

Planungshinweise für Radverkehrsanlagen in Heidelberg

Allgemeines

Die Planungshinweise für den Radverkehr sind Empfehlungen für die Planung neuer sowie für die Erweiterung und Verbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen und basieren auf den allgemeinen Regelwerken und gesetzlichen Bestimmungen.

Oberflächenbefestigung

In den Fällen, in denen Straßenfläche und Radwege eine Einheit bilden, sind Radwege bevorzugt mit einer Asphaltdecke auszubauen, deren Oberflächenbeschaffenheit (insbesondere Längsebenheit) der von Straßen entsprechen muss. Um dies zu erreichen, ist die Asphaltdecke mit Straßenfertigern herzustellen. Die Trennung von den Fahrspuren des MIV erfolgt bei Radfahrstreifen mit durchgezogenem Breitstrich und bei Schutzstreifen mit unterbrochenem Schmalstrich.

Bei baulich abgesetzten Wegen muss die optische Trennung zwischen Rad- und Gehweg deutlich gegeben sein (Standard taktile Trennstreifen, vorzugsweise 30cm breit).

Die Belagsoberfläche soll eben und fugenarm sein und ist im Einzelfall zu entscheiden.

In der Altstadt sollen auf Straßen, bei Naturstein Pflastersteine mit geschnittener Oberfläche und bei Betonstein Pflastersteine mit ebener Oberfläche und mit Mikrofaser eingesetzt werden. Das Material ist im Einzelfall zu entscheiden.

Radführung entlang von Straßen

Aus Sicherheitsgründen ist es von Vorteil, den Radverkehr im Straßenraum zu führen. Dem Radverkehr sollen daher bevorzugt Radfahrstreifen oder Schutzstreifen neben den Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs angeboten werden. Nur in Bereichen, wo es z. B. aus Platzgründen nicht anders möglich ist, sollen baulich getrennte Radwege angeordnet werden bzw. an Straßen mit einer hohen Verkehrsbelastung. Schutzstreifen sollen in der Regel 1,60 m inkl. Markierung breit sein und 1,25 m nicht unterschreiten.

Für Radfahrstreifen beträgt die Breite $>1,60\text{ m} + 0,25\text{ m}$ Breitstrich und für baulich getrennte Radwege 2,00 m (mindestens 1,60 m). Zu beachten ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum von 0,75 m (mindestens 0,50 m) zum fließenden Verkehr und mindestens 0,50 m vom ruhenden Verkehr. Gegenläufige Radwege sind in einer Breite von mindestens 2,50m auszuführen.

Eine Kurventrassierung erfolgt nach Fahrdynamik, nicht rechtwinklig.

Bei Straßen, deren Querschnitt breiter ist als die Summe von Kfz- und Radfahrstreifen nach den Normalmaßen, werden die Kfz-Fahrstreifen nach den Normalmaßen geplant und der verbliebene Querschnitt den Radfahrstreifen zugeteilt.

(Beispiel: B3 Mönchhofplatz/Hans-Thoma-Platz. Vermeidung überhöhter Kfz-Geschwindigkeiten, Lärmreduzierung, Verbesserung der Überquerbarkeit der Straße, Verbesserung des Radverkehrs).

Radführung an Knotenpunkten/ Einmündungen

An signalisierten Knotenpunkten und Einmündungen soll der Radweg auf Fahrbahnniveau abgesenkt werden (Berliner Modell, siehe Foto) und neben den Fahrspuren des MIV geführt werden. So wird erreicht, dass der Radverkehr im direkten Sichtfeld des MIV fährt und bei Abbiegevorgängen nicht übersehen wird. Der Radverkehr soll auch bei baulich getrennten Radwegen im Knotenpunktbereich auf Fahrbahnniveau und hinter dem Knotenpunkt entsprechend wieder auf das Nebenflächenniveau geführt werden. Randbedingungen sind zu beachten (Höhenentwicklung Straße/Radstreifen).

Es sind grundsätzlich dreifeldrige Signalgeber einzusetzen mit Fahrradsymbol versehen und in Augenhöhe des Radverkehrs anzubringen.

Bei Anforderungsampeln sollte „Sofortgrün“ erfolgen, wenn keine anderen Anforderungen vorliegen.

An besonders konfliktbehafteten Radfahrerfurten im Zuge bevorrechtigter Straßen erhöht eine Roteinfärbung die Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer.

Direktes/Indirektes Linksabbiegen

Bei Neuplanungen ist in Abhängigkeit von den IV-Verkehrsstärken das direkte Abbiegen zu prüfen.

Für den links abbiegenden Radverkehr bestehen grundsätzlich die Möglichkeiten der direkten oder indirekten Führung. Dem Radverkehr kann auch die Wahlmöglichkeit zwischen dem direkten oder indirekten Abbiegen eröffnet werden, wenn die Gegebenheiten dies zulassen.

Die Linksabbiegeföhrung kann dem Radverkehr durch ein entsprechendes Hinweisschild vor dem Knotenpunkt verdeutlicht werden. Wenn es die Gegebenheiten zulassen, kann die Benutzungspflicht im Knotenpunktbereich aufgehoben werden, indem die durchgezogene Begrenzung aufgehoben wird und als Schutzstreifen mit unterbrochenem Schmalstrich weitergeföhrt wird.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen

Die direkte Führung über einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen gibt dem Radverkehr die Möglichkeit, sich bei „Rot“ vor den haltenden Kraftfahrzeugen aufzustellen, um dann bei „Grün“ in deren Sichtfeld die Kreuzung in der gewünschten Richtung zu überfahren.

Nur in einer Knotenpunktzufahrt mit einem größeren Rotzeit- als Grünzeitanteil soll ein aufgeweiteter Aufstellbereich für Radfahrer vorgesehen werden.

Die Zuföhrung zu dem Aufstellstreifen soll mindestens mit einem Vorbeifahrstreifen versehen werden (RILSA 1,25m).

Radführung in Einbahnstraßen / Sackgassen

Wenn möglich, sollen alle Einbahnstraßen (echte und unechte) für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Bei Sackgassen mit Durchgang für Radfahrer ist die Beschilderung nach den gesetzlichen Bestimmungen anzupassen.

Im Einmündungsbereich von Einbahnstraßen ist, je nach Querschnittsbreiten, eine markierte Richtungstrennung für den Radfahrer einzurichten und je nach Verkehrsföhrung im Knotenpunktbereich mit den verkehrsrechtlichen Zeichen auszustatten.

Fahrradparken

Als Standard werden Anlehnbügel verwendet mit einer Breite von 0,50 bis 1,00 m, Höhe 0,85 m, Material Stahlrohr feuerverzinkt.

In städtebaulich sensiblen Bereichen werden Anlehnbügel aus Flachstahl (Firma Michow Typ „Erfurt G“) verwendet. Farbgebung pulverbeschichtet DB 703 matt.

In der Hauptstraße und angrenzende Bereiche werden Anlehnbügel Typ Skulka verwendet.

In der Bahnstadt werden ebenfalls Anlehnbügel aus Flachstahl verwendet und die Farbgebung ist den vorhandenen Anlehnbügel anzuempfehlen (DB 703 matt).

Alle Anlehnbügel sind im Boden zu verankern.

An Standorten, an denen erfahrungsgemäß Kinderfahrräder parken sind die Anlehnbügel mit einem zusätzlichen Knieholm in ca. 40 cm Höhe auszustatten.

Die Abstände zwischen den Anlehnbügel soll 1,20 m betragen um eine beidseitige Nutzung zu ermöglichen.

An ausgewählten Haltestellen des ÖPNV bzw. anderen Plätzen sind Bike + Ride-Anlagen mit einer Überdachung zu versehen. Als Standard wird die Fahrradüberdachung der Fa. Kienzler (Typ K 13) verwendet. An öffentlichen Einrichtungen, großen und kleinen Firmen sollten die Anlehnbügel eingangsnah bzw. ein Hinweis, wo sich die Anlage befindet, angebracht werden, wenn keine Sichtbeziehung gegeben ist.

Radwegführungen an Haltestellen

Bei Radfahrstreifen wird dieser im Bereich der Haltestelle (Halten am Fahrbahnrand) unterbrochen und soll jeweils ca. 15 m vor und 10 m hinter der Bushaltestelle als Schutzstreifen markiert werden.

Ist die Haltestelle als Busbucht ausgebildet, sollte der Radfahrstreifen gradlinig an der Haltestelle vorbeigeführt werden. Für das Kreuzen der Busse ist die Markierung des Radfahrstreifens als unterbrochener Breitstrich auszuführen.

Bei separat geführten Radwegen muss im Bereich der Haltestelle geprüft werden (je nach Querschnittsverhältnissen) ob eine separate Radwegführung hinter der Wartefläche und dem Fahrgastunterstand, oder eine gemeinsame Geh- und Radwegführung, möglich ist.

Bei Radfahrstreifen im Zuge von Gleisanlagen wird dieser im Bereich von Kaphaltestellen, hinter der Haltestelle als Radweg geführt und am Ende der Haltestelle wieder als Radfahrstreifen auf der Straße weitergeführt.

Bei Radfahrstreifen im Zuge von Gleisanlagen mit einer angehobenen Fahrbahn wird der Radfahrer gradlinig geführt und bei Fahrgastwechsel kann die Fahrbahn über eine Zeitinsel (Lichtsignalanlage) gesichert werden.

Auf- bzw. Abfahrten von Rad- und Schutzstreifen auf Gehwege oder Haltestellenbereiche erfolgen mit Niveau Null.

Radwegführung im Bereich von Blindenleiteinrichtungen

Bei kreuzenden Blindenleiteinrichtungen (Führungen zu Haltestellen und Signalanlagen) werden diese im Bereich von Radwegen ausgespart.