

Qualitätsstandards für ein übergeordnetes Radwegenetz in der KielRegion

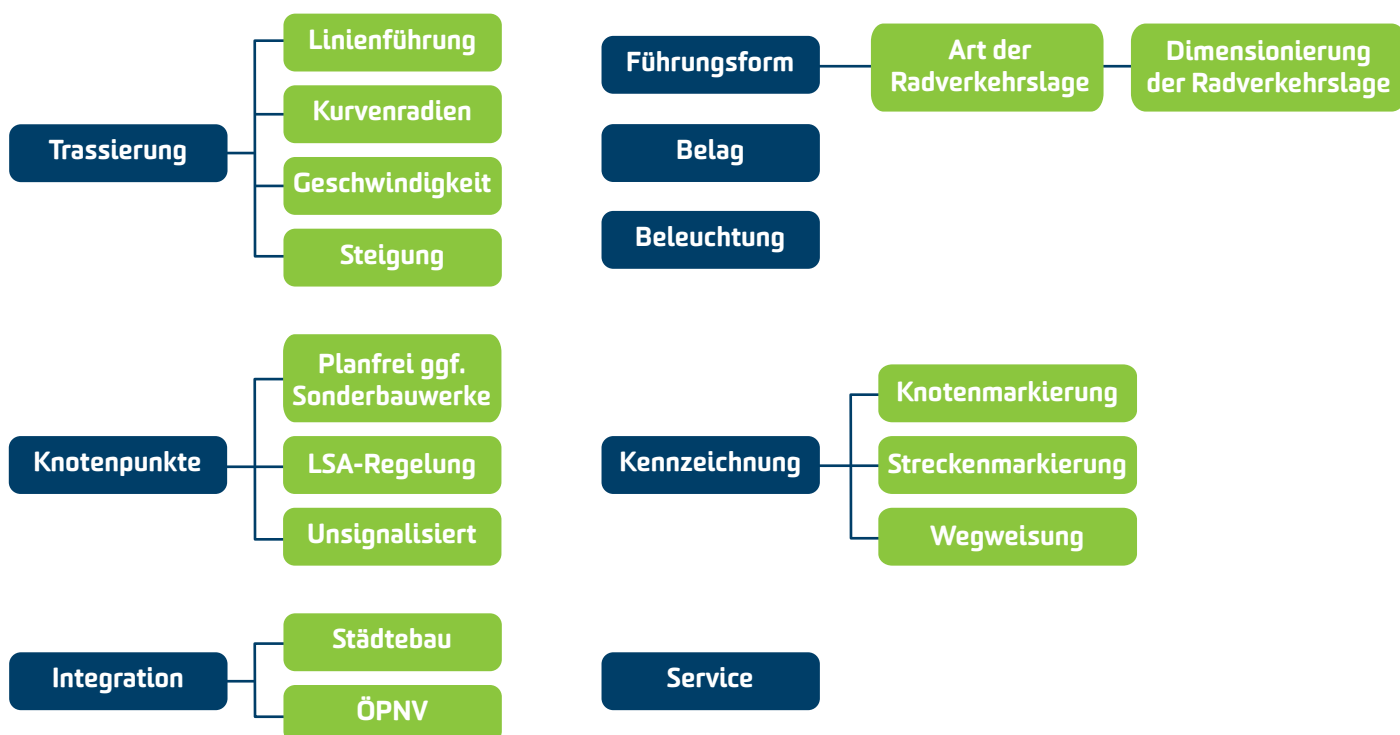


Mehr Infos unter
[www.kielregion.de/
mobilitaet/
radverkehr/](http://www.kielregion.de/mobilitaet/radverkehr/)

Die regionalen Premiumrouten zeichnen sich durch hohe Qualitätsstandards aus. Auf diesen Wegen ist eine Radnutzung deutlich attraktiver als auf bisherigen Radwegen. Gleichzeitig soll das Premiumradroutennetz auch der Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes Rechnung tragen, die höhere Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen und besondere Anforderungen an die Radinfrastruktur stellen. Vorrangig im Hinblick auf die Stärkung des Radverkehrs ist sicherlich eine hochwertige Infrastruktur, die insbesonde-

re die Aspekte Trassierung, Führungsform, Querung an Knotenpunkten und die Belagsgestaltung umfasst. Darüber hinaus sind aber auch bei weiteren Aspekten wie Beleuchtung, Wegweisung oder städtebauliche Integration hohe Maßstäbe anzusetzen.

Übersicht der Qualitätskomponenten für die Premiumrouten



Erläuterung der Qualitätsstandards



Die Qualitätsstandards für die Premiumradrouten der KielRegion orientieren sich an den gängigen Regelwerken wie ERA 2010, RAS 06 oder dem FGSV-Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“. Darüber hinaus hat das Regionale Mobilitätsmanagement Leitlinien verschiedener Bundesländer und Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen in diversen Stadtregionen zu Rate gezogen. In einer zweiten Entwurfsstufe erfolgt noch ein Abgleich mit den Standards für die Machbarkeitsstudien Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg.

Wichtigstes Qualitätskriterium der Premiumrouten ist die Fahrgeschwindigkeit, die zu den maßgeblichen Entscheidungskriterien bei der Verkehrsmittelwahl gehört. Diese sollte unter Berücksichtigung von Zeitverlusten an Knotenpunkten mindestens 20 km/h betragen. Dazu ist eine weitgehend umwegfreie Routenführung mit Steigungen von höchstens 6 % unter Vermeidung enger Kurven erforderlich, bei der Straßen entweder bevorrechtigt oder planfrei gequert werden. Wo dies nicht möglich ist, sollen die Zeitverluste durch Anhalten und Warten an Knotenpunkten ggf. auch durch die Einrichtung einer Grünen Welle sowie durchgehende Grünschaltung an komplexen Knoten für den Radverkehr minimiert werden.

Positiv auf die Reisegeschwindigkeit, aber auch konfliktentschärfend wirkt die Trennung des Radverkehrs von den anderen Verkehrsarten über möglichst lange Abschnitte entweder baulich oder mindestens markierungstechnisch. Als neuer Lösungsansatz kommt auch eine Abtrennung in Form einer Protected Bike Lane in Frage, die aber noch nicht StVO-konform ist. Dort, wo eine Trennung vom Kfz-Verkehr nicht möglich ist und der Radverkehr in der Fahrbahn geführt werden muss, ist die Einrichtung von Fahrradstraßen anzustreben. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ist nur in Bereichen mit nachweislich geringem Fußverkehrsaufkommen und abgestuftem Radverkehrspotenzial vorzusehen. Ebenso sollten Schutzstreifen (bisher nur innerorts möglich) eine begründete Ausnahme bleiben.

Weitere Qualitätskriterien beeinflussen den Fahrkomfort, die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der Premiumrouten. Die Trassenbreite für Premiumrouten beträgt im Einrichtungsverkehr im Regelfall drei Meter und im Zweirichtungsverkehr mindestens vier Meter. Die Alltagstauglichkeit mit einer witterungsunabhängigen Befahrbarkeit muss sichergestellt sein. Dies erfordert einen festen, fugenarmen Belag möglichst in Asphalt und eine durchgängige Beleuchtung möglichst in LED-Ausführung. Weitere Anforderungen sind Markierungen mit

guter Nachsichtbarkeit, eine eigenständige Ausweisung in der Radwegweisung und ein kontinuierliches Monitoring mit bevorzugtem Winterdienst. Zudem sollten die Premiumrouten offensiv beworben werden.

Ein besonderes, auffälliges Design sorgt für einen hohen Aufmerksamkeitseffekt. Dies umfasst:

- eine farbige Randmarkierung
- die Einfärbung von Überquerungsfurten und konfliktträchtiger Streckenabschnitte
- eine besondere Kennzeichnung mit einem eigenständigen Signet für die Premiumrouten.



Premiumrouten Qualitätsstandards Teil 1

Kriterium		Ziel-Standard	Reduzierter Standard
Trassierung	Linienführung	direkt und Umwegeminimiert	Umwege zur Anbindung wichtiger Quell -Zielbereiche
	Kurvenradien	> 20 m	innerorts nach örtlichen Rahmenbedingungen
	Geschwindigkeit	30 km/h Fahrgeschwindigkeit >20 km/h Reisegeschwindigk.	Anpassung an örtliche Bedingungen
	Steigung	30 km/h Fahrgeschwindigkeit >20 km/h Reisegeschwindigk.	Anpassung an örtliche Bedingungen
Führungsform	eigenständige Radstraße	X	
	(baulich) separierter Radweg im Zwei-richtungsverkehr	X	
	(baulich) separierter Radweg im Einrichtungsverkehr	X	
	Radfahrstreifen	X	
	Schutzstreifen		nur in begründeten Ausnahmefällen bei abgestuftem Radverkehrspotenzial
	Fahrradstraße	X	
	Wirtschaftsweg		nur bei geringem Konfliktpotenzial und gutem Belag
	Gemeinsamer Fahrweg Rad + Linienbus		nur bei geringem Konfliktpotenzial (Bus Frequenz)
	Führung in der Fahrbahn		nur mit Verkehrsberuhigung z.B. Tempo-30
	Gemeinsamer Geh-Radweg		nur in begründeten Ausnahmefällen bei geringem Fuß- und Radverkehrspotenzial

Premiumrouten Qualitätsstandards Teil 2

Kriterium		Ziel-Standard	Reduzierter Standard
Knotenpunkte	Planfrei ggf. Sonderbauwerke	zur Herstellung einer eigenständigen Radführung	Umwege zur Anbindung wichtiger Quell -Zielbereiche
	LSA-Regelung (LSA=Lichtsignalanlagen)	Rad-LSA mit „Grüner Welle“ und ggf. LSA-Beeinflussung	Rad-LSA ggf. mit verlängerter Freigabezeit
	unsignalisiert	Vorfahrtsberechtigung der Premiumroute	Übernahme der bestehenden Regelung
Belag	Asphalt oder Beton	X	
	Beton-/Granitpflaster ungefast		X
	Kopfsteinpflaster		nur in Ausnahmefällen mit ergänzenden Maßnahmen
	wassergebundene Decke		nur mit besonderer Verdichtung
Beleuchtung		durchgängige Beleuchtung (3-7 Lux, LED)	Einbindung in vorhandene Straßen-/Wegebeleuchtung
Kennzeichnung	Streckenmarkierung	farbige Randmarkierung und Piktogramme auf d. Fahrbahn	
	Knotenmarkierung	Einfärbung von Aufstellflächen und Querungsfurten	
	Radwegweisung	eigenständige Ausweisung (Signet / Nummer)	
Integration	Städtebau	städtebaul. Einbindung der Trassenlage und -gestaltung	
	ÖPNV	Anbindung an übergeordnete Verknüpfungsknoten inkl. B&R	
Service	Winterdienst / Reinigung	bevorzugt	
	Wartungs-Hotline	X	Einbindung in Mängelportal
	Infotafeln im Routenverlauf	X	

Premiumrouten Qualitätsstandards Teil 3

	Ziel-Standard	Reduzierter Standard	Ergänzende Vorgaben
eigenständige Radtrasse (im Zweirichtungsverkehr)	4,00 m	3,00 m	
Straßenbegleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr	4,00 m	3,00 m	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Straßenbegleitender Radweg im Einrichtungsverkehr	2,00 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Radfahrstreifen (nur im Einrichtungsverkehr)	2,50 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Schutzstreifen	/	2,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar
Fahrradstraße	4,00 m	3,50 m bei Einbahnstr. für den Kfz-Verkehr	+ Sicherheitsstreifen zu Parkständen
Wirtschaftsweg	4,00 m	/	
Gemeinsamer Fahrweg Rad + Linienbus	3,50 m	3,5 m	evtl. Aufweitung an Haltestellen auf 4,50 m
Gemeinsamer Geh-Radweg	/	3,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar

Fragen?
Her damit!