

Ratsfraktion Oerlinghausen

25. 07. 2020

Standards für Radverkehrsanlagen

Antrag zur Sitzung des Umweltausschusses am 26. 8. 2020

Beschlussvorschlag:

Die Grundsätze des Integriertes Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld bzgl. der Qualitätsstandards werden auf alle bestehenden und zukünftigen Radwege in Oerlinghausen angewandt.

Die Verwaltung erstellt dazu einen Arbeits- und Zeitplan für die Umsetzung für die bestehenden kommunalen Radwege und legt diesen den zuständigen politischen Gremien bis Ende 2020 vor.

Begründung:

Der Rat der Stadt Oerlinghausen hat am 18. Juni 2020 beschlossen, die Inhalte des integrierten Radverkehrskonzeptes für die Regiopolregion Bielefeld in zukünftigen kommunalen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen und damit den interkommunalen Radverkehr in Ostwestfalen-Lippe zu fördern.

Ein Bestandteil des regiopolen Radverkehrskonzept sind die in Kapitel 5 (Seite 35/36) des Endberichts aufgeführten Standards für Radverkehrsanlagen. Sie beschreiben, wie Radverkehr sicher und komfortabel gewährleistet werden kann. Damit geben sie einen abgestimmten Rahmen für die Umsetzung vor Ort vor.

Für die GRÜNE Ratsfraktion

Ute Hansing-Held, Karl-Wolfgang Seithümmner

Kriterium	Regiopoleregion		
	Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III
Oberfläche	Asphalt oder Beton Pflaster in Ausnahmefällen		Asphalt, Beton, Pflaster ohne Fase
Einbauten	Einbauten sind zu vermeiden. Poller dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen sowie Umlaufsperrn nur an Bahnübergängen angeordnet werden.		
Bevorrechtigung	An signalisierten Knotenpunkten sind die Zufahrten an denen die Hauptradroute verläuft...		
	...zu bevorzugen	... möglichst zu bevorzugen	...nicht zwingend zu bevorzugen.
Bevorrechtigung	An Knotenpunkten mit LSA sind für den Radverkehr mindestens folgende Qualitätsstufen (QSV) gem. HBS 2015 zu erreichen: - Hauptrichtung: QSV B (max. Wartezeit < 40s) - Nebenrichtung: QSV C (max. Wartezeit < 55s) Hierfür sind folgende Voraussetzungen zu berücksichtigen: - Richtungskonforme Führung des Radverkehrs, d.h. gemeinsame Signalisierung des Radverkehrs mit den parallelen Verkehrsströmen - Tageszeitabhängige Signalprogramme mit möglichst kurzen Umlaufzeiten (60 bis 100 s) - Frühzeitige und zuverlässige Detektion des Radverkehrs in den Zufahrten (Video oder Radar) - Wenn möglich Verzicht auf koordinierte LSA-Schaltungen zugunsten von vollverkehrsabhängigen Steuerungen		
Verträglichkeit mit Fußverkehr	Rad- und Fußverkehr grundsätzlich getrennt führen	Rad- und Fußverkehr möglichst getrennt führen	Rad- und Fußverkehr möglichst getrennt führen
	Gemeinsame Führung nur außerorts bei sehr geringem Fußverkehr	Gemeinsame Führung nur außerorts bei geringem Fußverkehr	Gemeinsame Führung innerorts nur in kurzen Abschnitten (bspw. Engstellen in Ortsdurchfahrten)
Winterdienst	Eine mögliche Trennung der Verkehrsarten kann neben baulichen Elementen auch durch Markierung oder taktilen Elementen erfolgen. Aufgrund von geringem zu erwartenden Fußverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften bildet ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr die Planungsempfehlung ab.		
	Für das Radverkehrsnetz sollen von den Kommunen Räum- und Streupläne erstellt werden. Eine Priorisierung entsprechend der Routen-Kategorie muss erfolgen. Radrouten der Kategorie I und II sind den klassifizierten Straßen gleichgestellt. Der Räum- und Streuvorgang sollte vor der Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr) abgeschlossen sein. Abgeräumte Schneemassen dürfen nicht auf den Radverkehrsanlagen gelagert werden.		
Reinigung und Kontrolle	Die regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlagen inkl. Bankett von Laub, Sand, Grünbewuchs etc. (je nach Bedarf und Jahreszeit), ist vorzusehen. Es wird empfohlen den Zustand von Oberfläche und Wegweisung mindestens zweimal jährlich zu kontrollieren, um eine hohe Qualität zu gewährleisten.		

Abb. 21 Qualitätsstandards für die Regiopoleregion Bielefeld (Teil 1)

Kriterium	Regiopolregion		
	Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III
Beleuchtung	Innerorts: immer		
	Außerorts ist eine Beleuchtung vorzusehen.	Außerorts ist eine Beleuchtung möglichst vorzusehen.	Außerorts ist eine Beleuchtung nicht zwingend vorzusehen.
	Zur Berücksichtigung von naturschutz-fachlichen Belangen bildet an allen Routen eine dynamische Beleuchtung den Idealzustand ab. Auf eine insektenfreundliche Straßenbeleuchtung ist zu achten. Ist die Anbringung dynamischer Beleuchtung nicht möglich, soll mit kontrastreichem Oberflächenbelag, Markierung und reflektierende Elemente / Beschilderung gearbeitet werden, sodass eine sichere Radverkehrsführung gewährleistet ist. An Problemstellen (z.B. an Engstellen, bei Hindernissen, an Kreuzungsstellen oder Unterführungen) ist eine konstante Beleuchtung erforderlich.		
Absenkungen	Es sind durchgehende, befahrbare Flächen - keine Absenkungen an Einfahrten und Einmündungen - vorzusehen. An Übergängen von Radwegen zur Fahrbahn sind Nullabsenkungen zu installieren. Innerorts sind zusätzlich die Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen.		
Markierung	Konfliktflächen, sowohl der Begegnungsfall mit dem Fuß-Verkehr als auch dem Kfz-Verkehr, sollten gekennzeichnet werden. Die Radverkehrsführungen an Knotenpunkten sollten grundsätzlich rot markiert werden, soweit dies möglich ist. Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn müssen gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich gekennzeichnet werden. Als Fahrbahnbegrenzung für den Radverkehr sollte in der Regel eine weiße Randmarkierung (Schmalstrich) vorgesehen werden. Entfällt diese aufgrund von Beleuchtung, Pflasterdecke usw. sollte mit kontrastreichen Oberflächen und reflektierenden Elementen gearbeitet werden.		

Abb. 22 Qualitätsstandards für die Regiopolregion Bielefeld (Teil 2)

Die nachfolgend definierten Regelbreiten der jeweiligen Führungsformen stellen eine Empfehlung dar und sollten bei Neuplanungen sowie bei Umbaumaßnahmen zukünftig als Breiten angestrebt werden. Basierend auf den Standards der ERA als unterste Kategorie (Netzkategorie 3) wurden die Regelbreiten für die höheren Kategorien, basierend auf den zu erwartenden höheren Radverkehrsmengen, fortgeschrieben. Wie bereits erwähnt, werden auch die ERA derzeit überarbeitet. Das aus dem Jahr 2010 stammende Regelwerk empfiehlt Breiten für RVA, die zu der damaligen Zeit angemessen waren. In den letzten zehn Jahren hat das Thema Radverkehr einen deutlich höheren Stellenwert erfahren, was eine Anpassung der Breiten notwendig macht. Neuere Regelwerke wie das Arbeitspapier der FGSV „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“¹⁰ und die derzeit noch als Entwurfsfassung vorliegenden „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV)¹¹ zeigen bereits, welche

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Arbeitspapier Einsatz u. Gestaltung von Radschnellverbindungen (EG RSV), Köln 2014

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)