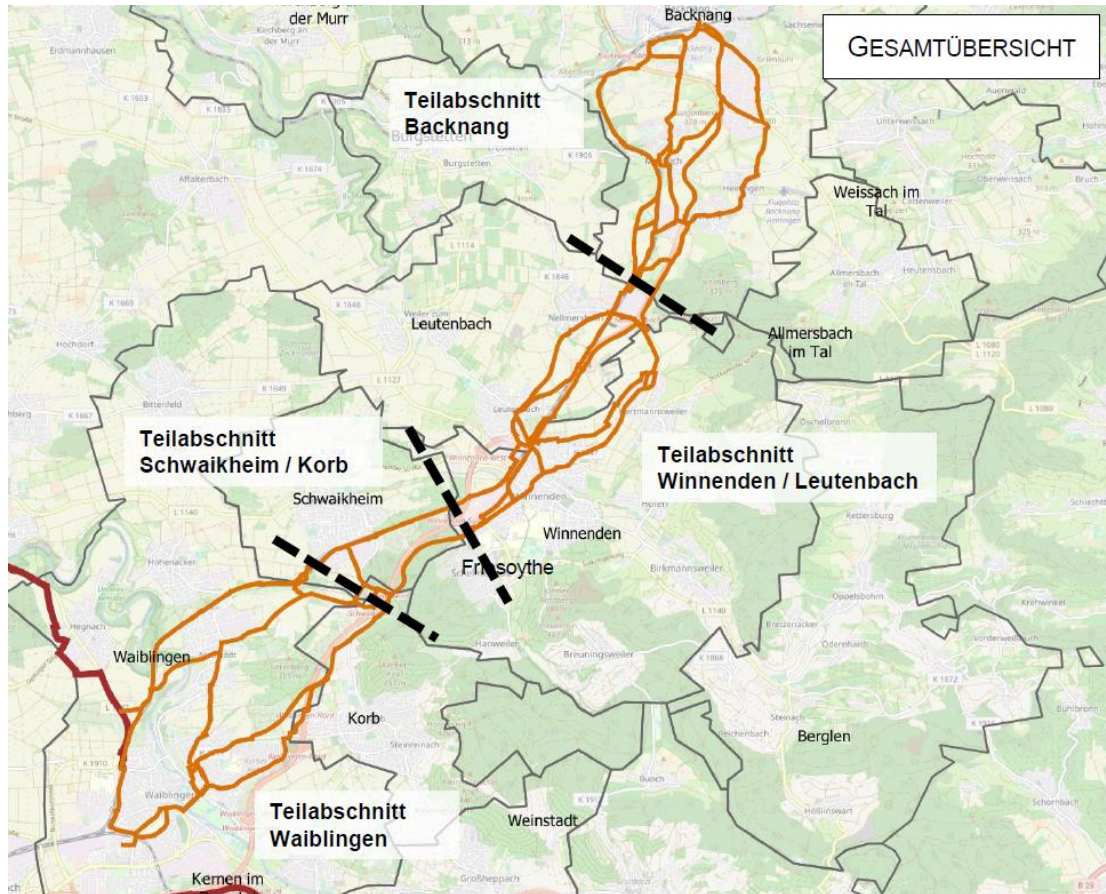
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang- Waiblingen



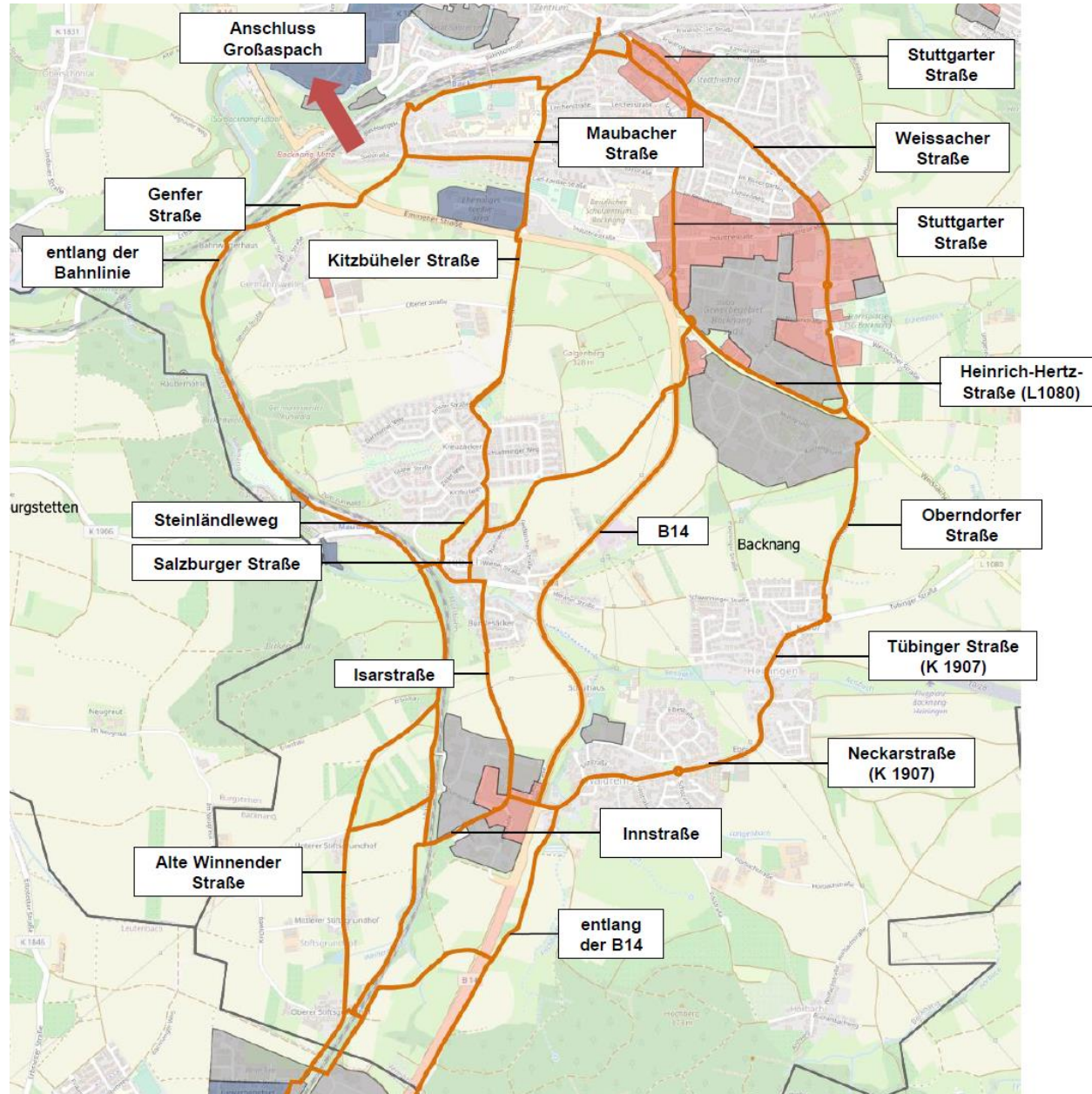
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang- Waiblingen



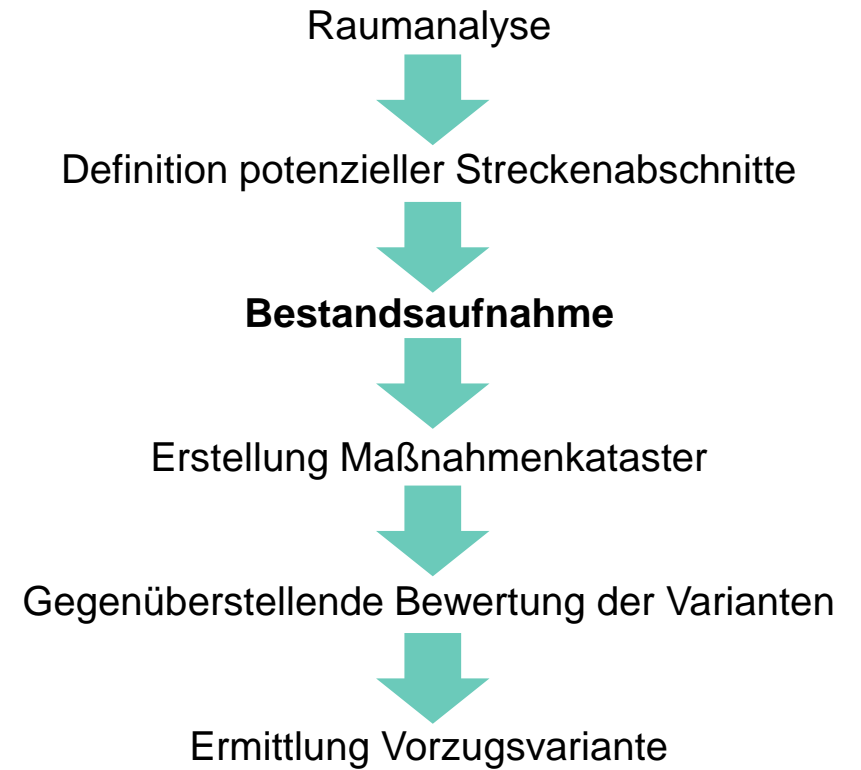
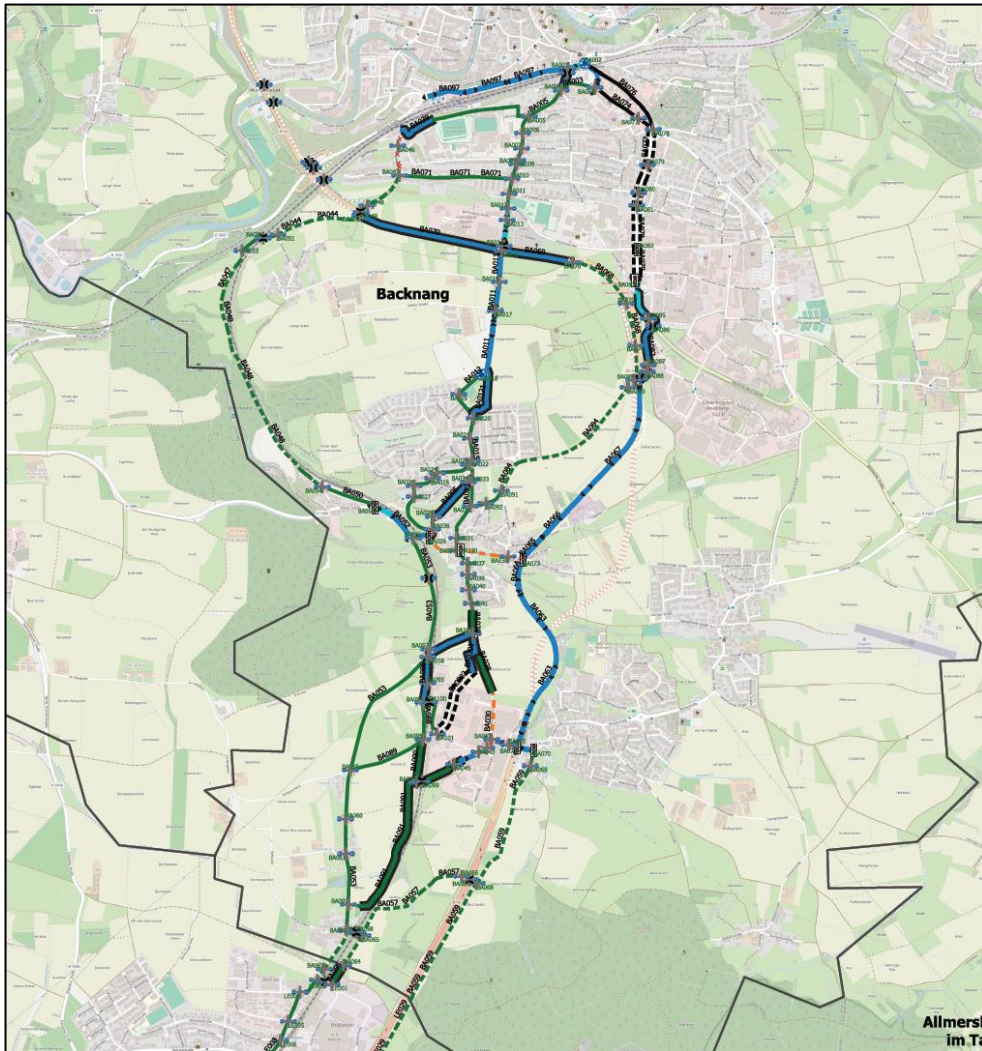
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang- Waiblingen



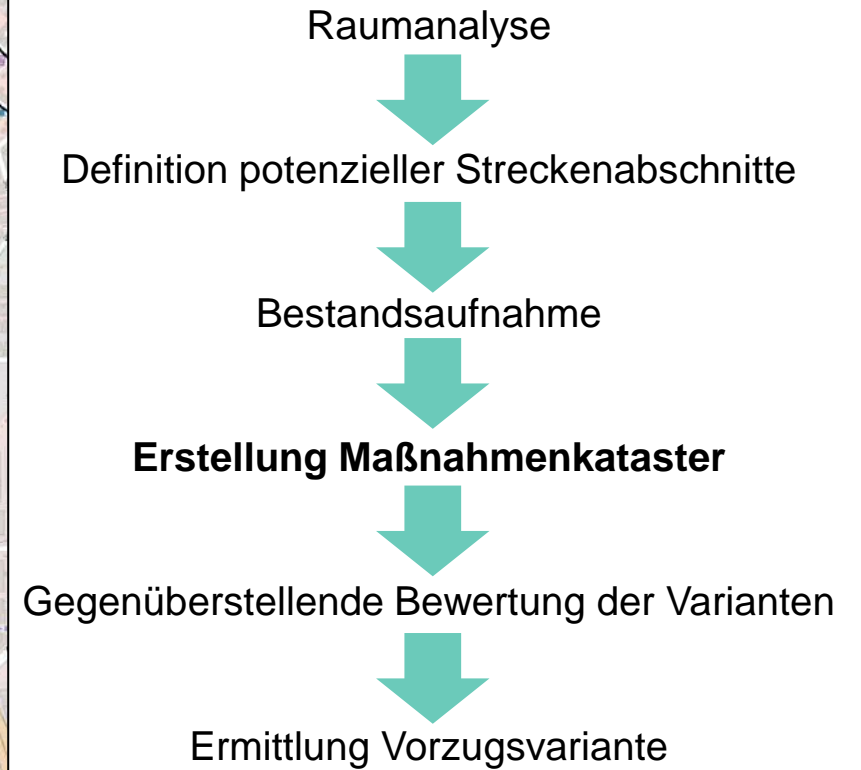
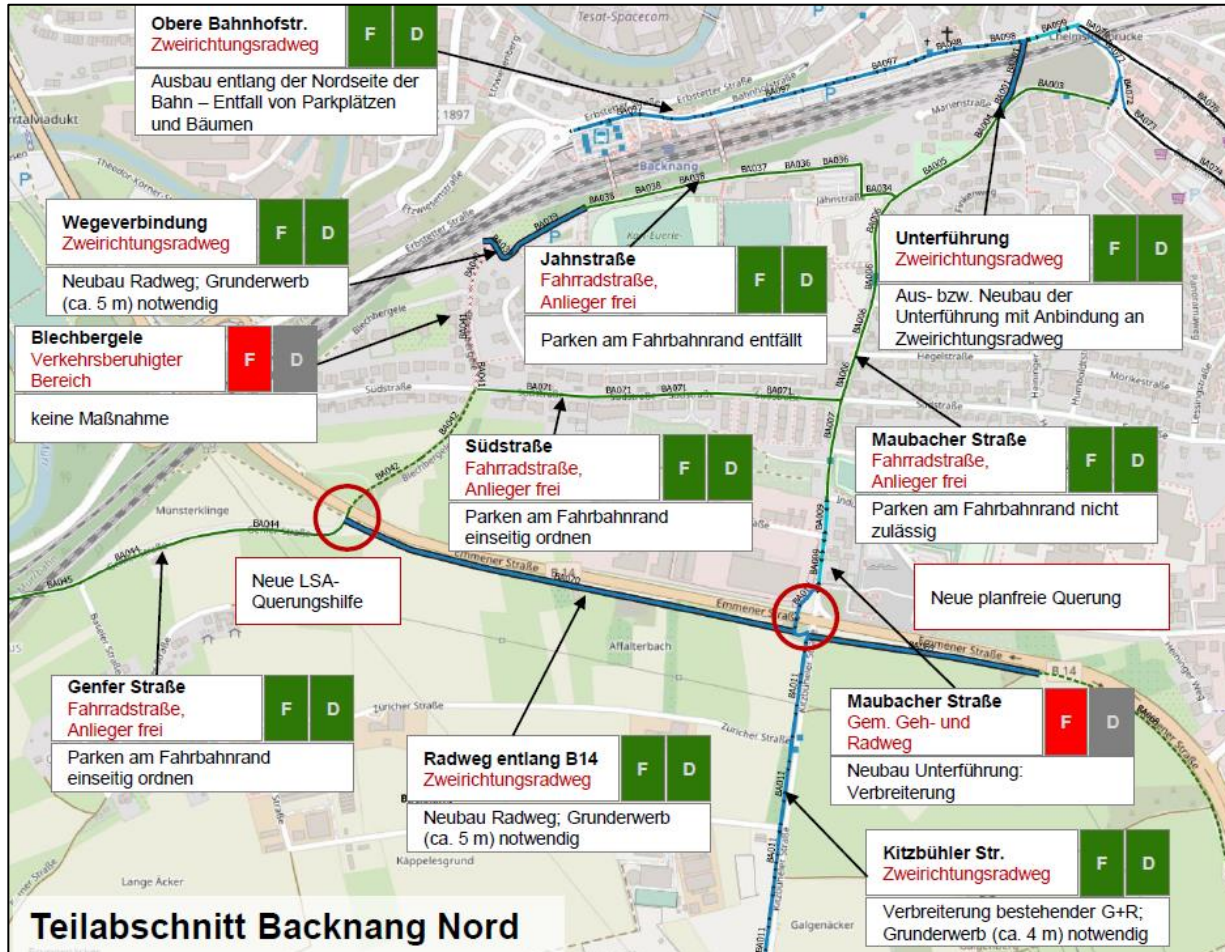
Definition potenzieller Streckenabschnitte – Teilabschnitt Backnang



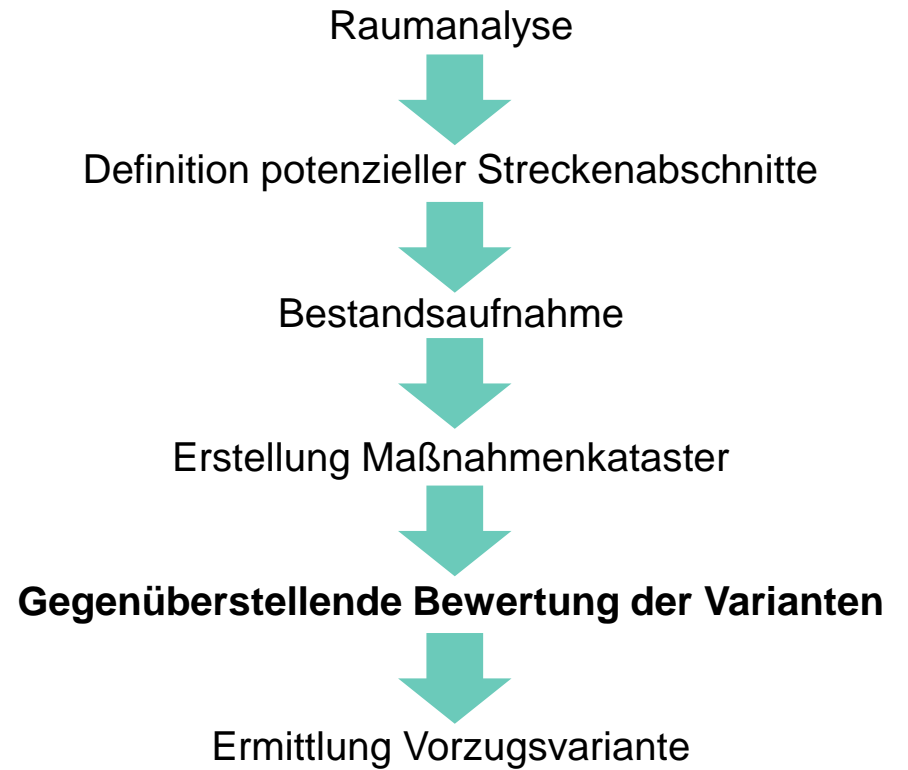
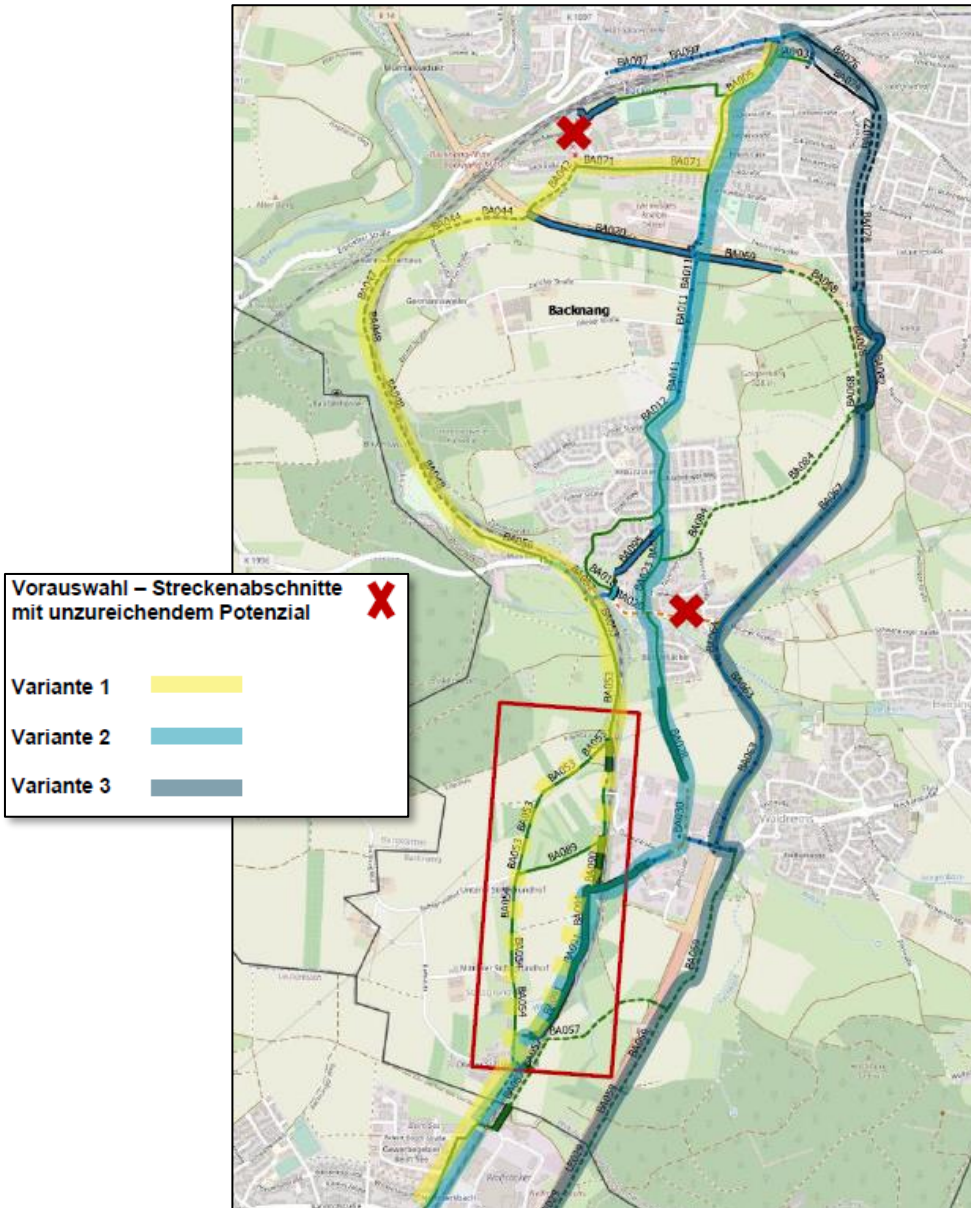
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang- Waiblingen



Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang- Waiblingen



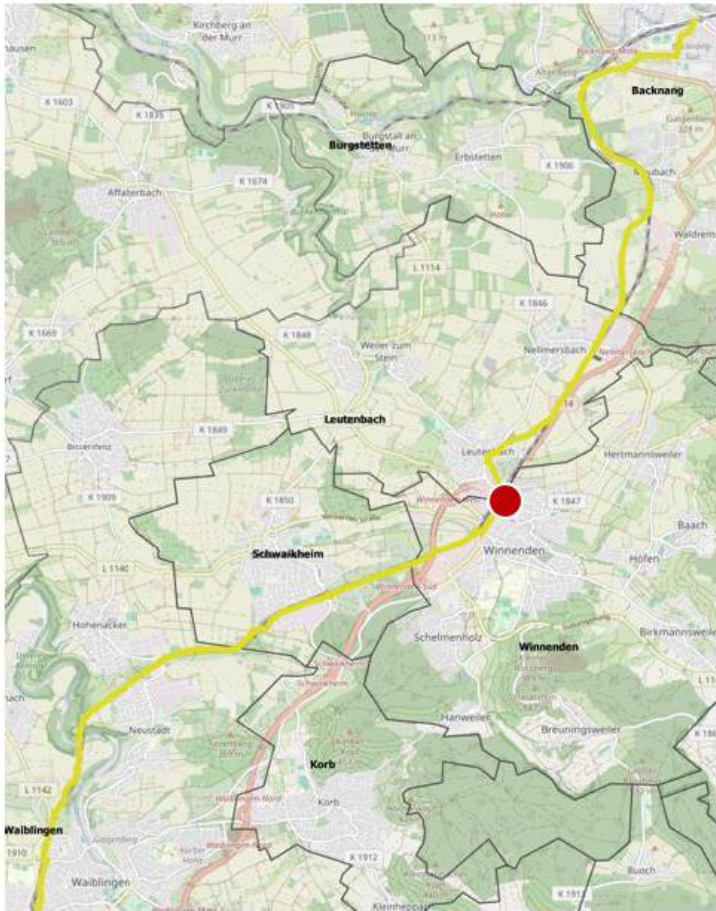
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang- Waiblingen



Varianten

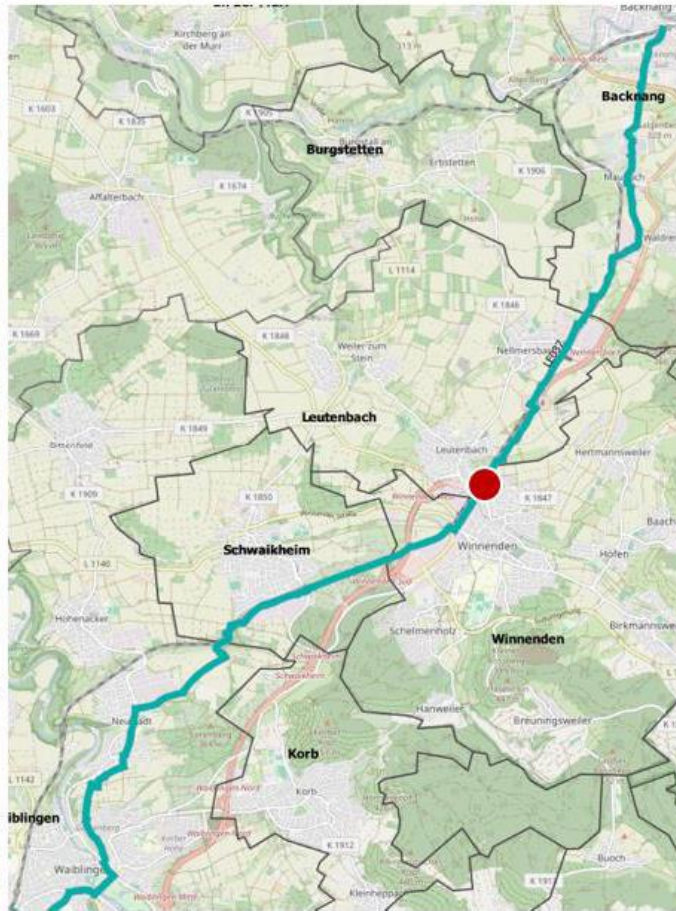
Variante 1 


Länge: 20,171 km



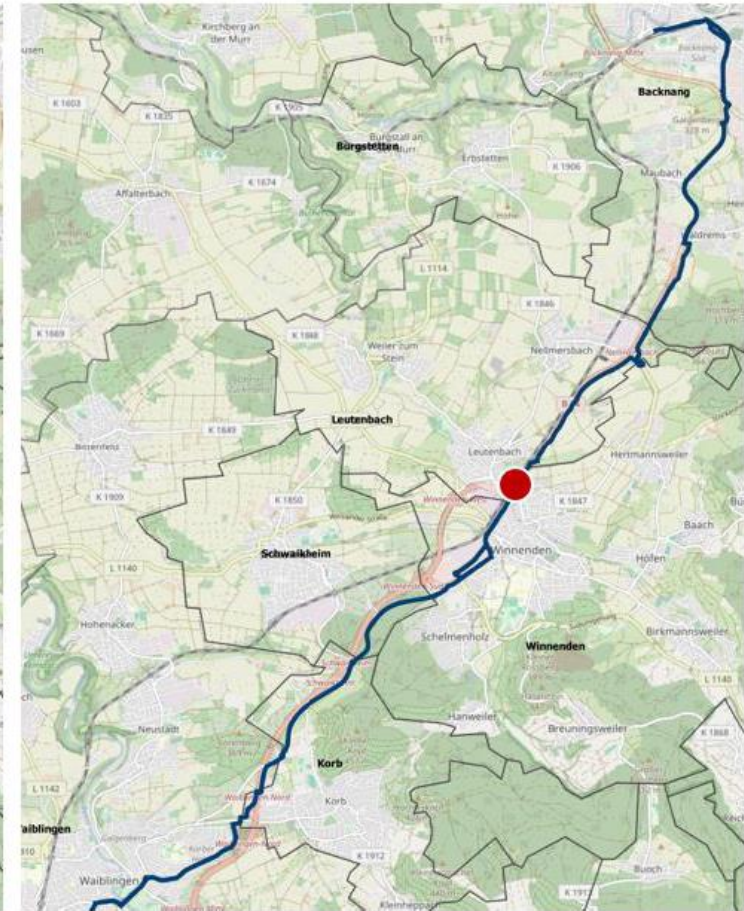
Variante 2 

Länge: 20,444 km



Variante 3 

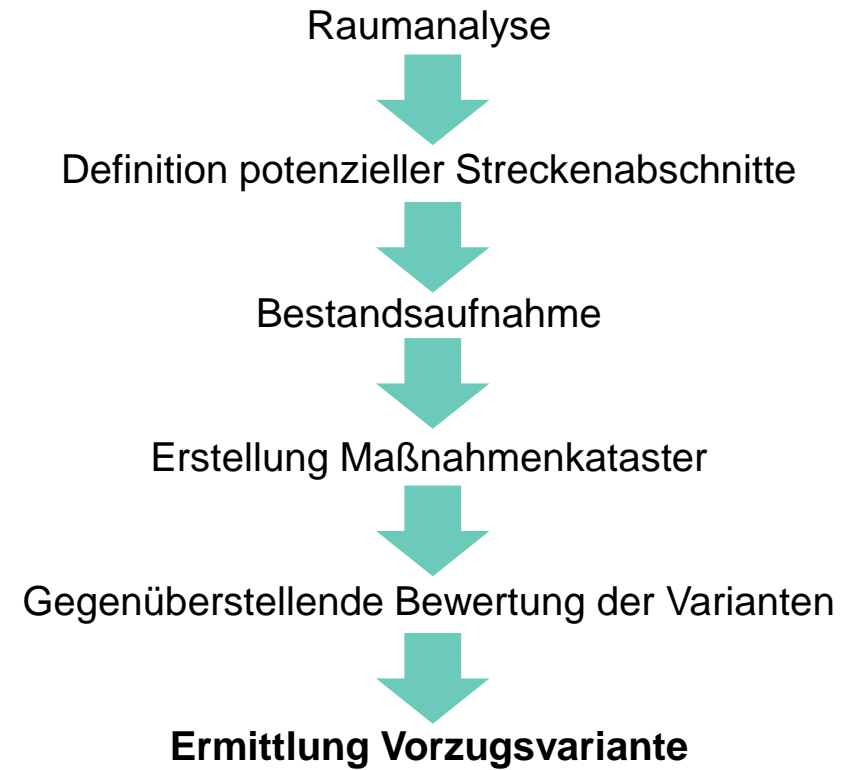
Länge: 21,412 km

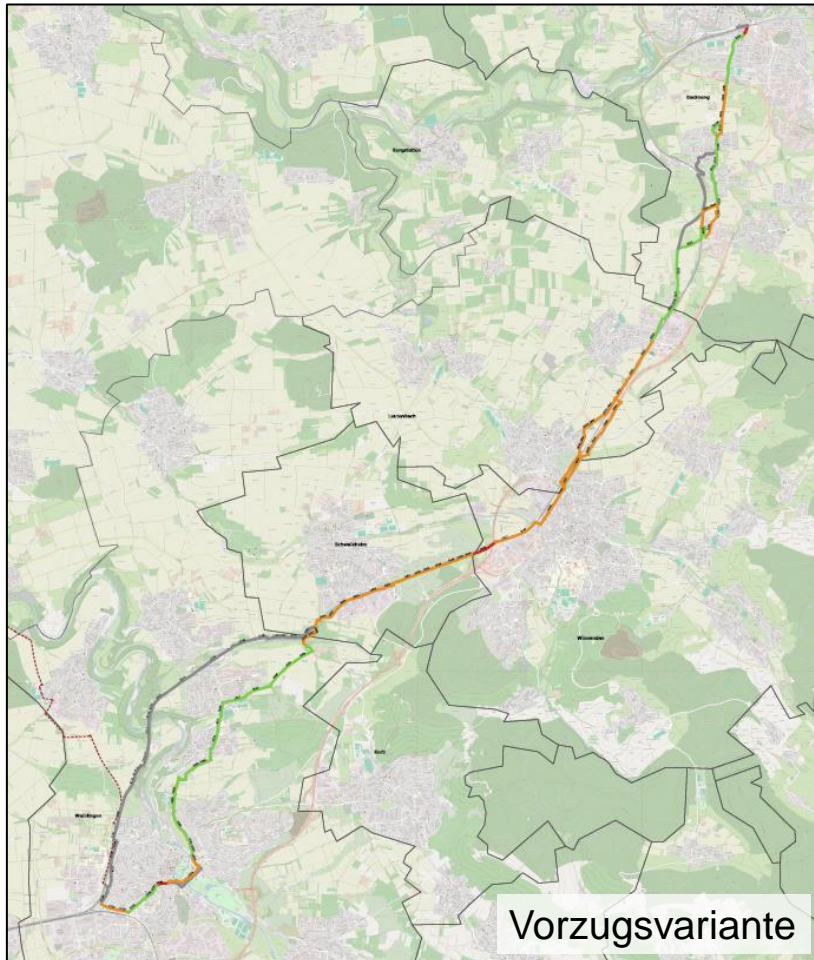


Gegenüberstellende Bewertung der Varianten

Kriterien	Variante 1 - Nord			Variante 2 - Nord			Variante 3 - Nord		
	Punkte	Faktor	Ergebnis	Punkte	Faktor	Ergebnis	Punkte	Faktor	Ergebnis
Einhaltung Qualitätsstandards Führungsform	2	5	10	2	5	10	1	5	5
Einhaltung Qualitätsstandards Dimensionierung	2	5	10	2	5	10	2	5	10
Länge / Direktheit	1	4	4	2	4	8	0	4	0
Zusammenspiel mit dem ÖPNV	0	3	0	-1	3	-3	-1	3	-3
Zusammenspiel mit dem Fußgängerverkehr	0	3	0	1	3	3	1	3	3
Zusammenspiel mit dem fließenden Verkehr	-1	3	-3	-1	3	-3	-2	3	-6
Zusammenspiel mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	-1	3	-3	0	3	0	0	3	0
Betroffenheit ökologischer Belange	-2	3	-6	-2	3	-6	-1	3	-3
Anbindung wichtiger Quell- und Zielpunkte	1	3	3	1	3	3	1	3	3
Topographie / zu überwindende Höhenunterschiede	0	3	0	-1	3	-3	1	3	3
Gender-Aspekte – Soziale Kontrolle	-1	3	-3	0	3	0	0	3	0
erforderlicher Flächenerwerb	-1	3	-3	-1	3	-3	-1	3	-3
RadNETZ BW	1	1	1	1	1	1	0	1	0
Realisierbarkeit und zeitliche Umsetzbarkeit	1	3	3	-1	3	-3	0	3	0
Kosten	-1	2	-2	-2	2	-4	-1	2	-2
Städtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit	1	1	1	0	1	0	-1	1	-1
Gesamtbewertung	2		12	0		10	-1		6

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang- Waiblingen





Vorzugsvariante:

- **Streckenlänge:** 20,16 km
- **Einhaltung der Qualitätsstandards:** 92,7 % auf höchstem Standard
- **Reisezeit:** 62,5 Minuten
- **Kosten:** 20,26 Mio. Euro
- **Kosten-Nutzen-Faktor:** 2,81

**Im Ergebnis empfiehlt die
Machbarkeitsstudie eine Realisierung der
Radschnellverbindung zwischen Backnang
und Waiblingen.**

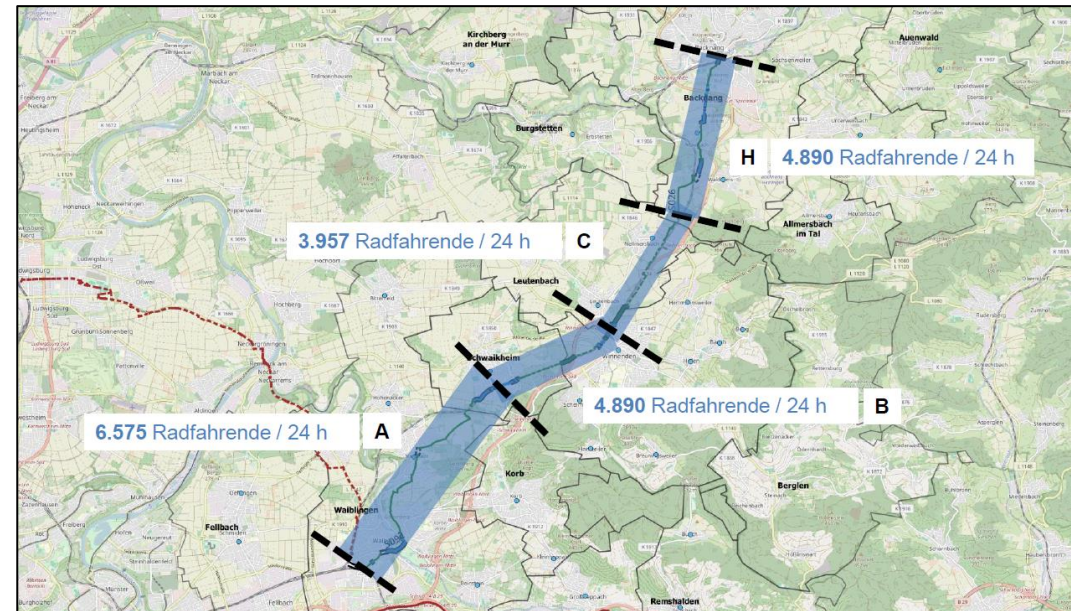
Änderung des Straßengesetz BW im Januar 2019

- Radschnellverbindungen werden klassifizierten Straßen gleichgestellt

Baulast

- Land: > 2.500 Radfahrende pro 24 h
- Kreis: > 2.000 Radfahrende pro 24 h
- Kommune: > 30.000 EW Baulastträger in Ortsdurchfahrt





➤ **Baulast liegt beim Land (Waiblingen und Backnang Baulastträger innerhalb Ortsdurchfahrt)**



Vorzugsvariante Backnang

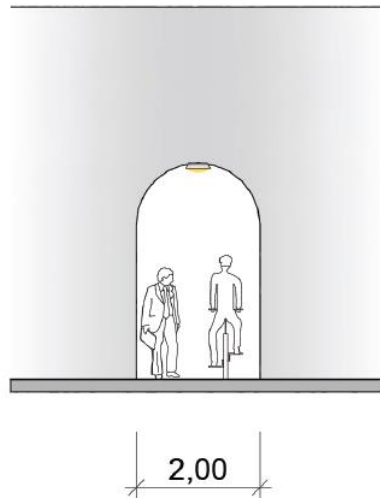


Umsetzungszeiträume

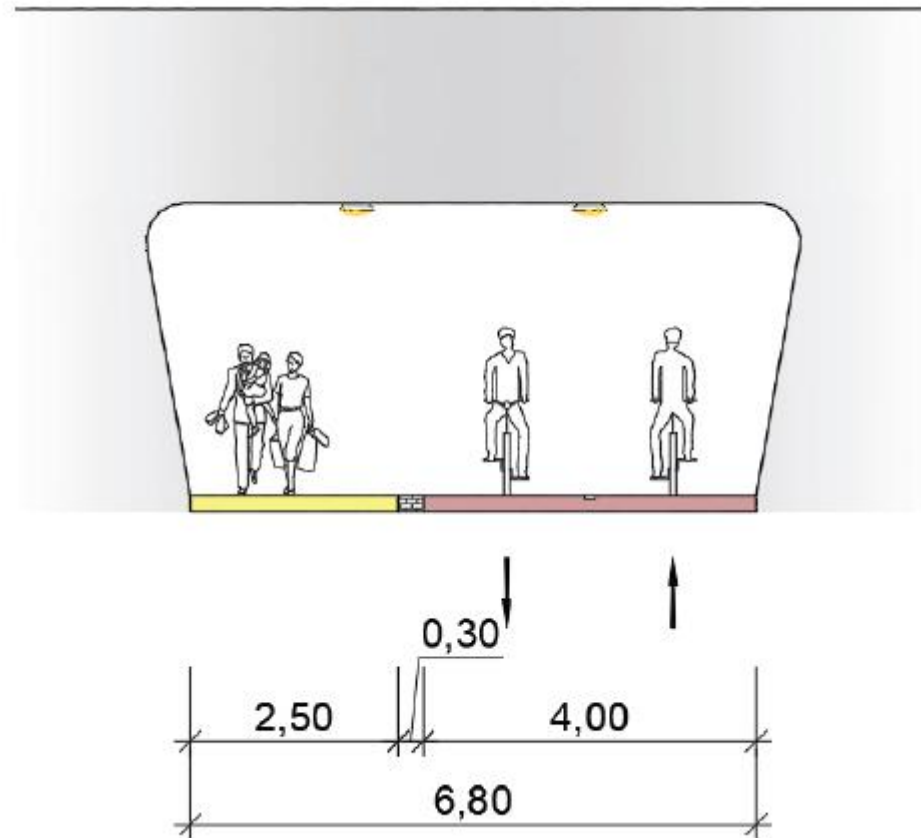
-  kurzfristige Realisierungsabschnitte (bis 5 Jahre)
-  mittelfristige Realisierungsabschnitte (> 5 Jahre)
-  langfristige Realisierungsabschnitte (> 8 Jahre)
-  Alternativrouten in Abhängigkeit von Bauwerksrealisierungen

Bahnunterführung (Obere Bahnhofstraße bis Maubacher Straße)

Bestand



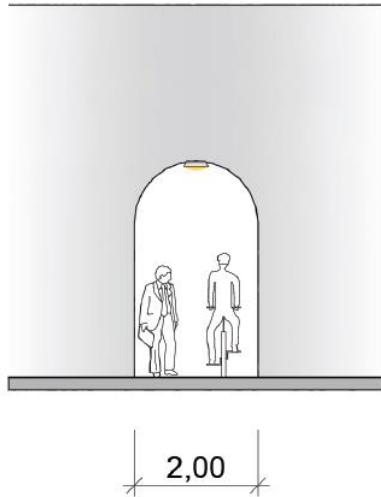
Machbarkeitsstudie



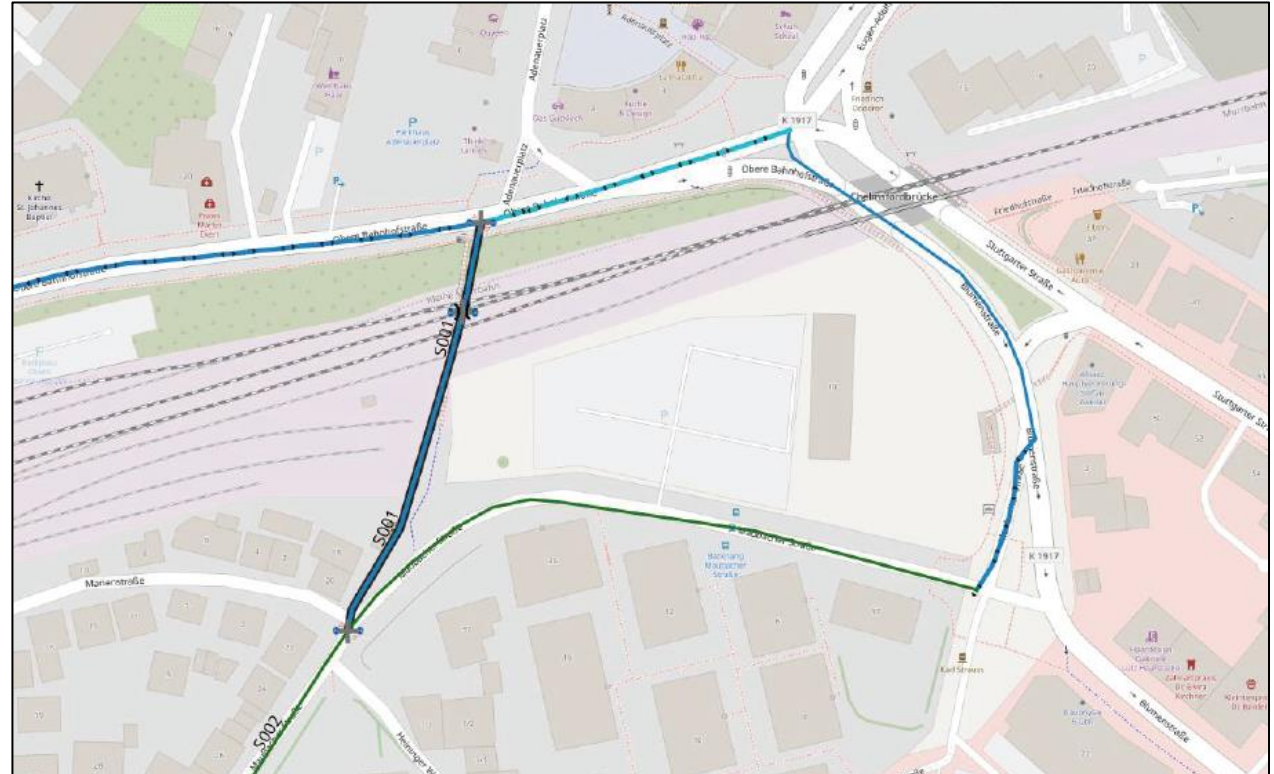
→ Abstimmung mit der Bahn erforderlich!

Bahnunterführung (Obere Bahnhofstraße bis Maubacher Straße)

Bestand

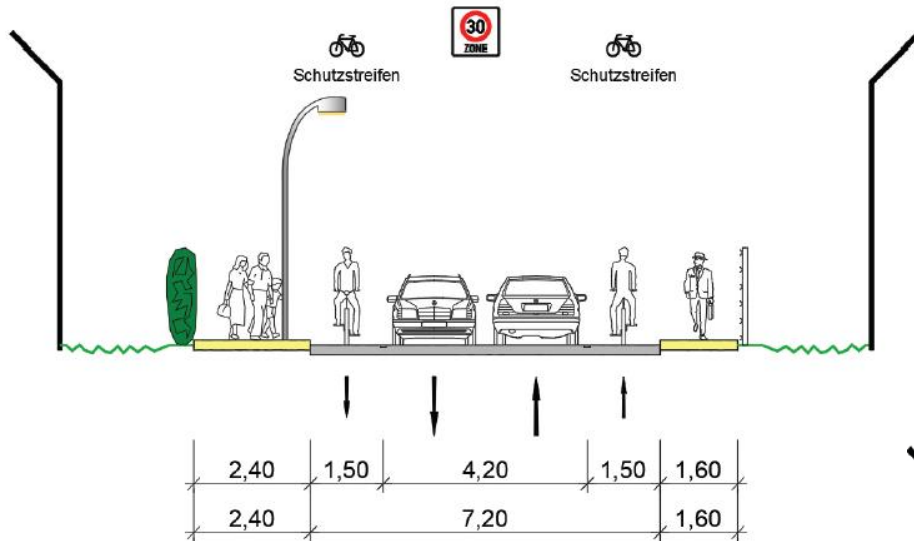


Machbarkeitsstudie Alternative

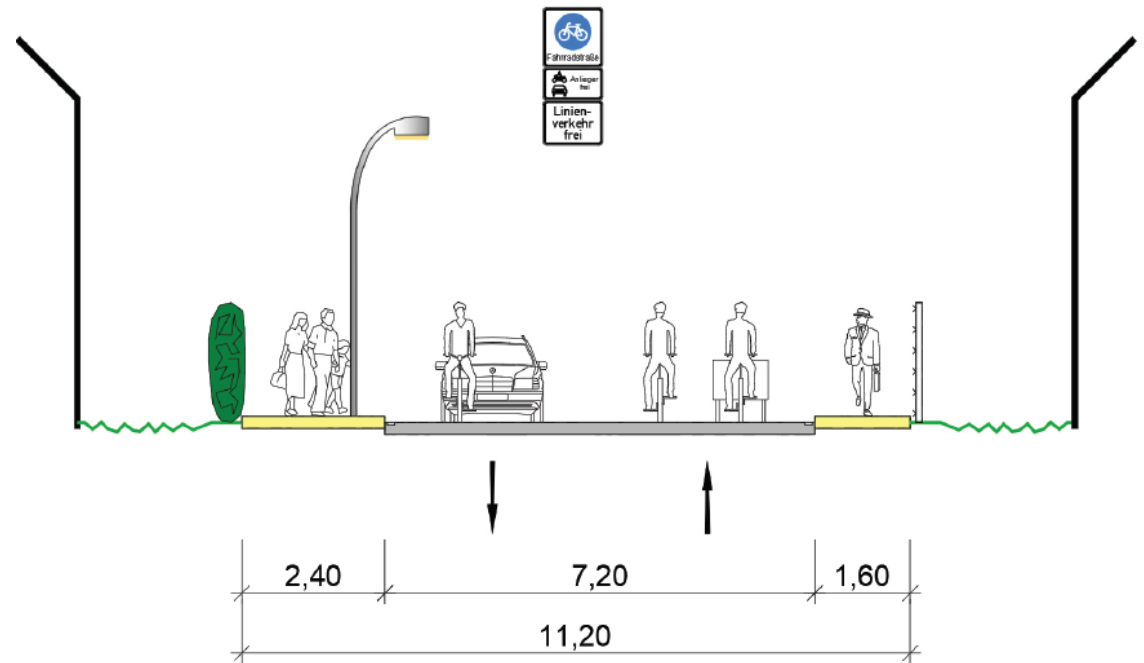


Maubacher Straße (Marienstraße bis Industriestraße)

Bestand

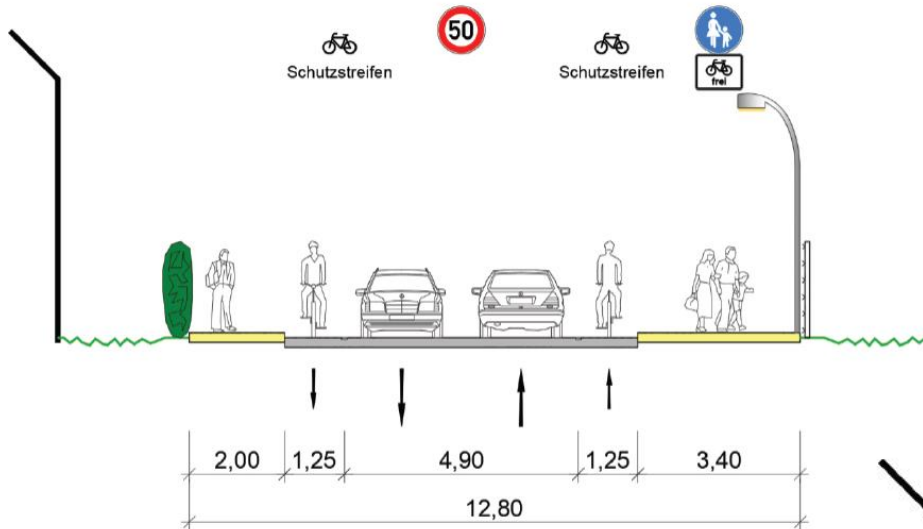


Machbarkeitsstudie

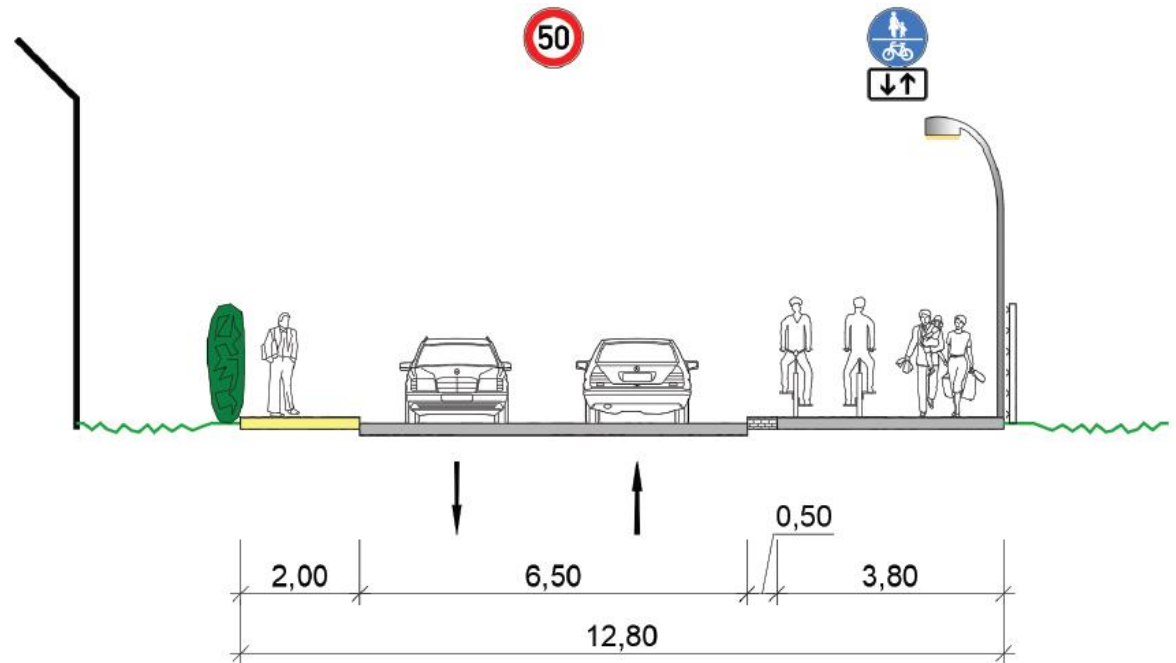


Maubacher Straße (Industriestraße bis Kitzbühler Straße)

Bestand



Machbarkeitsstudie



Querung B14

Planfeststellung:

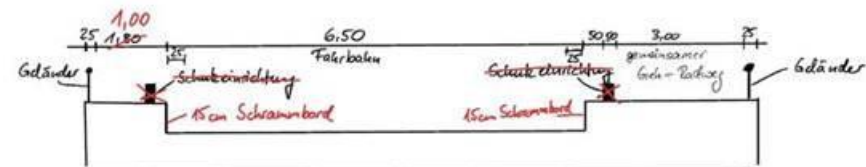
- Brückenbreite zwischen den Geländern: 10,25 m
- Breite Geh- und Radweg: 2,25 m
- kein Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn

Abstimmung mit RP Stuttgart 2022:

- Brückenbreite wird auf 12,00 m erweitert
- Breite Geh- und Radweg: 3,00 m
- + 1,00 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn

• Querschnitt BW 17:

→ EKL 4
↳ RQ 93



↑ Ausbildung ohne Schutzeinrichtung
- gemäß BTV-ING Tab. 8.4.4 bei $V \leq 50 \text{ km/h}$ mit Schrammhöhe von 15cm und Nutzhöhe der Kante $\geq 1,00 \text{ m}$



Information RP Stuttgart im Dezember 2025:

Bund sieht keine Begründung der Mehrbreite und trägt die dadurch entstehenden Mehrkosten nicht.

Die Brückenbreite zwischen den Geländern wird deshalb auf 10,50 m reduziert.

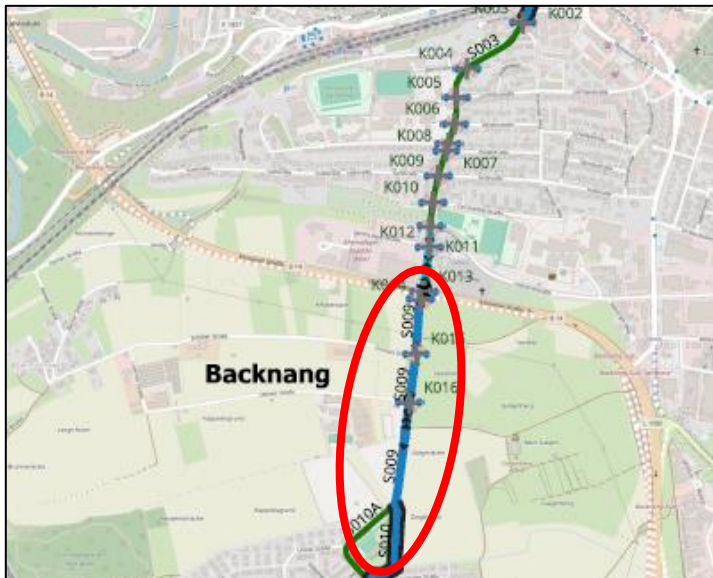
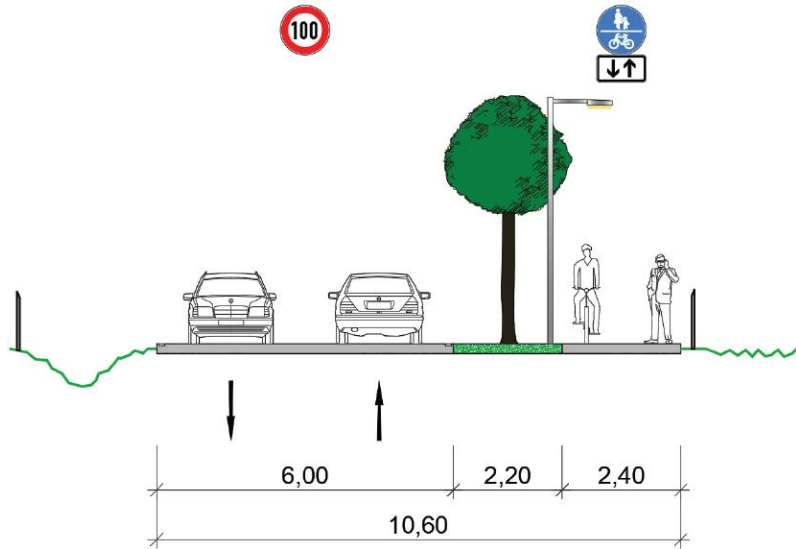
- Breite Geh- und Radweg bleibt: 3,00 m
- Trennung zur Fahrbahn muss integriert werden
- Fahrbahnbreite wird auf 6,00 m reduziert
- Kfz-Geschwindigkeit wird auf 50 km/h beschränkt (Verzicht auf Schutzplanken)

Zwei Alternativen der Führung des Radverkehrs:

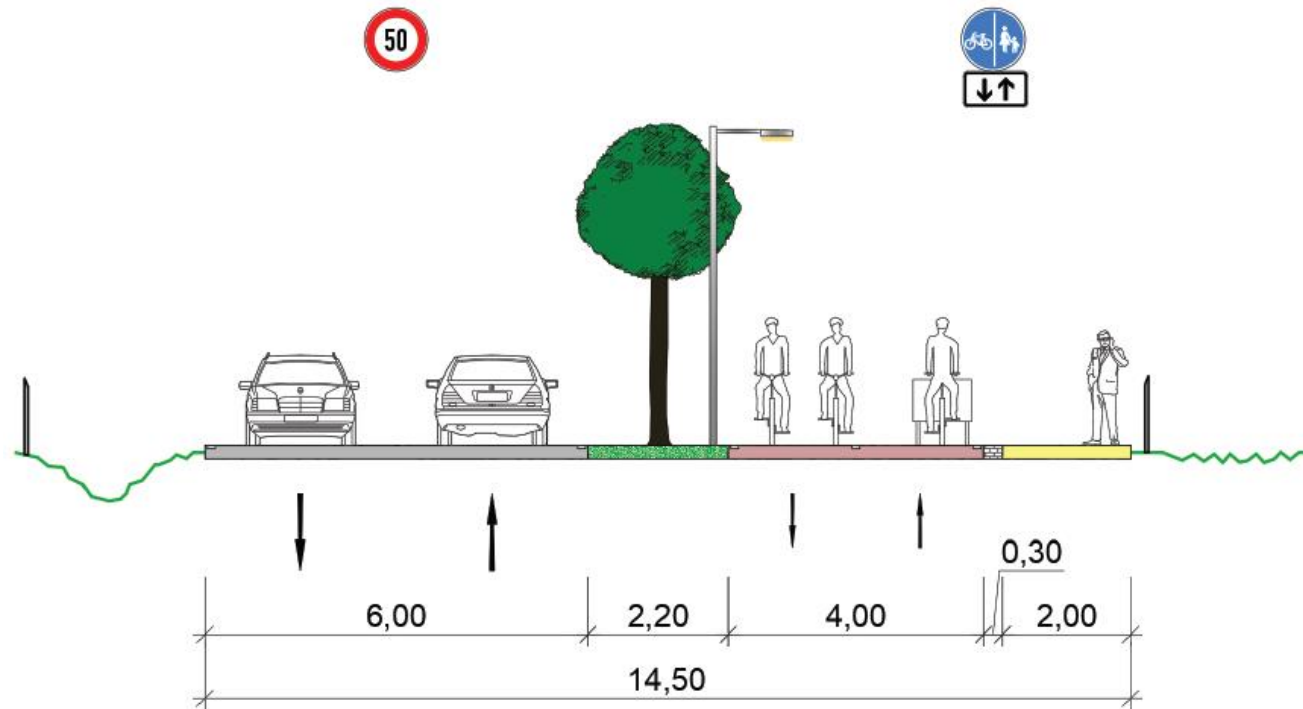
1. Engstelle mit Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Fahrtrichtungen (Radschnellwegstandard nicht erfüllt).
2. Kitzbüheler Straße als Fahrradstraße außerorts ab Brücke B14

Kitzbühler Straße (B 14 bis Ortseingang Maubach)

Bestand

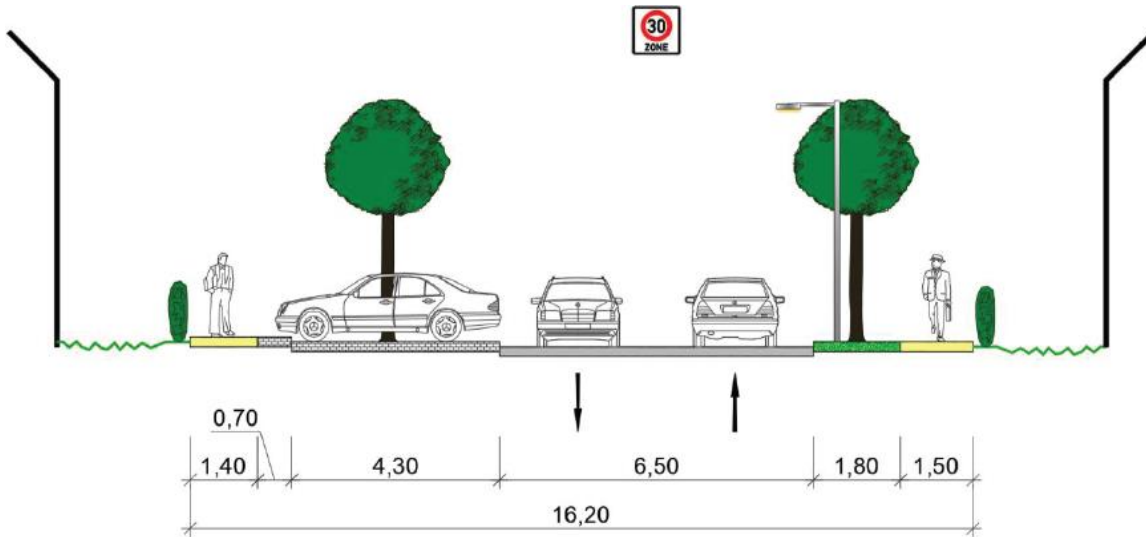


Machbarkeitsstudie

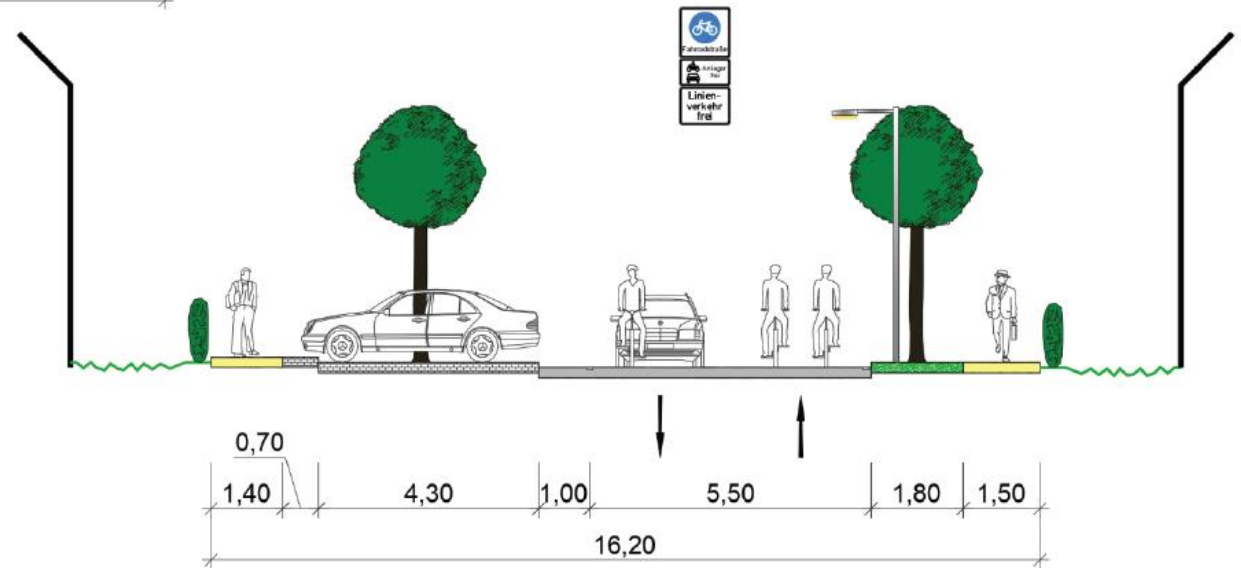
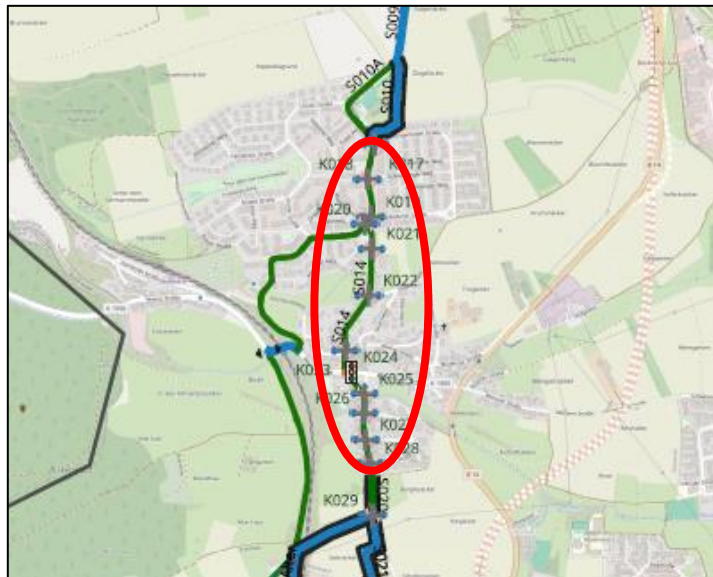


Kitzbühler Straße (Fürstenfelder Straße bis Saalfeldener Straße)

Bestand

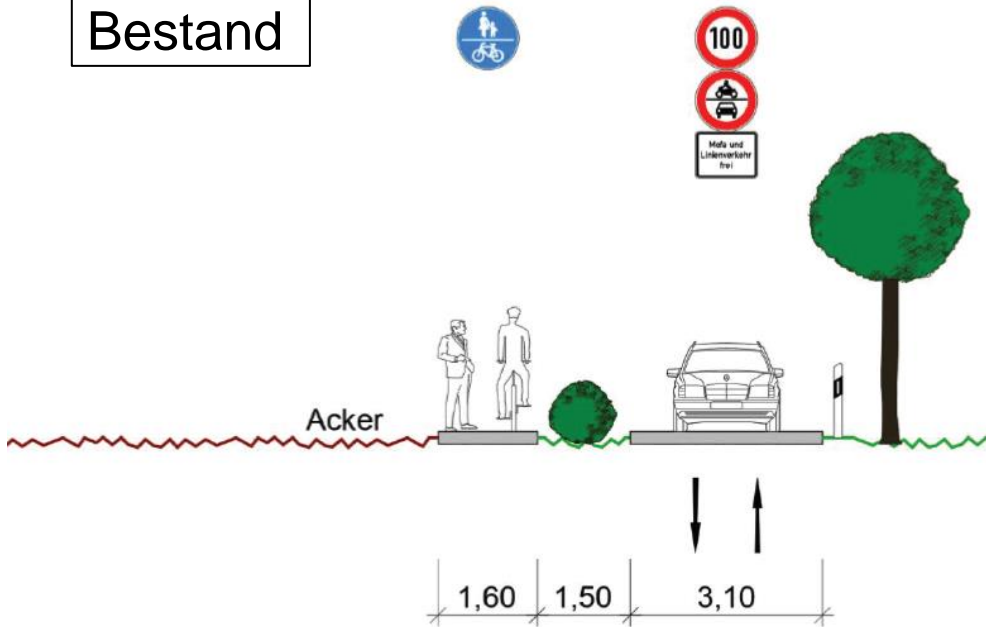


Machbarkeitsstudie

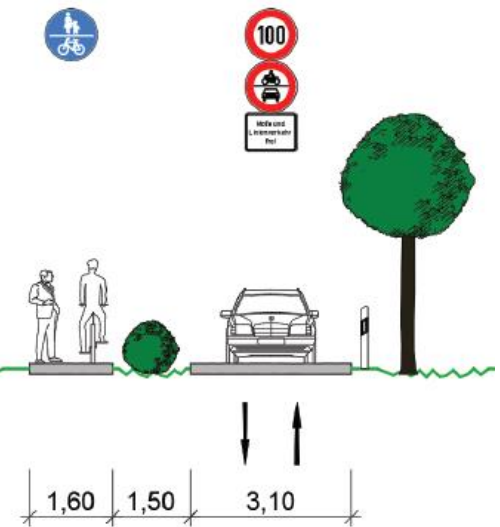
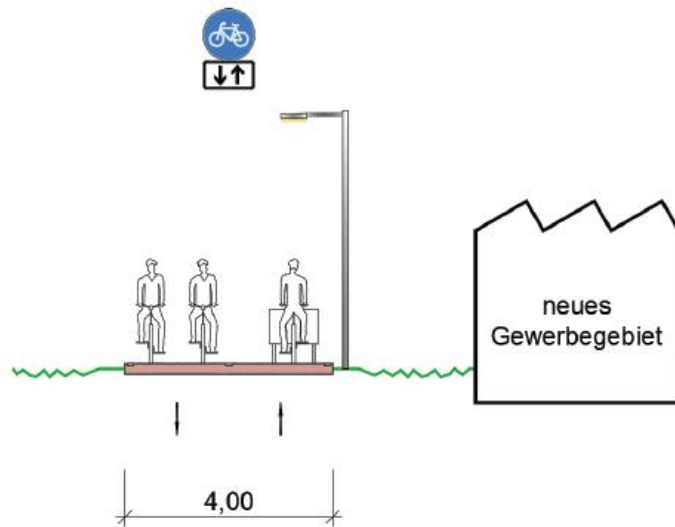
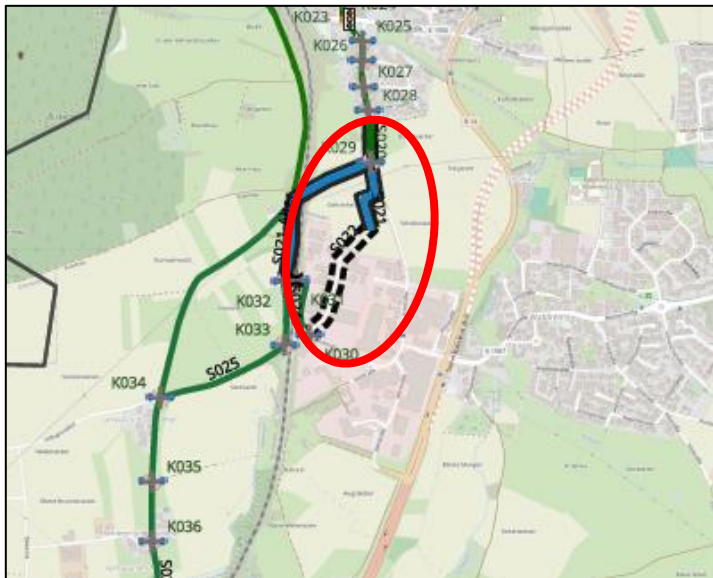


Isarstraße (Bregenger Straße bis Donaustraße)

Bestand

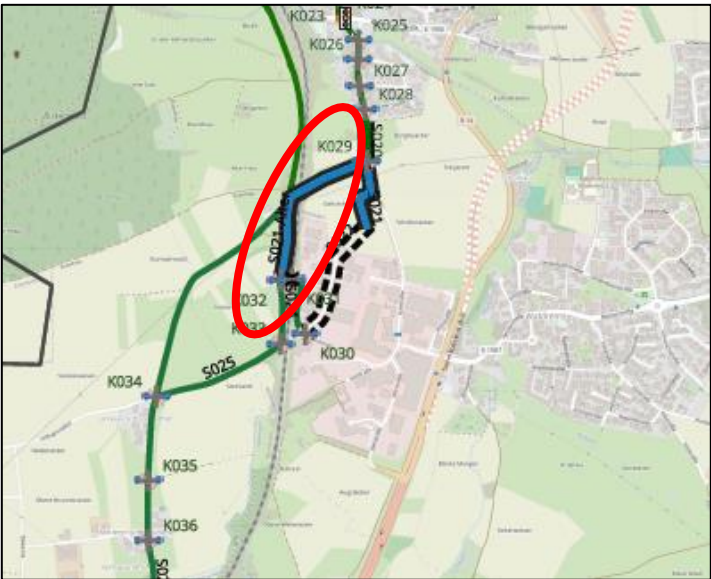


Machbarkeitsstudie

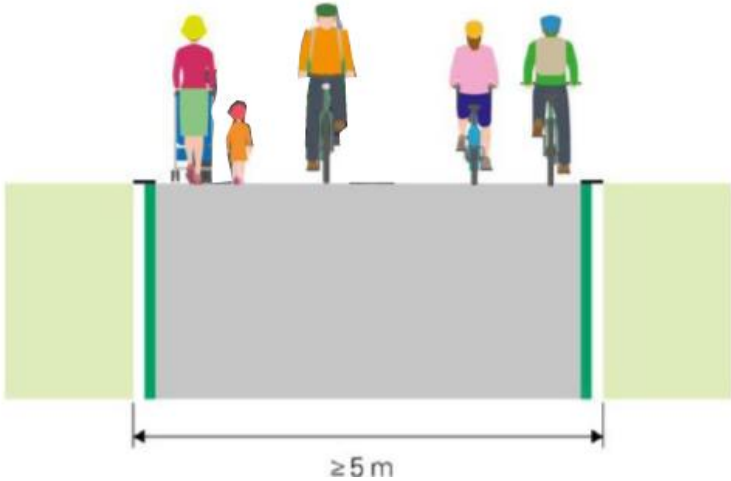


Alternative Neubau Bahnbrücke

Bestand

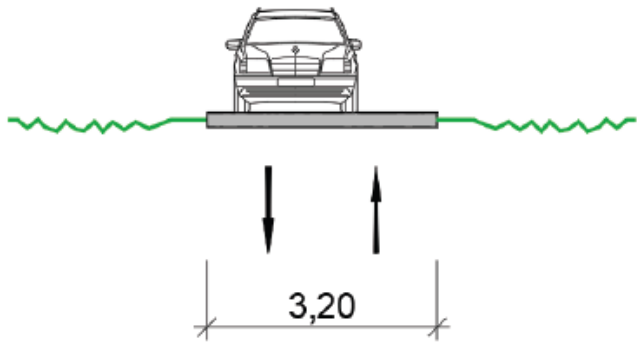


Machbarkeitsstudie

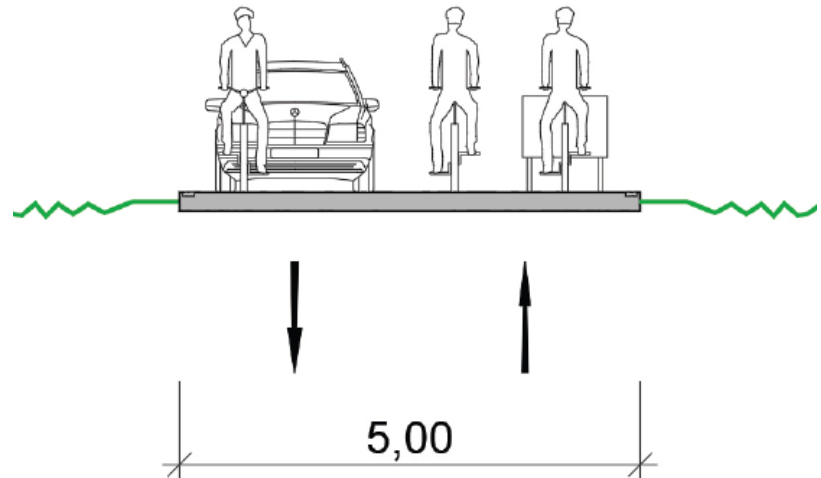
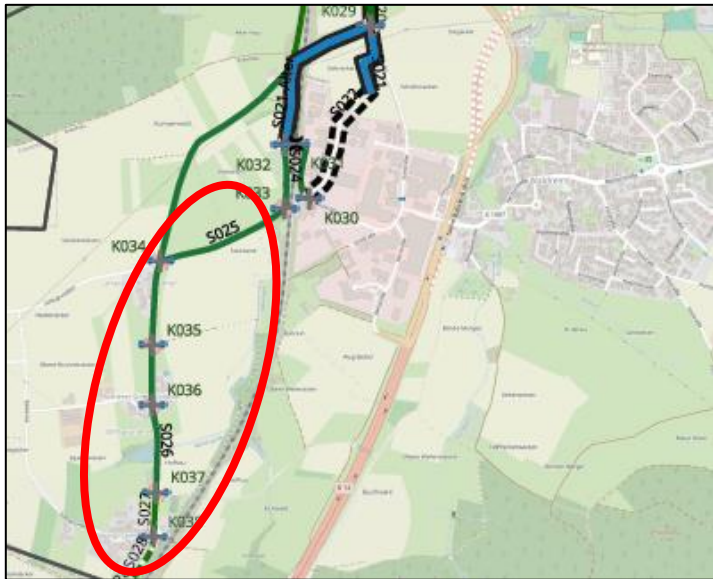


Stiftsgrundhof (DonaustraÙe bis BahnhofstraÙe)

Bestand



Machbarkeitsstudie



Vorzugsvariante Backnang - Steckbriefe

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang – Waiblingen

Stadt Backnang S001
Bahnunterführung




Abb. 1: Bahnunterführung (Obere Bahnhofstraße bis Maubacher Straße)

KENNDATEN – BESTAND

Bestehende Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg, selbstständig geführt	Länge	0,11 km
Umfeld	Wohngebiet	Knotenpunkte	1 Stück
Straßenklassifizierung	selbstständiger Weg	Beleuchtung	vorhanden

3

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang – Waiblingen

STRECKENBESCHREIBUNG – BESTAND

Als selbstständige Wegeverbindung zwischen der Maubacher Straße südlich und der Bahnhofstraße nördlich der Bahnstrecke existiert eine 2,00 m breite Unterführung, welche als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen ist. Die Unterführung ist asphaltiert und beleuchtet, ist aber aufgrund ihrer extremen Enge sehr unattraktiv. Der Mischverkehr von Fuß- und Radverkehr verschärft die Konfliktsituationen. Der nördliche Ausgang aus der Unterführung bietet keinen guten Überblick über die davor liegende Straße, sodass es regelmäßig zu Konflikte und Zusammenstößen zwischen aus der Unterführung fahrenden Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf dem Gehweg kommt. Der Neubau bzw. eine Verbreiterung der Unterführung wird schon lange gewünscht.

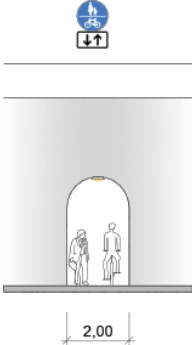


Abb. 2: Bahnunterführung (Obere Bahnhofstraße bis Maubacher Straße) – Bestand

KENNDATEN – PLANUNG

Geplante Radverkehrsführung	Zweirichtungsradschnellweg, selbstständig geführt	Kosten	2,76 Mio. €
Maßnahmenform	Neu- / Ausbau Unterführung	Kosten/km	25,09 Mio. €
Qualitätsstandard	Führungsform: eingehalten Dimensionierung: eingehalten	Grunderwerb	nicht erforderlich
		Nutzerpotenzial	2.500 – 4.900 Radfahrer/Tag

4

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Backnang – Waiblingen

STRECKENBESCHREIBUNG – PLANUNG

Um die Radschnellverbindung unter der Bahnstrecke bis zur Bahnhofstraße und weiter bis zum Bahnhof Backnang zu führen, ist eine Verbreiterung bzw. ein Neubau der bestehenden Unterführung unerlässlich. Da der Bestand nicht den zwingend einzuhaltenden Basisstandards gemäß dem Stand der Technik (ERA 2010) entspricht, ist eine Verbreiterung auch ohne den Ausbau zur Radschnellverbindung ausdrücklich zu empfehlen.

Für den Ausbau einer Radschnellverbindung – aber auch sonst, da im Falle eines Neubaus großzügige Maße angenommen werden sollten – ist eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr zu empfehlen. Der Radverkehr wird daher auf einem Zweirichtungsradschnellweg von 4,00 m Breite geführt. Der Gehweg sollte eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Bei dieser innerstädtischen Lage und der hohen Bedeutung dieser Relation im Stadgefüge kann auch ein breiterer Gehweg sinnvoll sein. Neben einer ausreichenden Breite der Unterführung ist auf eine ansprechende, sozial gesicherte und offene Bauweise der Unterführung zu achten. Dazu zählt die Wahl der Beleuchtung wie auch die Wahl der Materialien zur Gestaltung der Decke, der Wände und der Fahrbahn. Da Unterführungen immer auch Angsträume sind, ist hierauf ein besonderer Fokus zu legen.

Während die Querung der Bahnstrecke planfrei erfolgt, sollten der Geh- und Radweg in die LSA auf der Bahnhofstraße integriert werden. Der Radverkehr kann von dort weiter in die Innenstadt oder entlang der Bahnhofstraße Richtung Bahnhof weiterfahren. Richtung Bahnhof ist zu prüfen, ob die Anlage eines Zweirichtungsradschnellweges auf der Südseite der Bahnhofstraße (mit Eingriff in Parkflächen) zu realisieren ist.

Die Kosten der infrastrukturellen Maßnahmen belaufen sich für diesen Teilabschnitt durch den Neubau der Unterführung auf ca. 2,76 Mio. €.

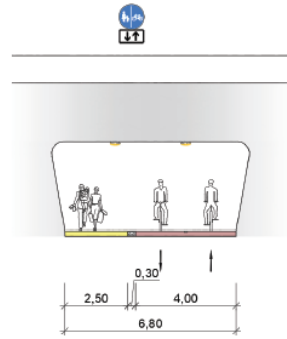


Abb. 3: Bahnunterführung (Obere Bahnhofstraße bis Maubacher Straße) – Planung

5

Dokumentation der Vorzugsvariante in Steckbriefen

Vorzugsvariante Backnang

Kosten

- Grundlage Kostenschätzung aus der Machbarkeitsstudie → Tatsächliche Kosten abhängig von der Trassenwahl, Maßnahme und exakte Festlegung der Baulastgrenzen

Variante	Anteil Backnang	Anteil Land
1 Mit Neubau Streckenabschnitt hinter dem Sportplatz; Führung durch Gewerbegebiet und Anteil Stiftsgrundhof	4,4 Mio € (2,2 Mio €)*	1,3 Mio €
2 Führung über die vorhandene Kitzbühler Str. und ohne Gewerbegebiet (Brückenbauwerk über Bahn - Land BW)	4,1 Mio € (1,9 Mio €)*	2,3 Mio €
3 Führung über die vorhandene Kitzbühler Str. und ohne Gewerbegebiet bzw. Anteil Stiftsgrundhof	4,0 Mio € (1,8 Mio €)*	2,4 Mio €

- Ausbau Bahnunterführung größter Kostenanteil (2,9 Mio €)
→ *Alternative über Blumenstraße ca. 650.000 €

Finanzierung Bau:

- Mögliche Fördermittel durch den Bund sind aufgebraucht bzw. bis 2030 gebunden
 - **Realisierung Außerortsabschnitte erst mittelfristig möglich**
- Förderung durch das Land über Förderung kommunaler Straßenbau (LGVFG-KStB)
 - **Innerortsabschnitte (Antrag durch Stadt Backnang)**
 - **75 % Baukosten + Planungskostenpauschale***
 - **zweistufiges Verfahren mit ca. 2 Jahren Vorlauf**
 - **Anmeldefrist zur Programmaufnahme: Herbst 2026**
 - **Planung und Zuwendungsantrag bis Ende 2027**
 - **Zuwendungsbescheid frühestens im 1. Halbjahr 2028**



*Berechnung: Von den zuwendungsfähigen Investitionskosten sind pauschal 20 Prozent als Planungskosten zuwendungsfähig. Auf die Höhe dieser errechneten zuwendungsfähigen Planungskosten wird der Fördersatz von 75 %, einheitlich angewandt.

Vorschlag Zeitfolge zur LGVFG-Programmanmeldung:

- 1) Maubacher Straße zwischen Bahnunterführung und B14
- 2) Kitzbüheler Straße innerorts und Salzburger Straße
- 3) Querung Klagenfurter Straße und Bregenzer Straße
- 4) weitere Innerortsabschnitte in Abhängigkeit von der Vorzugsvariante

Ausblick:

Abstimmung weiteres Vorgehen **der Baulasträger** (Stadt Backnang, Stadt Waiblingen, Land)



Festlegung des konkreten Trassenverlaufs



Bildung von Planungs- und Bauabschnitten als Grundlage für die Ausschreibung der Vor- und Entwurfsplanung bzw. die Realisierung



Priorisierung kurzfristiger Realisierungsabschnitte (z.B. Maubacher Straße)

Vorschlag: Rundfahrt mit den Ortschaftsräten Maubach und Waldrems im Abschnitt B14 – Stiftsgrundhof (Gemarkungsgrenze)

REMS-MURR-KREIS.DE

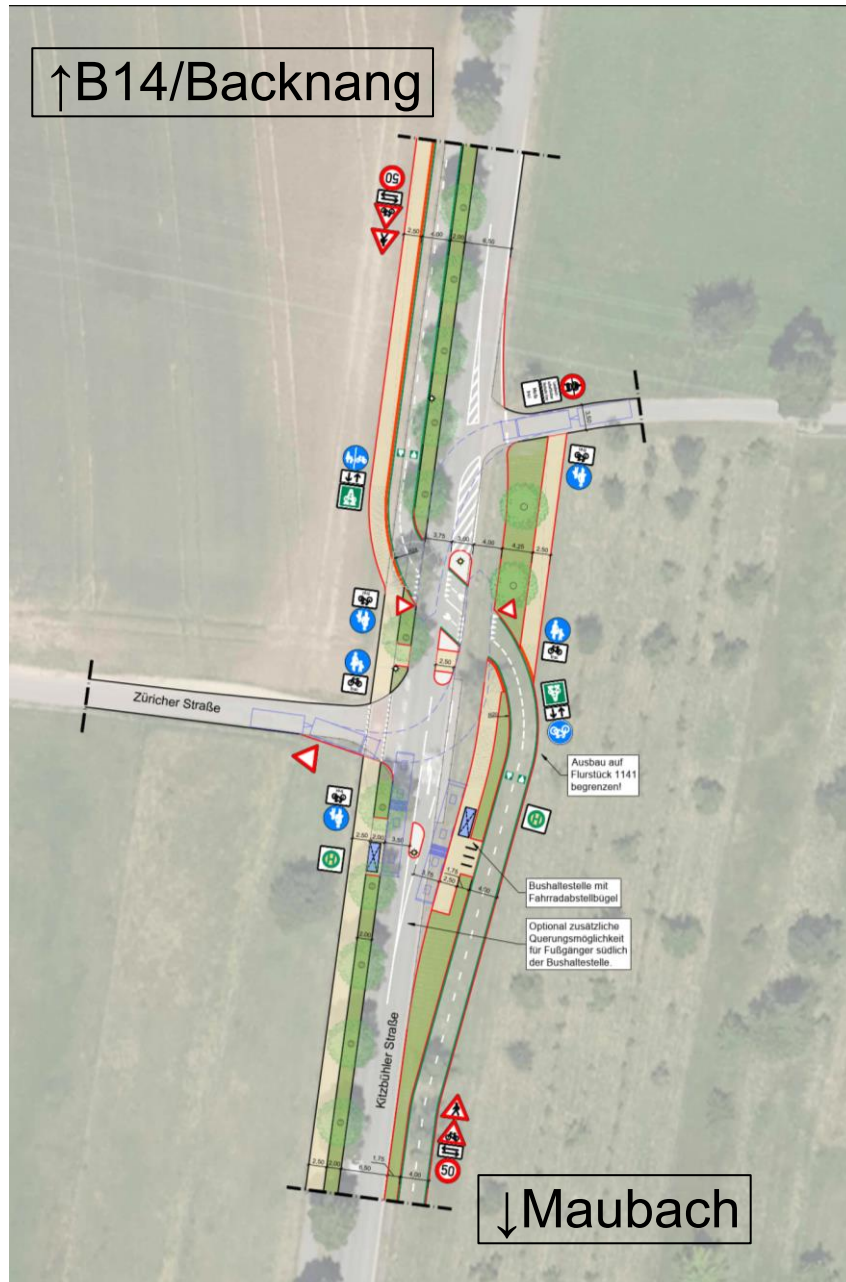
Landratsamt

Rems-Murr-Kreis
Alter Postplatz 10
71332 Waiblingen

Telefon 07151 501-0
Telefax 07151 501-1525



Detailplanung: Führung Kitzbüheler Straße (außerorts)



Ziel: Erhalt der Lindenreihe zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg

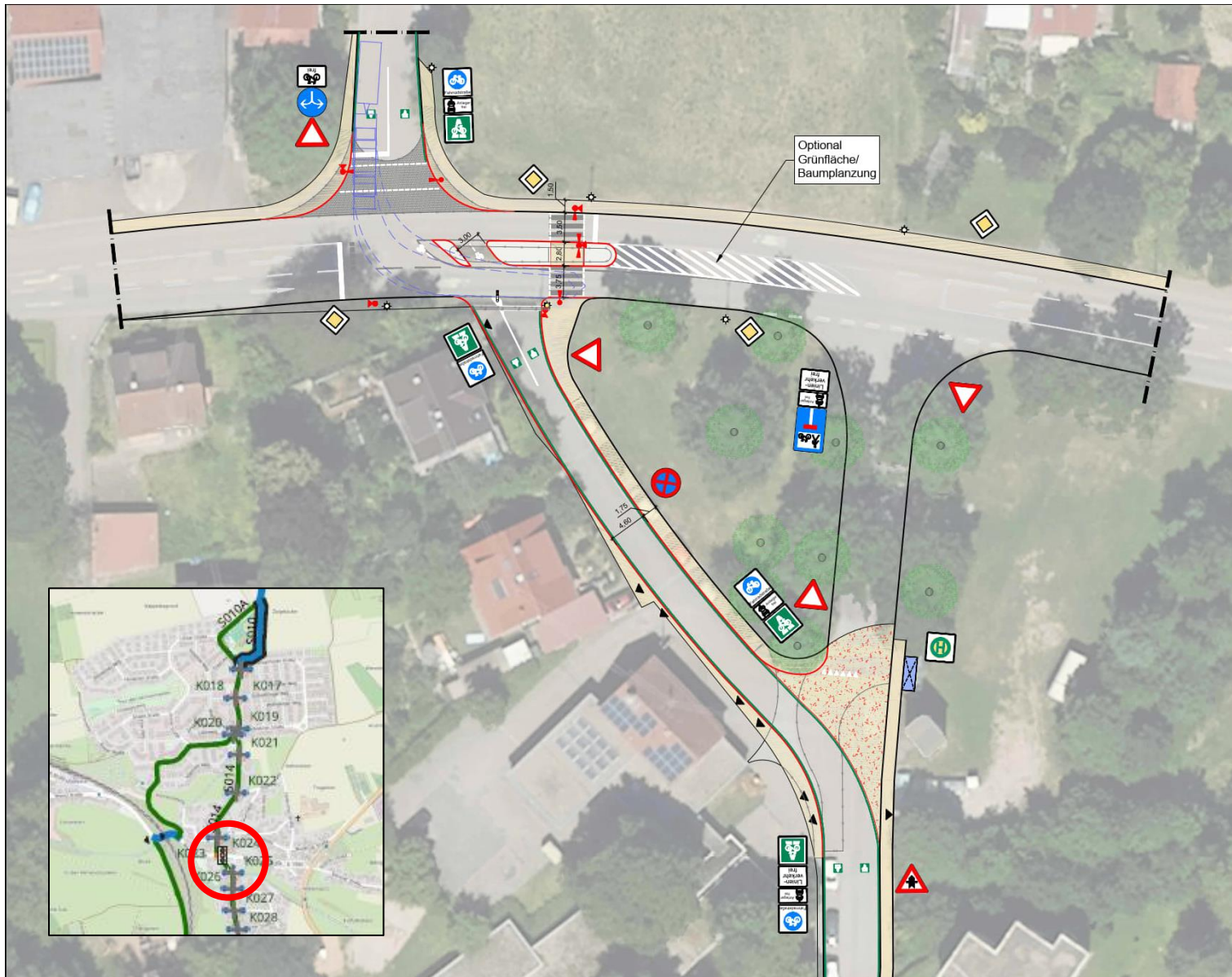
Vorhandener Geh- und Radweg erfüllt nicht den Radschnellwegstandard.

Radschnellweg wird auf Höhe nördlicher Wirtschaftsweg / Züricher Straße von der West- auf die Ostseite verschwenkt.

Gründe:

- Trennung Rad- und Fußverkehr*
- Weiterführung in Maubach über den Gaschurner Weg (östlich Sportplatz)*
- Verbesserung Fußgängerquerung*
- Integration barrierefreie Bushaltestellen*

Detailplanung: Querung Klagenfurter Straße (Salzburger Straße ↔ Bregenzer Straße)



Klagenfurter Straße (K1906) bleibt Vorfahrtsstraße.

Radschnellweg wird als Fahrradstraße ausgewiesen.

Signalisierte Querung der K1906 i.V. mit Mittelinsel.

Bregenzer Straße auf Anlieger- und Linienverkehr beschränkt.