Schnelle Maßnahmen und die Regelwerke

Ein Widerspruch?

Peter Gwiasda

Grundfragen und gute Praxis

Die Leitsätze und Kernfragen

1. Ermöglichen und Qualitätsstandards durchsetzen – Ein Balanceakt
2. Die Regelmaße werden verbindlich. Mindestmaße sind zu begründen.
3. Radverkehrsplanung im gesamten Netz: Nicht in Routen denken sondern in der Fläche.
4. Nach wie vor muss Planen im Bestand möglich sein: Keine Angst vor der zweitbesten Lösung
5. Es muss doch einfacher gehen: Die Suche nach dem Patentrezept

Gute Praxis oder was tun wenn die ganze Stadt eine Netzlücke ist

1. Schritt: Netz und Maßnahmenplanung aus einem Guss
2. Schritt: Der Sprung in das Konkrete von der Maßnahmenplanung in die Entwürfe gehen
3. Schritt: Konsens schaffen und zügig Beschlüsse fassen.
4. Schritt: Fördermittel akquirieren oder ohne Geld ist alles nichts
5. Schritt: Projekte statt Belange oder zusammen statt gegeneinander arbeiten.

Warum sind die denn so langsam?

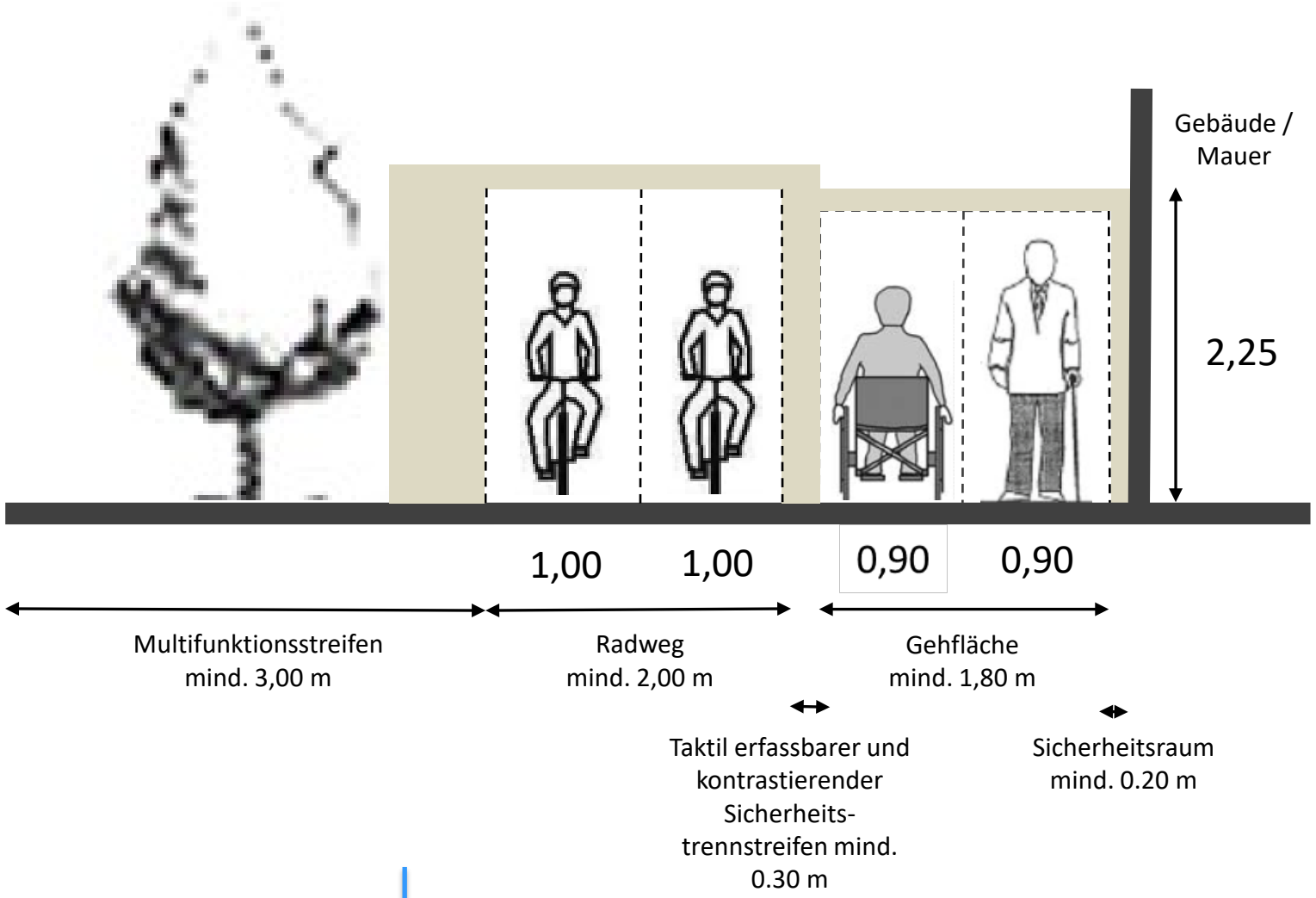
Regelwerk mit Erneuerungsbedarf – Überall wird gleichzeitig gearbeitet.

1.	**RASt** **2006** (Stadtstraßen) **in Arbeit**	**RAL** **2013** (Landstraßen) **M ERL**	**RiLSA** **2010** (Signalisierung) **in Arbeit**	**RIN** **2008** INetzgestaltung) **in Arbeit**	**RMS-Stadtstraßen** (Markierung) **2025**
2.	**EFA** **2002** (Fußgänger) **neu 202,65**	**ERA** **2010** (Radverkehr) **neu 2025**	**EAÖ** **2013** (ÖPNV)	**EAR** **2023** (Parken)	.... (weitere)
3.	HRaS 2002 (Radverkehr im ländl. Raum) **neu 2025**	HSRa 2005 (Signalisierung Radverkehr) **neu 2024**	**Merkblatt Fahrrad-wegweisung** 1998 **neu 2024**	**H RSA** **2021** Radschnell-verbindungen	**H EBRA** **2021** Qualitäts-bewertung von Radverkehrs-anlagen

© Planungsbüro VIA

Ermöglichen und Qualitätsstandards durchsetzen

Regelmaß: Abgeleitet aus den Verkehrsräumen. Diese bleiben im wesentlichen gleich. Mindestmaße sind Verkehrsräume mit eigeschränkten Bewegungsräumen und daher zu begründen.

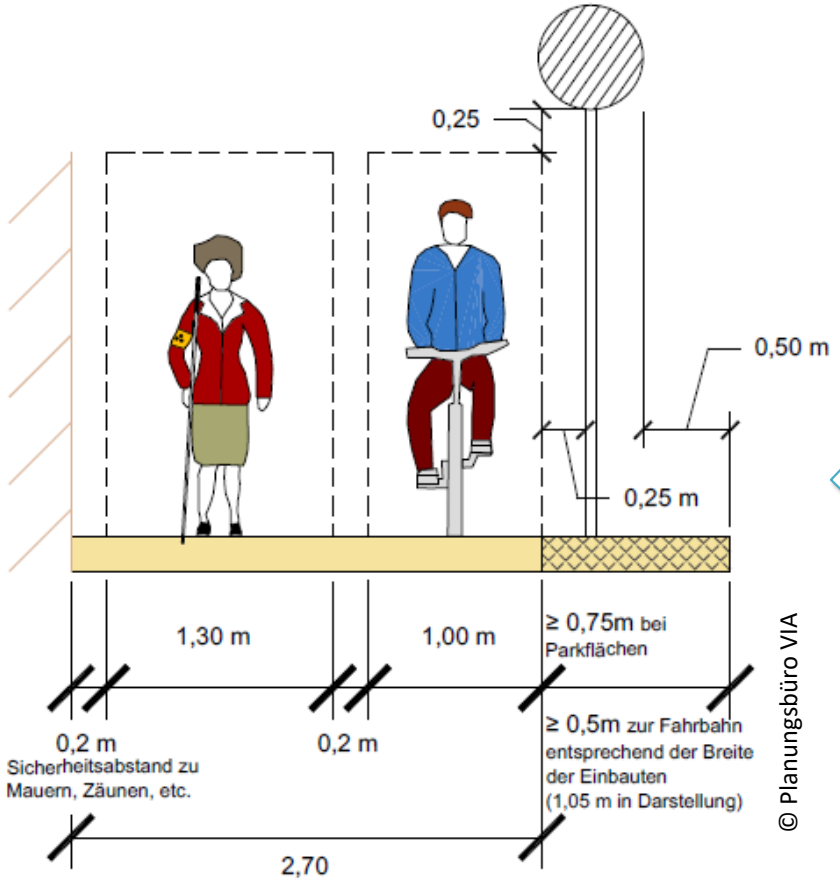


© Uni Wuppertal

Ermöglichen und Qualitätsstandards durchsetzen

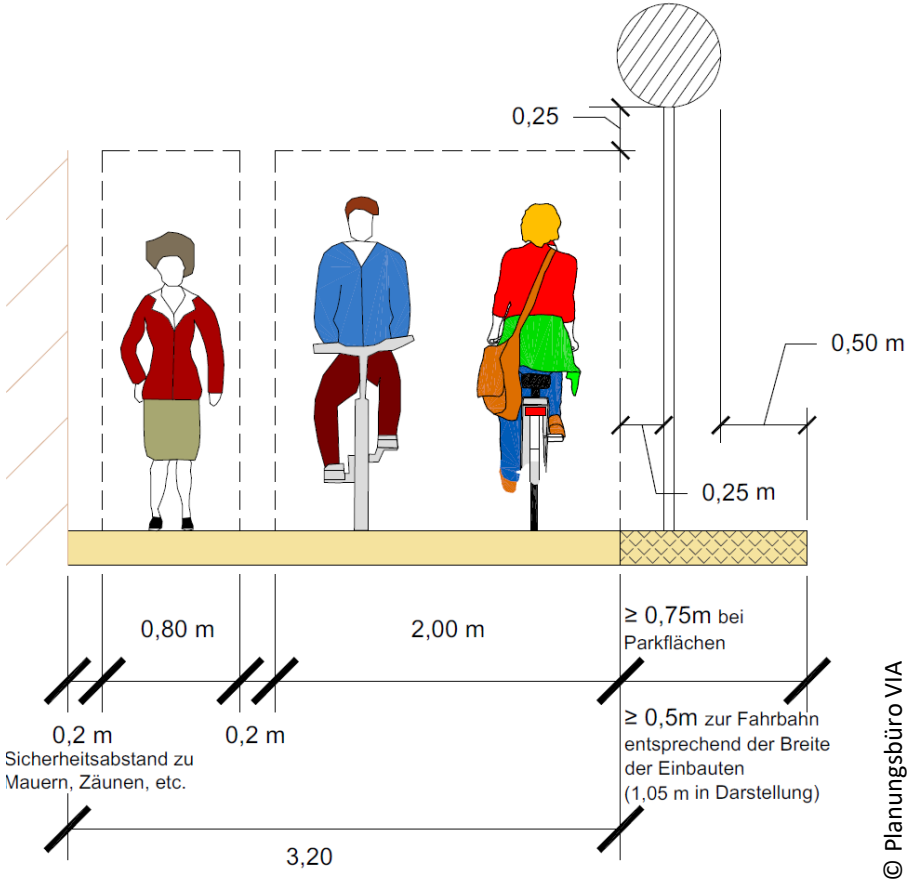
Besondere Anforderungen und erhöhte Anforderungen führen zu erweitertem Flächenbedarf .

Grundmaße Richtungsverkehr



Entwurf

Grundmaße Zweirichtungsverkehr



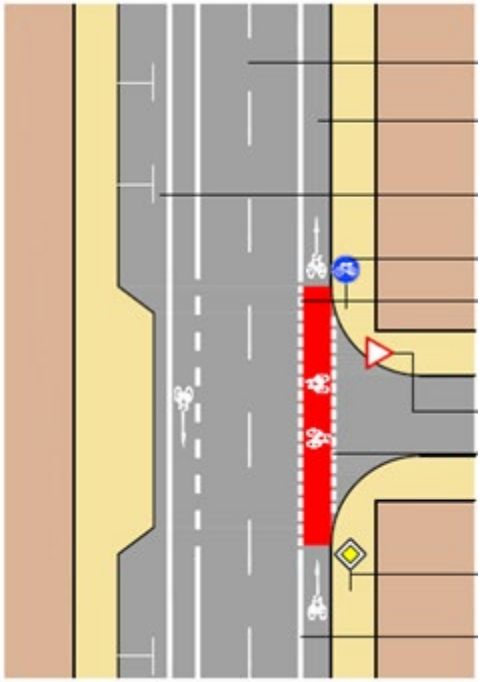
Regelmaße werden verbindlich - Mindestmaße begründen

Die Mindestmaße bleiben gleich aber es ist Luft nach oben.

Basisstandard

2,00+0,25m

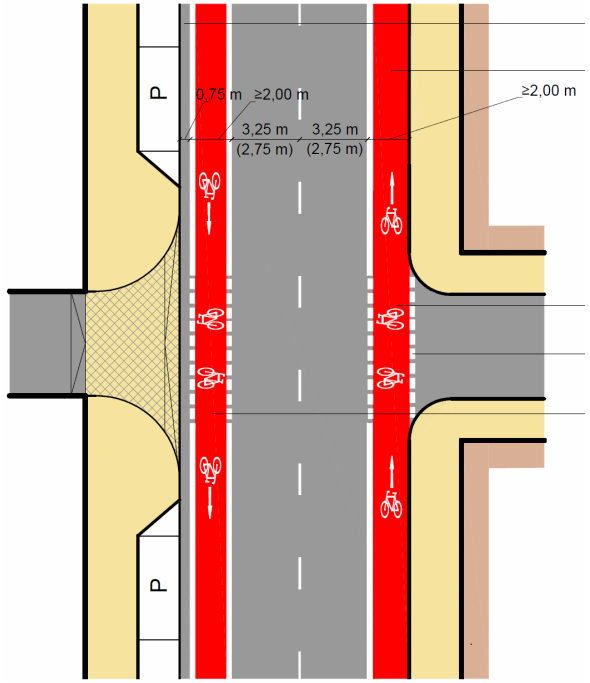
1,60+0,25m



Quelle Land Baden-Württemberg

Rad-Vorrangroute

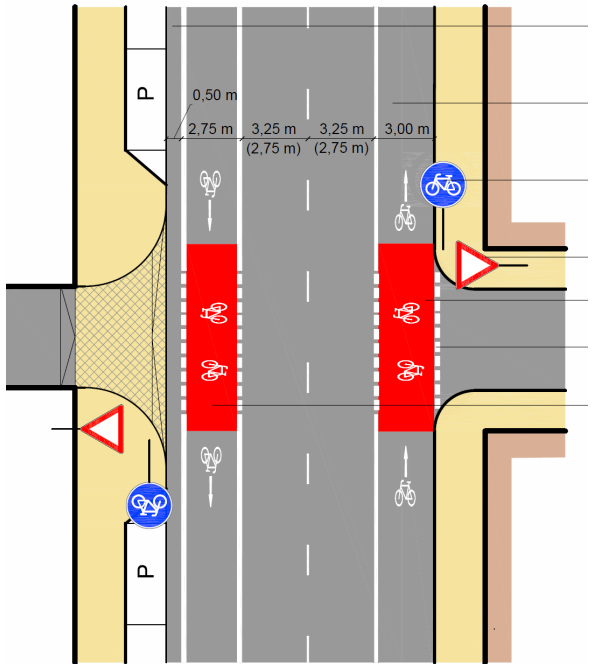
2,50+0,25m



Quelle Planungsbüro VIA

Radschnellwegstandard

3,00+0,25m



Quelle Land Baden-Württemberg

Entwurf

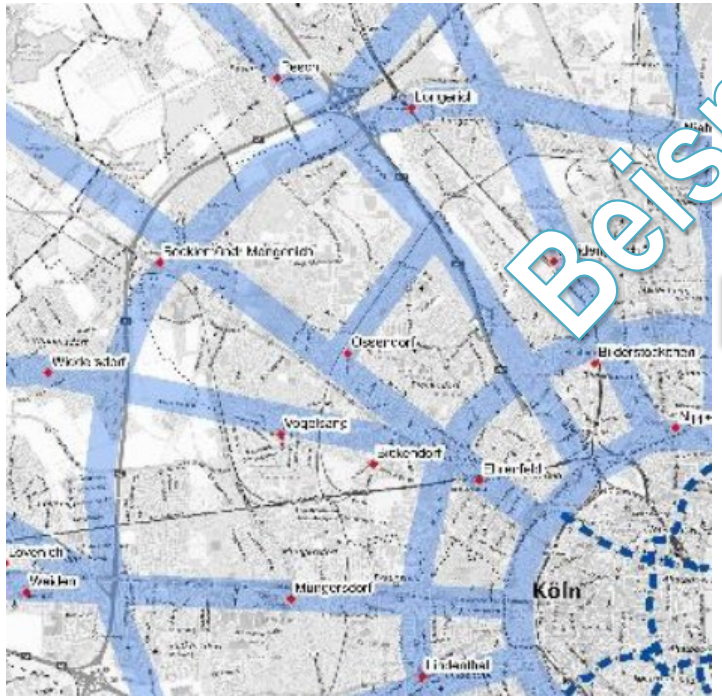
Radverkehrsplanung im gesamten Netz

Implementierung regionaler Routen mit höheren Standards ins Netz

- Regionale Routen im Radvorrang- und Radschnellwegstandard werden in Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen gemäß RIN entwickelt. Potenzialermittlung bestimmt den Ausbaustandard.
- Im Stadtgebiet erfolgt die Routenfindung im Netz nach den Kriterien der Machbarkeitsstudie
- Das Vorgehen orientiert sich an der H RSV

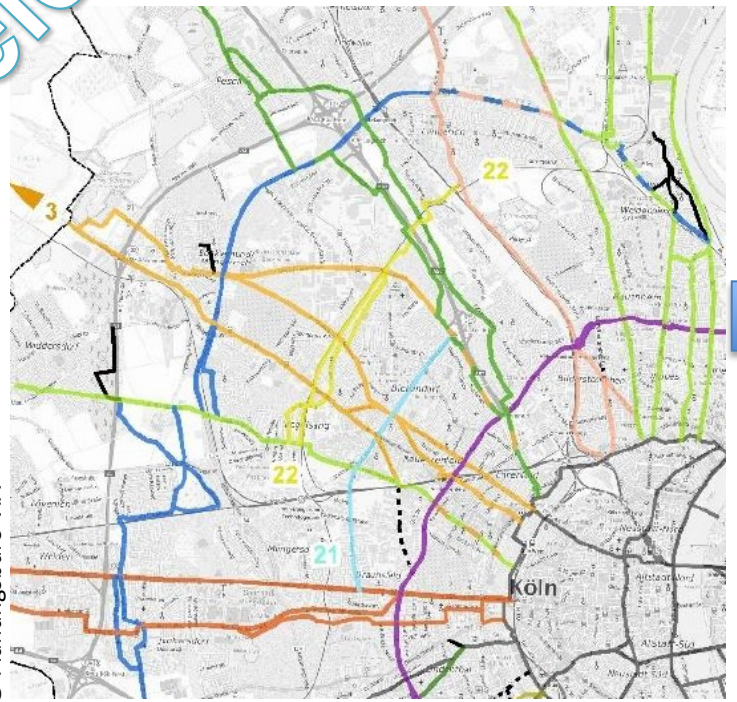
Beispiele

Trassenkorridore



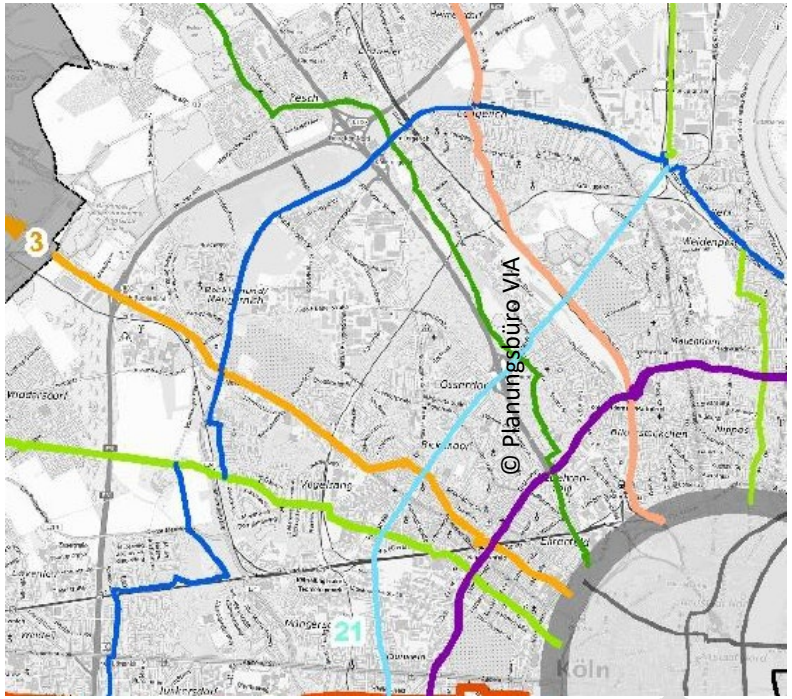
© Planungsbüro VIA

Alternative Führungen



© Planungsbüro VIA

Vorzugsvarianten



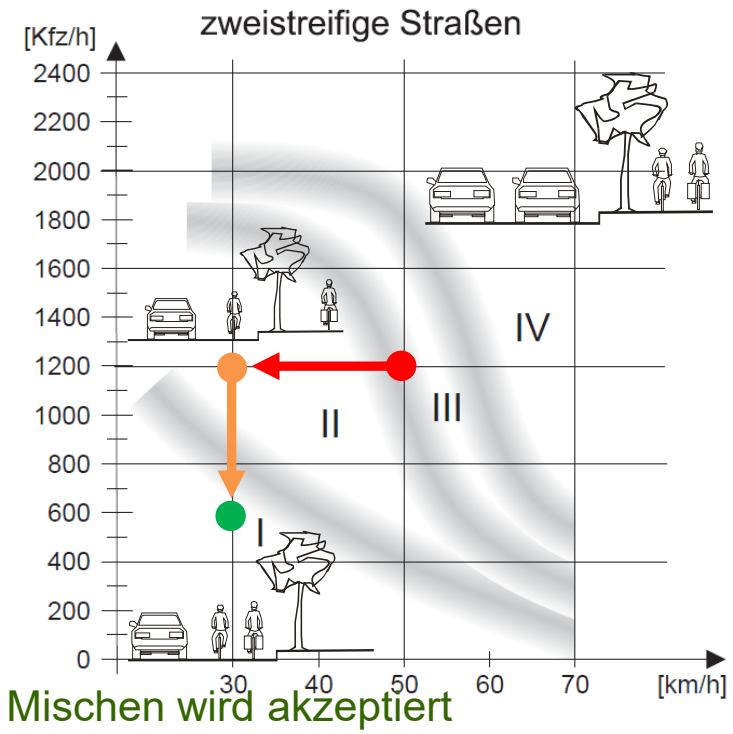
© Planungsbüro VIA

© Planungsbüro VIA

Radverkehrsplanung im gesamten Netz

Mischen oder trennen

- Vorhandene und künftige Infrastruktur bestimmt das Netz mit
- Verkehrsmengen und zulässige Höchstgeschwindigkeiten sind Variablen



Quelle: FGSV – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn

II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht

III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)

IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren.

- Neu: Schwerverkehrsanteil wird stärker gewertet

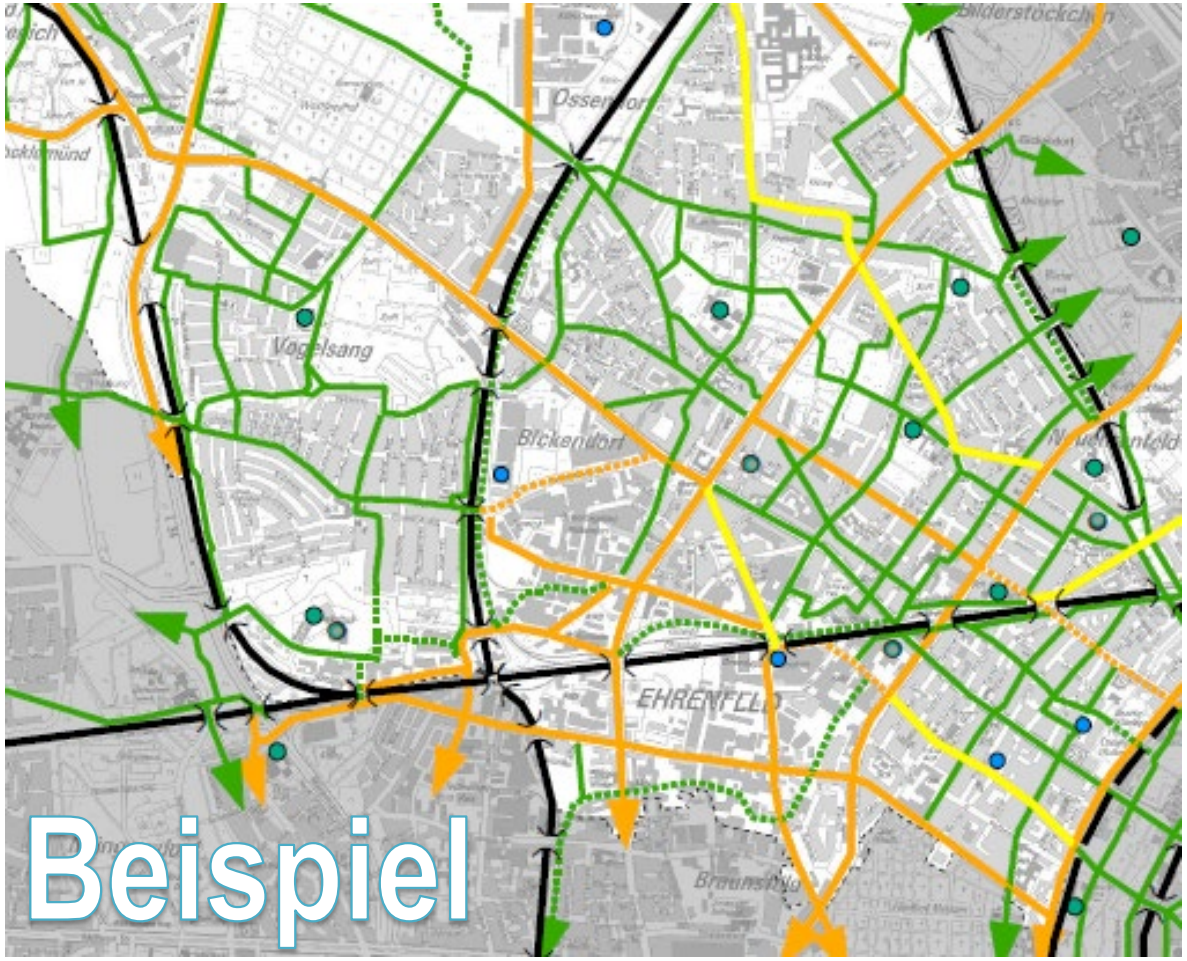
Beispiel

8

Radverkehrsplanung im gesamten Netz

- Mischen oder Trennen ➡ Abwägung mit den konkurrierenden Ansprüchen und dem Straßenraum
- Entscheidung über die Entwicklung des Straßenraumes Aus Sicht des Radverkehrs

- **Innerorts machen Rasternetze Sinn. Die RIN hilft hier nicht weiter.**
- Die Hauptverkehrsstraßen sollten alle enthalten sein.
- Die Hauptführungsformen: Trennen (orange) – Schutzstreifen (gelb) – Mischverkehr (grün) werden als Entwicklungsziel festgelegt.
- Rahmenplanung für die Netzentwicklung und den Ausbau einzelner Straßenabschnitte.



Quelle: Planungsbüro VIA

Radverkehrsplanung im gesamten Netz und mit dem gesamten Planungsrepertoire

Beispiele

Maßnahmenspektrum: Prinzip Trennen

bei fehlenden Flächen: Verträglichkeit anstreben

Radweg im Seitenraum

2,00 m Basisstandard

bei geringem Radverkehr 1,60 m dann zu begründen

Radweg auf Fahrbahnniveau

2,00 m Basisstandard

Schmalere Maße vermeiden

Radfahrstreifen

2,00 m (Basisstandard)

bei geringem Radverkehr 1,60 m dann zu begründen

Schutzstreifen

ab 1,50 m

Gegenüber der Kernfahrbahn zuerst Schutzstreifen verbreitern

Gemeinsamer Geh- und Radweg

ab 3,00 m

Abhängig von der Fuß- und Radverkehrsstärke

© Planungsbüro VIA

Quelle: ARGUS Hamburg

© Planungsbüro VIA

© Planungsbüro VIA

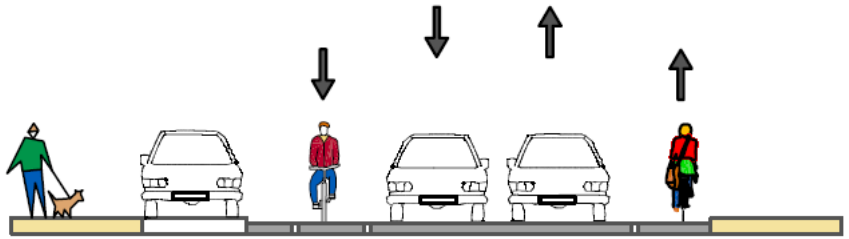
© Planungsbüro VIA

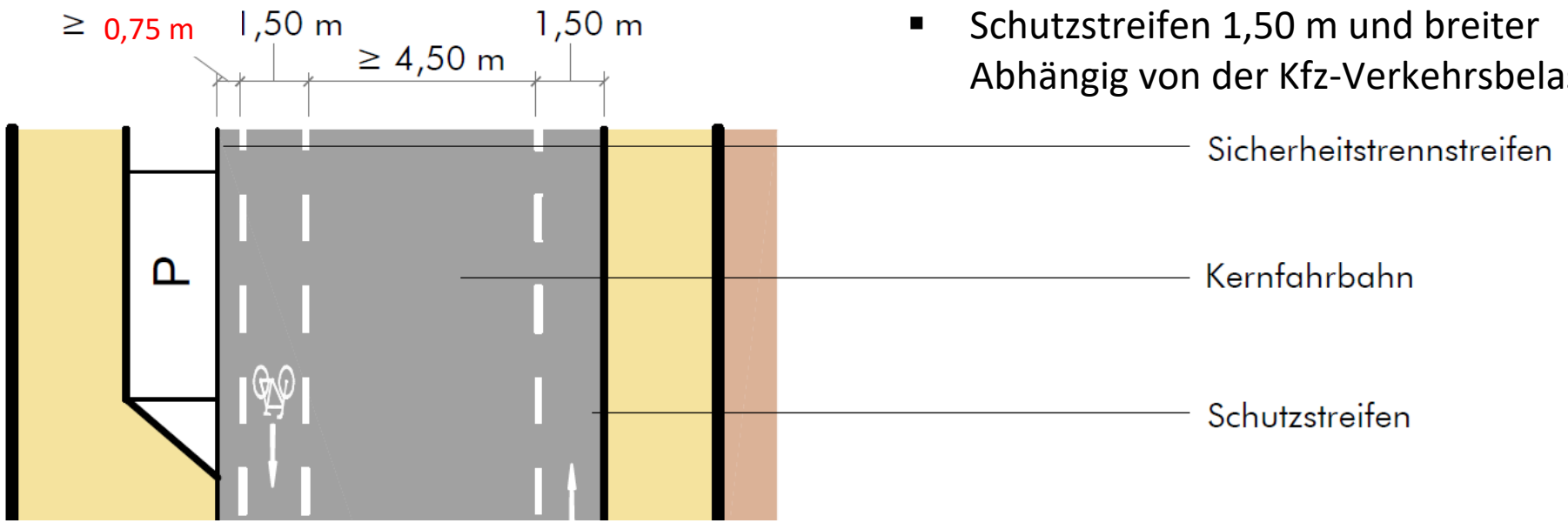
Nach wie vor wird Planen im Bestand möglich sein:

Keine Angst vor der zweitbesten Lösung

Der Schutzstreifen: Nach wie vor für das Planen im Bestand unentbehrlich

ERA 2024!
Diskussion noch nicht abgeschlossen





© Musterlösungen des Landes Hessen

Was ist neu?

- Sicherheitstrennstreifen zum Parken 0,75 m
- Schutzstreifen 1,50 m und breiter Abhängig von der Kfz-Verkehrsbelastung
- Schutzstreifen 1,50 m und breiter Abhängig von der Kfz-Verkehrsbelastung

Entwurf

Nach wie vor wird Planen im Bestand möglich sein:

Keine Angst vor der zweitbesten Lösung

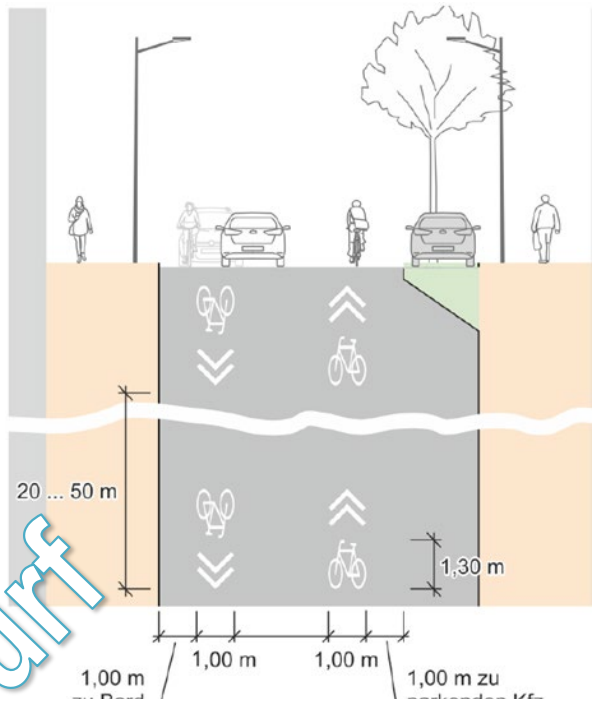
Piktogrammkette: „Was ist wenn der Schutzstreifen nicht mehr geht“

Neu in der ERA 2024 Klärungen auf Landesebene

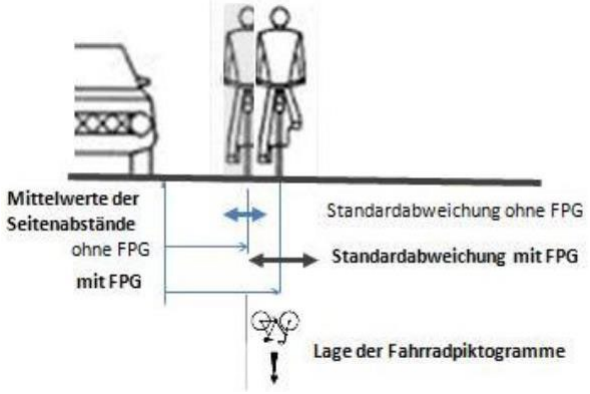
Effekte

- weniger Radfahrende im Seitenraum
- Radfahrende werden seltener überholt
- Überholungen zwischen 0,5 und 1,5m werden reduziert
- Reduzierung der Konflikte
- Reduzierung der Unfälle an Knotenpunkten
- Sharrows als Markierungselement umstritten

Entwurf



© Michael Haase



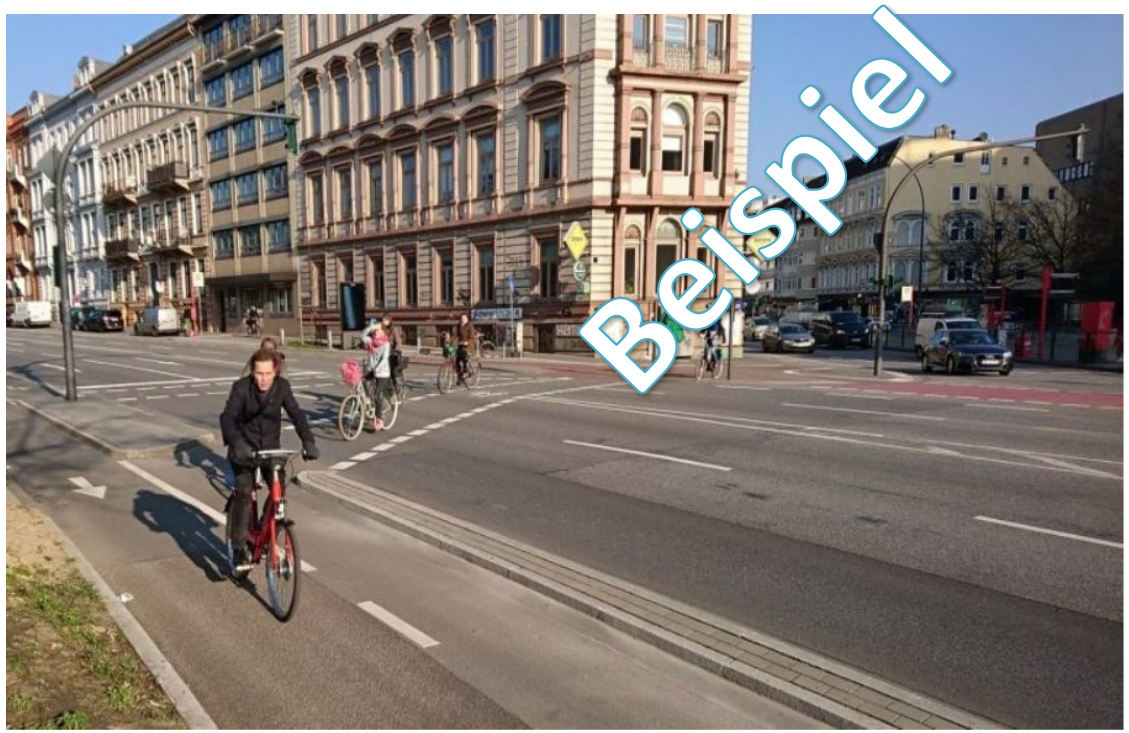
© Knoflacher

Beispiele

© Koppers, Gerlach

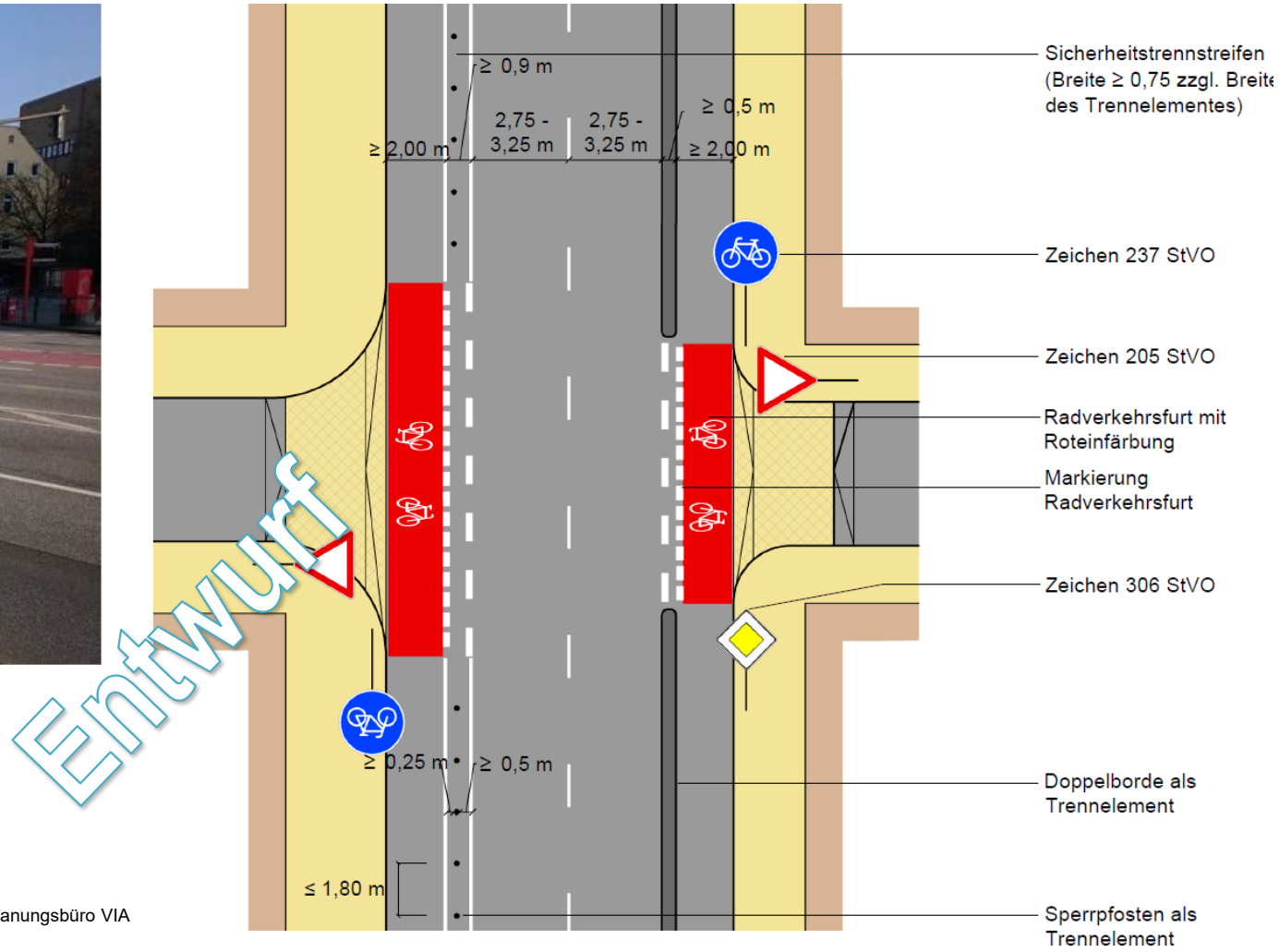
Die Suche nach dem Patentrezept

Der Radweg auf Fahrbahnniveau „geschützter Radfahrstreifen“



Quelle: ARGUS Hamburg

Neu in der ERA 2024!



Quelle: Planungsbüro VIA

Planen im Bestand muss möglich sein

Verzicht auf Protektion bei Tempo 30 als Alternative zu Protektionselementen

© Planungsbüro VIA

Beispiele

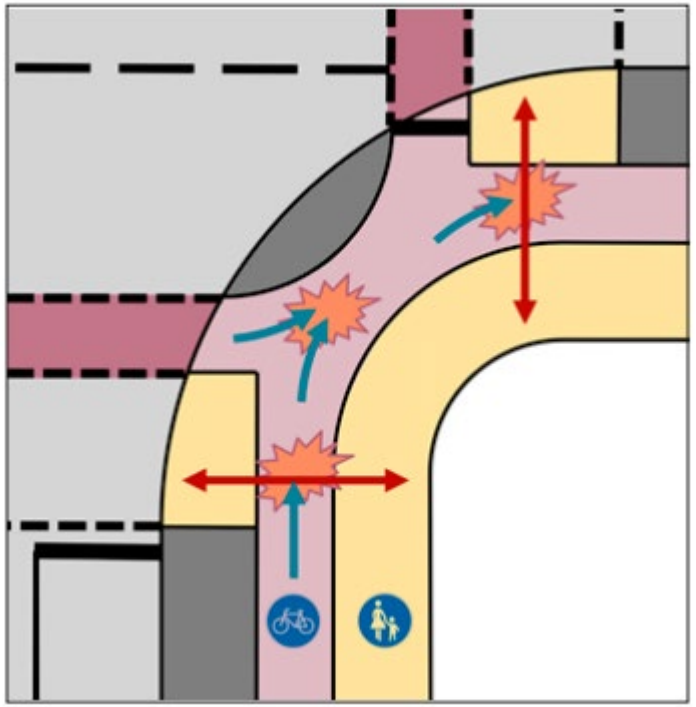
© Planungsbüro VIA

Quelle: Planungsbüro VIA

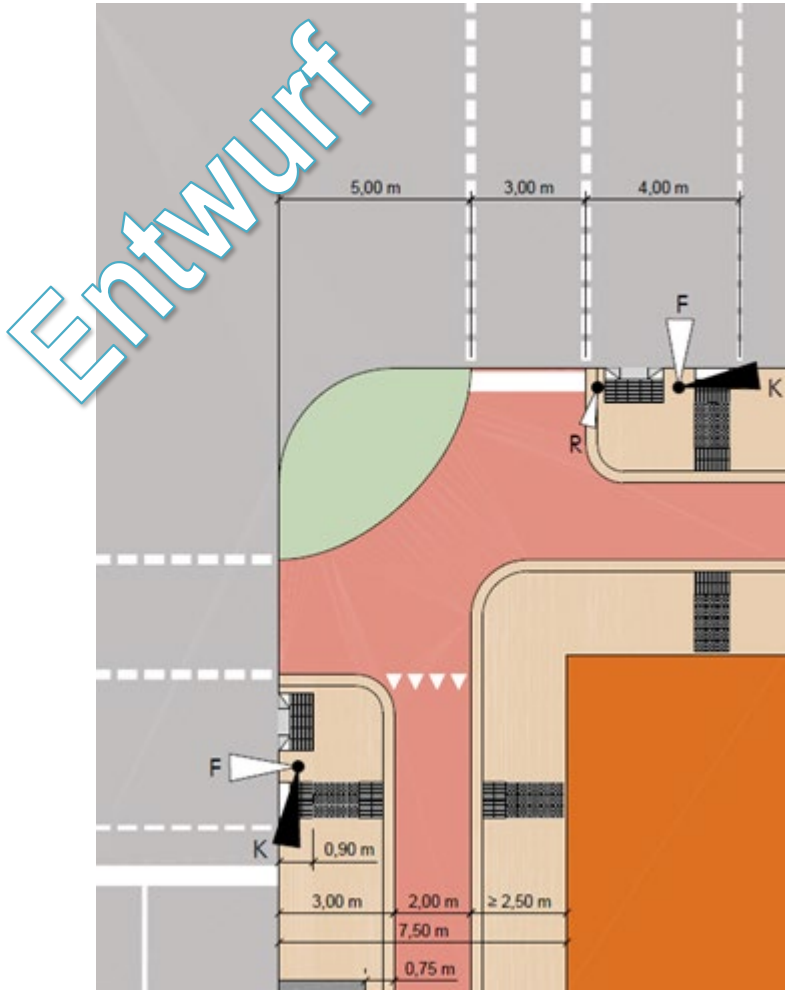
Die Suche nach dem Patentrezept

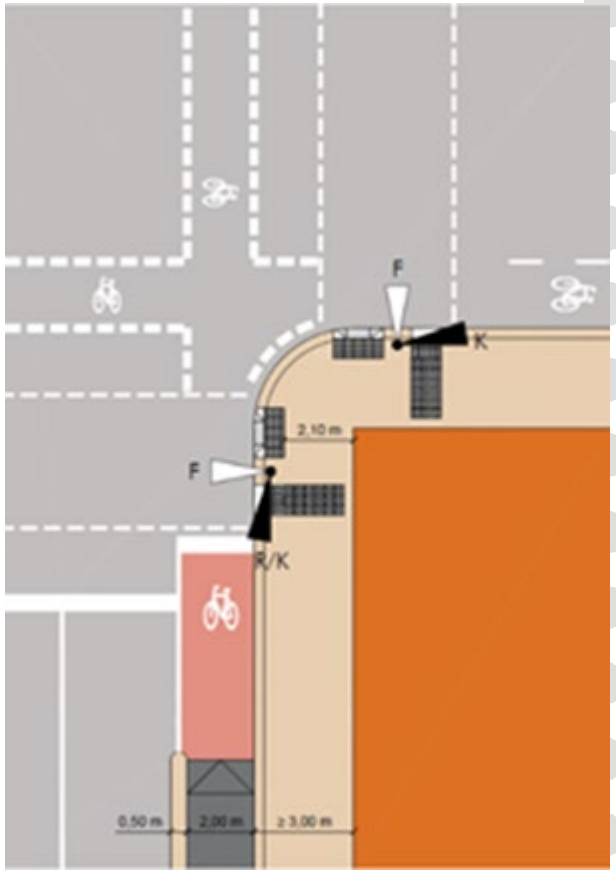
Neu in der ERA 2024 ist die differenzierte Darstellung der Knoten im Seitenraum!

- Konfliktlagen im Seitenraum darstellen
- Verkehrsräume festlegen
- Mindestanforderungen definieren
- Einsatzbereiche vorab bestimmen



© GDV Jörg Ortlepp





© Planungsbüro VIA

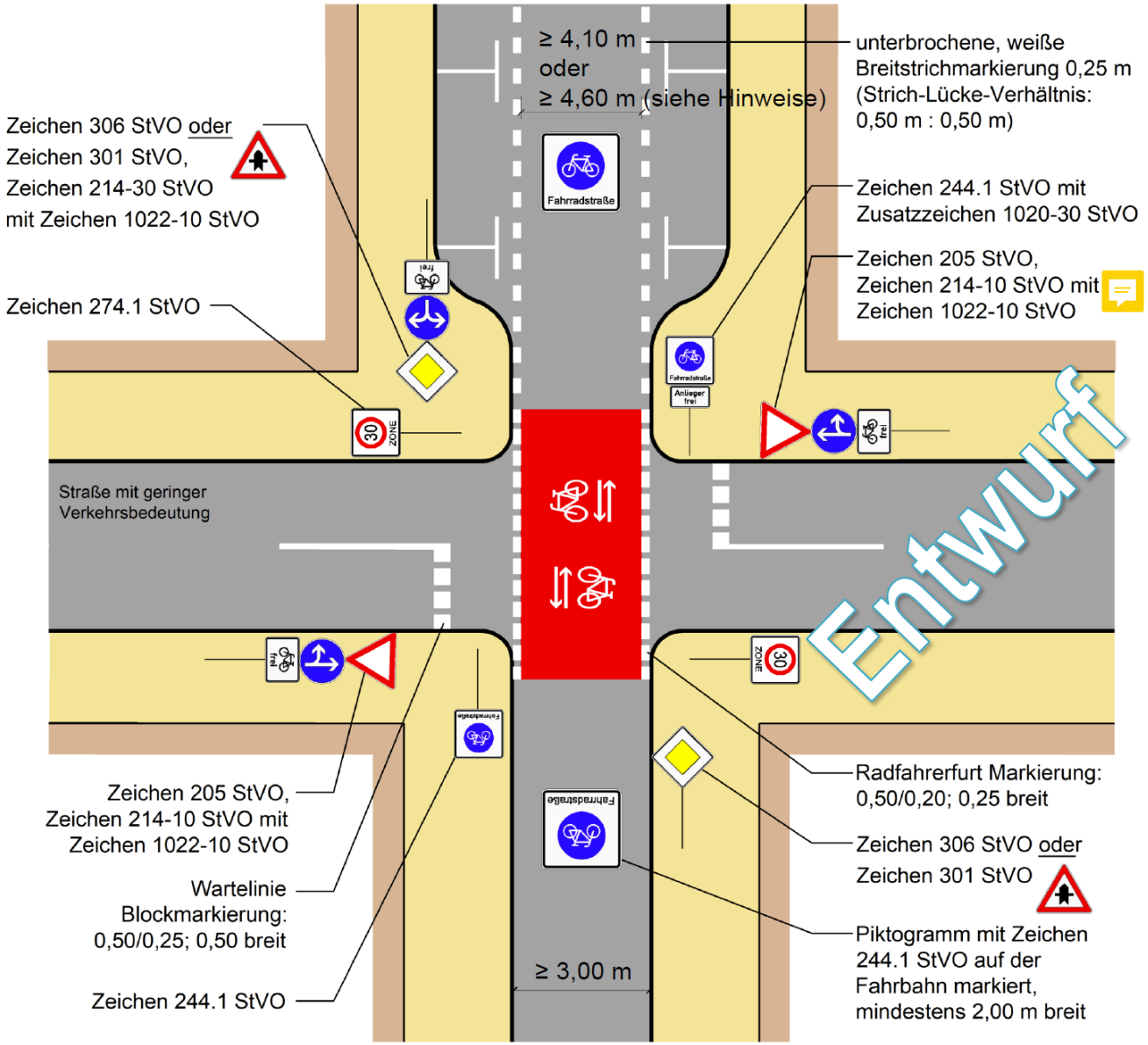
Die Suche nach dem Patentrezept

- **Gestaltungsvorgaben lassen Spielräume**
- **Erst markieren später Umbau**

Markiert

Gefärbter Asphalt

Gepflasterte Rinne



Quelle: Planungsbüro VIA

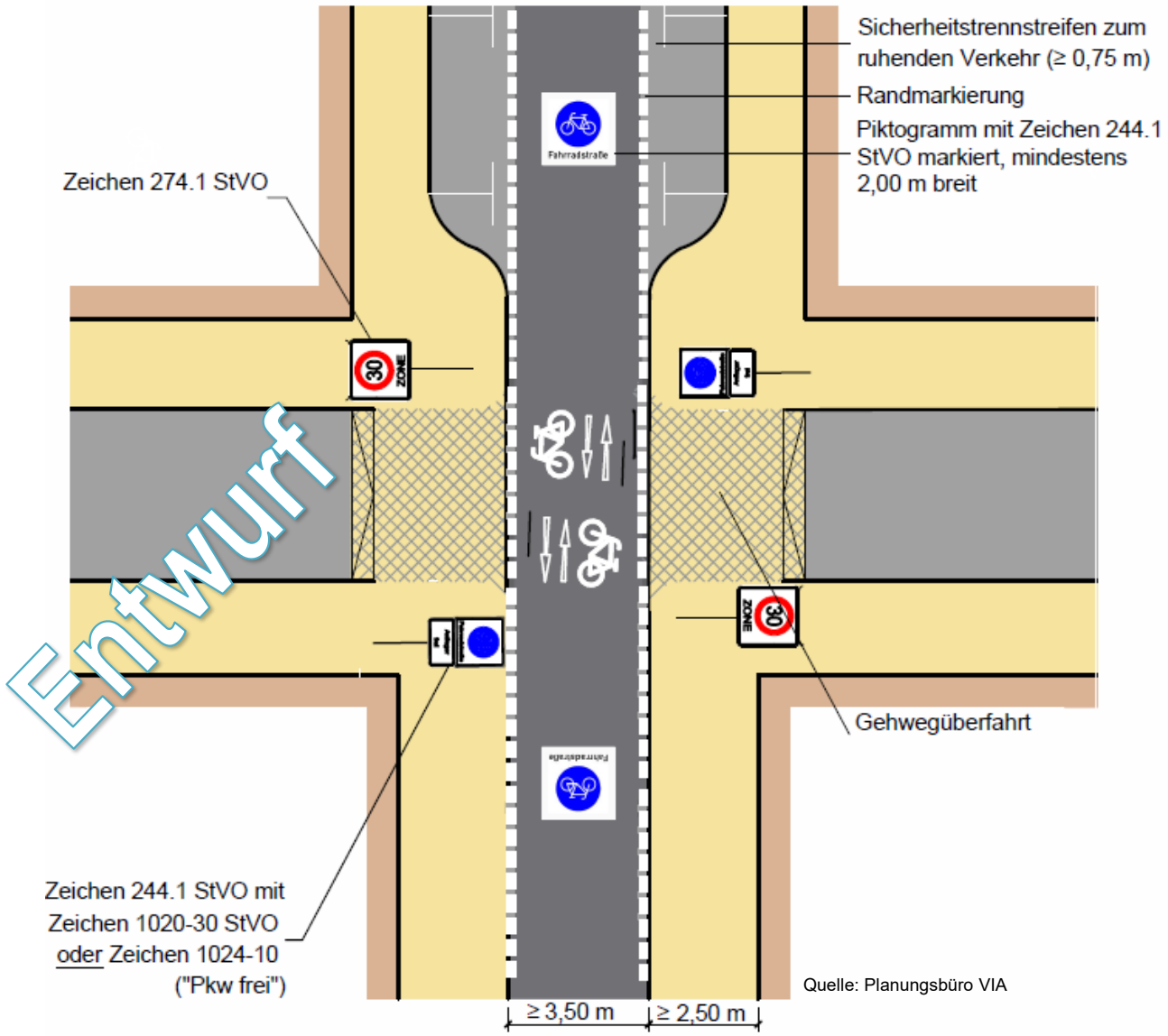
Die Suche nach dem Patentrezept

Die Fahrradstraße

- Einheitliche Grundsätze zur Gestaltung
- Breiten je nach Ausbaustandard
- Anders als in der ERA 2010 Hinweise zur Gestaltung
- Niedrig einsteigen und Qualität empfehlen

Ausbaustandard

Kfz-Verkehrsmenge / Ausbaustandard	RSV	RVR	Basis
ohne Kfz-Verkehr	= 4.00 m	= 3,00 m	= 2,50 m
< 1.500 Kfz/24h	= 4,60 m	= 4,10 m	= 3,50 m
> 1.500 Kfz/24h	= 5,00 m	= 4,60 m	= 4,00 m
Zuzüglich Sicherheits-trennstreifen zum Parken	Zu jeder Parkreihe 0,75 m zur Kernfahrbahn hinzu addieren		
Mindestanforderung Zweirichtungsverkehr im Begegnungsfall Pkw/Pkw	4,.60 (4,10) m Fahrbahnbreite einschließlich Sicherheitstrennstreifer erforderlich		
Anforderung Linienbusverkehr	6,50 m Fahrbahnbreite einschließlich Sicherheitstrennstreifen anzustreben (Bei geringen Busfrequenzen und Einrichtungsverkehr sind geringere Breiten möglich)		

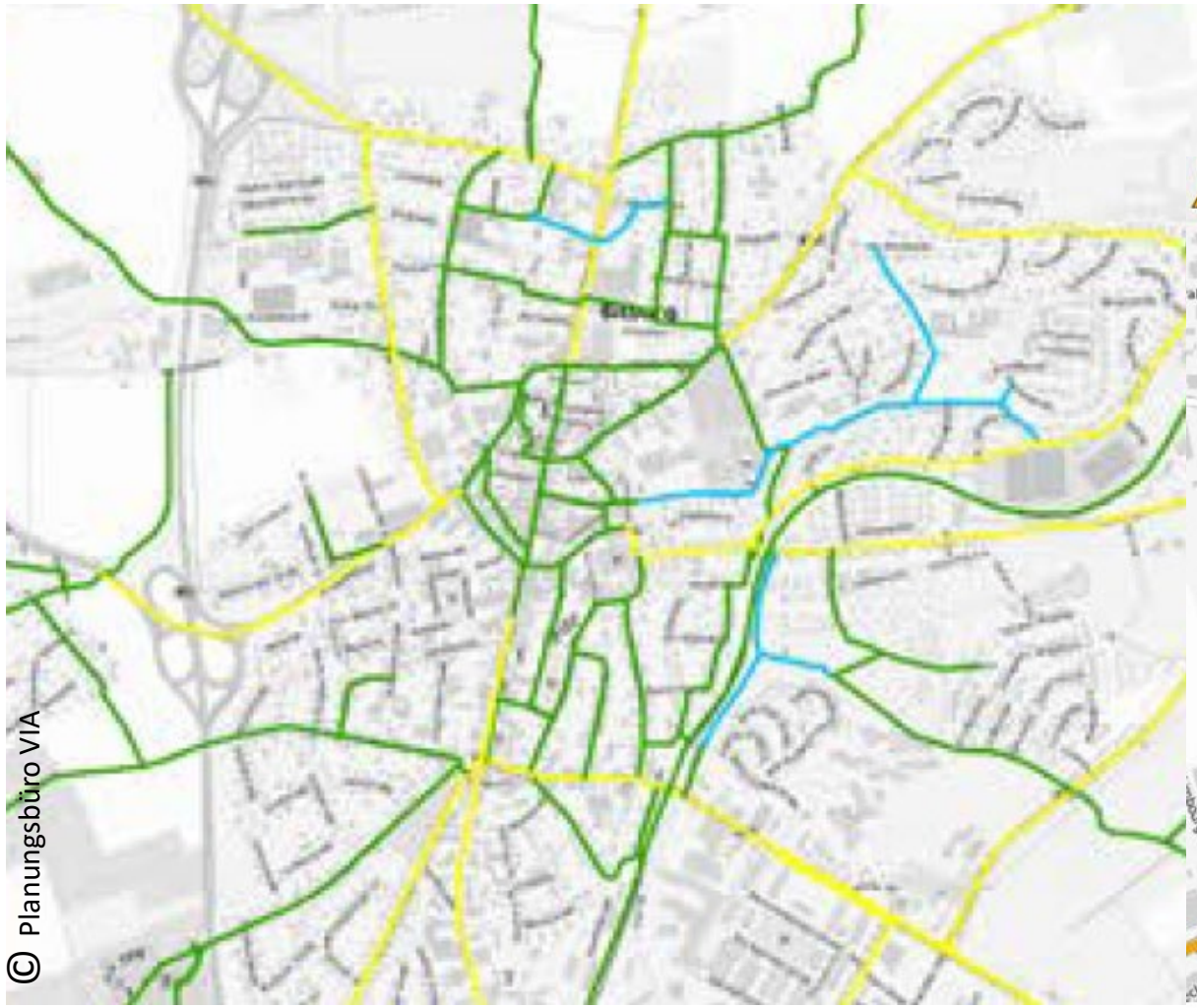


Quelle: Planungsbüro VIA

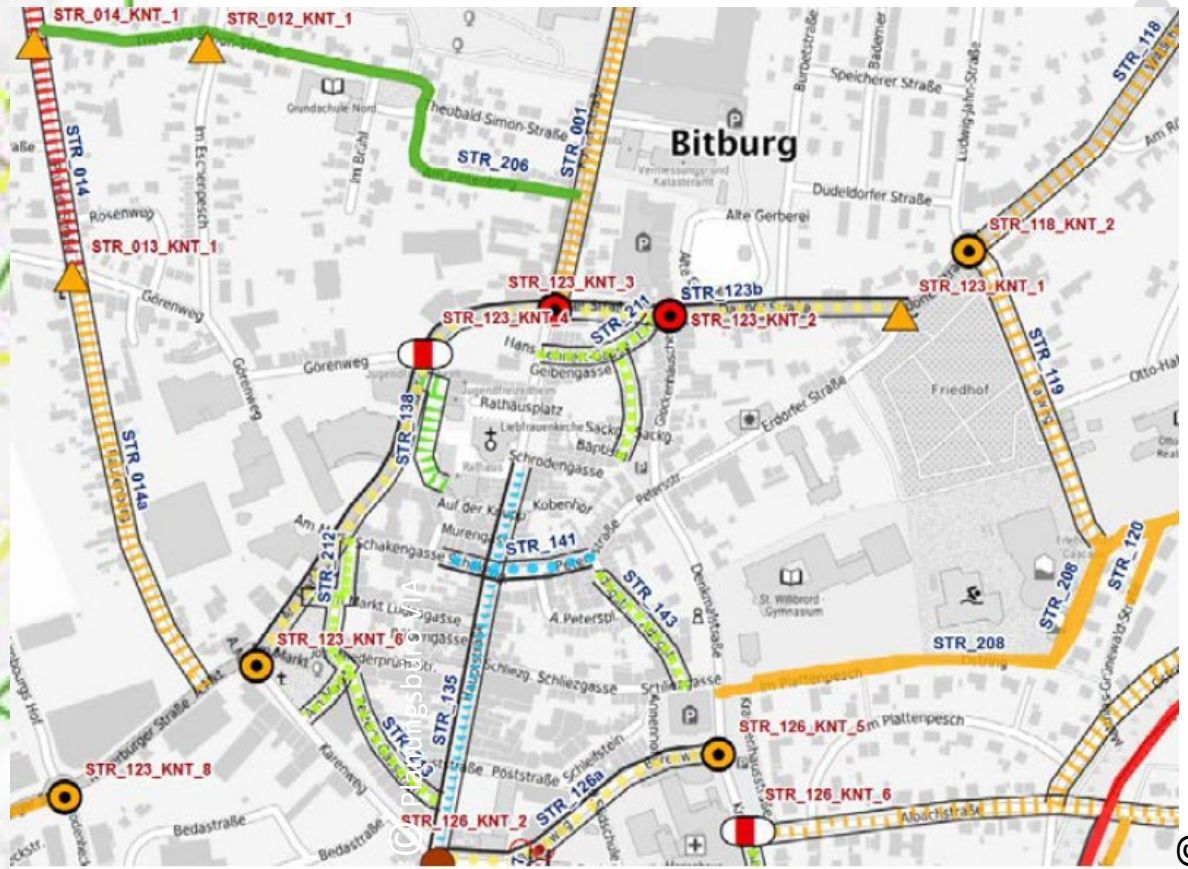
Fallbeispiel: Schnelle Umsetzung in der Praxis

1. Schritt: Netz und Maßnahmenplanung aus einem Guss

Netzkonzeption



Maßnahmenplanung



2. Schritt: Der Sprung in das Konkrete von der Maßnahmenplanung zum Entwurf

Netz und Maßnahmenplanung
2018 bis 2021

Maßnahmen-Nr.	STR_001	Lage	innerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	Länge [m]	540
Kommune	Bitburg			Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn
Straße	Kölner Straße				Radverkehrsführung im Mischverkehr (30 - 100 kmh)

Zielzustand:
Führung auf der Fahrbahn: Markierungsmaßnahme

Einzelmaßnahme(n)
- (Neu-)Markierung eines Schutzstreifens (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)
-
-

Musterlösung-/querschnitt
Musterlösung 3.2-1

Baulast	Bruttokosten
Landkreis (LK)	32.400 €

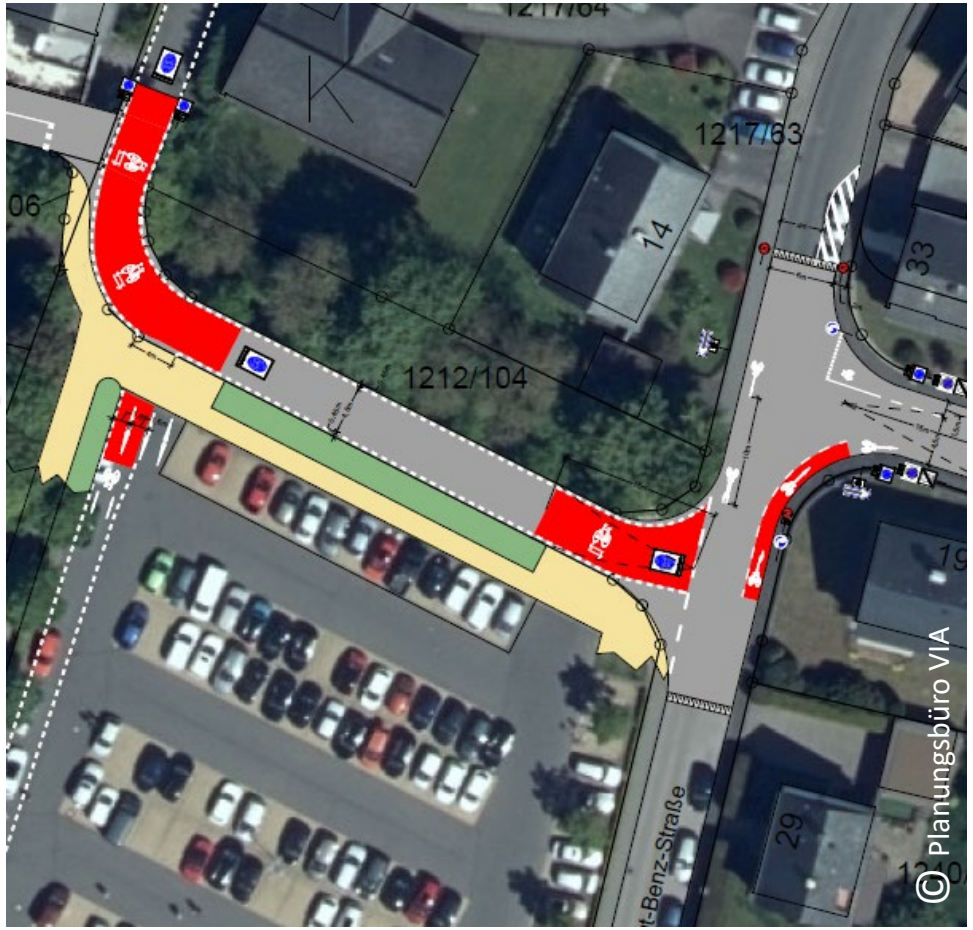
Programmstufe:
Priorität

Schulwegrelevanz:	1	Bürgervotum:	0	Gesamt:	
Verkehrssicherheit:	2	Netzzusammenh.:	0		3

Beschreibung der Maßnahme:
Bei Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen verbleibt eine Restfahrbahn von 4,80 bis 5,00 m. Es ist im Detail zu prüfen, ob die Schutzstreifen beidseitig bis zur Dauner Straße markiert werden können.

© Planungsbüro VIA

Konkrete Vorplanung
2021 bis 2022



© Planungsbüro VIA

Umsetzung
Seit Anfang 2023

© Planungsbüro VIA

3. Schritt: Konsens schaffen und zügig Beschlüsse fassen.

Vorgezogene Bürgerbeteiligungen und Einbindung zur Umsetzung von Projekten z.B. Schulwegsicherung

© Planungsbüro VIA

Schutzstreifen als schnelle Lösung auf dem Schulweg funktionieren nur …

© Planungsbüro VIA

… wenn der Hol- und Bringeverkehr verlagert wird.

4. Schritt: Fördermittel akquirieren und einsetzen

Förderprogramme sind die Voraussetzung

© Planungsbüro VIA

24. Februar Förderung in Höhe von 3,6 Mio. € erhalten

Die Umsetzung das andere

Die größte und langwierigste Maßnahme

© Planungsbüro VIA

Umbau der Treppe in eine fahrbare und Barrierefreie Rampe

5. Schritt: Projekte statt Belange oder zusammen statt gegeneinander arbeiten

Naturschutzbelange vorweg mit einbeziehen

© Planungsbüro VIA

Sicherung der Amphibien und Reptilien-vorkommen beim Bau der Radwege auf Bahntrassen

Baulastträger ergänzen sich

© Planungsbüro VIA

Randmarkierung der Wege außerorts durch den Landesbetrieb Mobilität für allen Verbindungen hergestellt.

Beleuchtung hat in diesem Fall die Kommune erstellt.