

Qualitätsstandards Infrastruktur

Für den Landkreis Reutlingen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes

Grundlegendes

Die *Qualitätsstandards Infrastruktur* geben Kriterien und Qualitätsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Reutlingen vor. Für die Führungsform sowie weitere Infrastruktur-Aspekte werden Qualitätsstandards definiert, die dazu beitragen, die Bedingungen für den Radverkehr im Landkreis zu verbessern. Die Grundlage bilden die *Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg*. Diese finden in leicht angepasster Form auch für das Radnetz des Landkreises Reutlingen Anwendung.

In diesem Dokument werden Qualitätsstandards zur Fahrbahnführung ohne Schutzstreifen (Mischverkehr), zu den Abmessungen von Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Richtungsradwegen, Zweirichtungsradwegen, gem. Geh- und Radwegen sowie der Führung auf land-, wasser- und forstwirtschaftlichen Wegen, zu Querungsstellen, Sichtfeldern, Barrieren, Bordabsenkungen, Oberflächen, Sanierungsbedarfen, Sicherheitstrennstreifen und Furtmarkierungen getroffen.

Dabei erfolgt eine Unterteilung in Startstandard und Zielstandard. Diese wirken sich wie folgt auf die verschiedenen Netzkategorien des Radverkehrsnetzes des Landkreises Reutlingen aus:

- Hauptpendlerrouten
 - Umsetzung des Zielstandards
- Hauptrouten
 - Umsetzung des Zielstandards
 - In begründeten Ausnahmefällen kann aufgrund der Rahmenbedingungen der Startstandard umgesetzt werden
- Nebenrouten
 - Umsetzung des Startstandards
 - Ist der Zielstandard bereits gegeben oder mit ähnlichem Aufwand umsetzbar, wird dies unterstützt

Qualitätsstandards Führungsform

Die Definition der geeigneten Führungsform für den Radverkehr erfolgt grundsätzlich auf Grundlage der ERA. Darüber hinaus gehende Anforderungen an die Führungsform sowie Konkretisierungen sind den folgenden Qualitätsstandards zu entnehmen.

Verträglichkeit der Fahrbahnführung ohne Schutzstreifen

Innerorts

Startstandard	Zielstandard
Bei Tempo 50 bis 5.000 Kfz (500 SV)/ Tag	
Bei Tempo 30 bis 10.000 Kfz (800 SV)/ Tag	
Bei Tempo 20 bis 12.000 Kfz (1.000 SV)/ Tag	

Außerorts

Startstandard	Zielstandard
Bei Tempo 100 bis 3.000 Kfz (300 SV)/ Tag	Tempo 100 möglichst ausschließen
Bei Tempo 70 bis 5.000 Kfz (500 SV)/ Tag	Bei Tempo 70 bis 3.000 Kfz/ Tag

Abmessungen von Schutzstreifen

Startstandard	Zielstandard
Schutzstreifen bei Längsparken mindestens 1,50 m einschließlich Sicherheitsabstand	Es gelten uneingeschränkt die ERA-Regelmaße

Abmessungen von Radfahrstreifen

Startstandard	Zielstandard
Radfahrstreifen von bis zu 1,40 m werden toleriert	Radfahrstreifen müssen das Regelmaß von 1,85 m aufweisen

Abmessungen von Richtungsradwegen

Startstandard	Zielstandard
Maße bis zu 1,40 m werden toleriert	Richtungsradwege sollen 2,00 m breit sein, nur in Ausnahmefällen sind 1,60 m zulässig

Abmessungen von Zweirichtungsradwegen

Startstandard	Zielstandard
Maße bis zu 1,80 m werden toleriert	Zweirichtungsradwege sollen 2,50 m breit sein, nur in Ausnahmefällen sind 2,00 m zulässig

Abmessungen von gemeinsamen Geh- und Radwegen

Innerorts

Startstandard	Zielstandard
Seitenbereiche ab 2,50 m werden bei geringem Fußverkehr toleriert	Innerorts die Ausnahme, wenn erforderlich bei geringem Fußverkehr mindestens 3,00 m

Außerorts

Startstandard	Zielstandard
Maße bis zu 1,80 m werden toleriert, wenn Sicherheitstrennstreifen vorhanden ist	Es gilt das Regelmaß von 2,50 m unabhängig von Sicherheitstrennstreifen, es sind 3,00 m anzustreben

Land- und Wasserwirtschaftlicher Weg

Startstandard	Zielstandard
Breiten bis 1,80 m sind tolerierbar, wenn befahrbare Bankette oder Ausweichstellen vorhanden sind	Möglichst asphaltiert oder vergleichbar ab 2,50 m Breite zulässig (möglichst 3,50 m, z.B. bei Neubau)

Forstwirtschaftlicher Weg

Startstandard	Zielstandard
Breiten bis 2,0 m sind tolerierbar	Ab 2,50 m Breite zulässig. Asphaltierung bei sehr starker Steigung (Einzelfallprüfung ab 10 % Steigung) anzustreben

Besondere Fahrbahnführungen innerorts

Startstandard	Zielstandard
Tempo 30-Zone Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) Fahrradstraßen Geöffnete Einbahnstraßen Verkehrsberuhigter Bereich nur in begrenzter Lage Fußgängerzonen (ganztäglich geöffnet)	Tempo 30-Zone Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) Fahrradstraßen Geöffnete Einbahnstraßen Verkehrsberuhigter Bereich nur auf kurzen Abschnitten Fußgängerzonen (ganztäglich geöffnet) nur auf kurzen Abschnitten

Weitere Qualitätsstandards

Überquerungsstellen bei Anfang und Ende von Zweirichtungsradwegen

Startstandard	Zielstandard
< 7.000 Kfz/ Tag ohne Mittelinsel >7.000 Kfz/ Tag mit Mittelinsel bzw. LSA	< 5.000 Kfz/ Tag ohne Mittelinsel 5.000-15.000 Kfz/ Tag mit Mittelinsel >15.000 Kfz/ Tag ggf. mit LSA

Überquerungsstellen außerorts

Startstandard	Zielstandard
< 7.000 Kfz/ Tag ohne Mittelinsel >7.000 Kfz/ Tag mit Mittelinsel bzw. LSA	< 5.000 Kfz/ Tag ohne Mittelinsel 5.000-15.000 Kfz/ Tag mit Mittelinsel > 15.000 Kfz/Tag LSA erwägen, alternativ Über-/ Unterführung prüfen

Barrieren (Poller oder Drängelgitter/Umlaufsperrern)

Startstandard	Zielstandard
Poller gut sichtbar und Drängelgitter/Umlaufsperrern mit Anhänger befahrbar, Treppen und Schiebestellen sind zu beseitigen	Wie Startstandard, aber möglichst vollständiger Verzicht auf Drängelgitter/Umlaufsperrern und Poller

Bordabsenkungen und -auffahrten

Startstandard	Zielstandard
Bordabsenkungen im Zuge von Radinfrastruktur können toleriert werden. Bordauffahrten bis zu einer Höhe von 3 cm werden toleriert	Bordabsenkungen nur in Ausnahmefällen zulässig. Übergang Radinfrastruktur zu Fahrbahn mit Nullabsenkung und Wartelinie.

Art der Oberfläche

Startstandard	Zielstandard
Asphalt, Beton und Betonsteinpflaster (ohne Fase), wassergebundene Decken guter Qualität. Kurze Strecken auch gebrochener Naturstein. Auf Brücken mit Holzoberfläche wird eine rutschfeste Beschichtung toleriert.	Asphalt, Beton, Pflaster/ Platten ohne Fase oder geschnittener Naturstein sind zulässig. Ausnahmen, z.B. gebrochener Naturstein auf kurzen Abschnitten möglich.

Art und Umfang des Sanierungsbedarfs

Startstandard	Zielstandard
Strecken mit lang- und mittelfristigem Sanierungsbedarf werden toleriert, kurzfristiger Sanierungsbedarf ist zu beseitigen	Es werden nur neuwertige Abschnitte oder Abschnitte mit langfristigem Sanierungsbedarf toleriert

Sicherheitstrennstreifen

Startstandard	Zielstandard
Sicherheitstrennstreifen müssen zu parkenden Fahrzeugen vorhanden sein	Sicherheitstrennstreifen müssen zu parkenden Fahrzeugen die entsprechenden Breitenvorgaben einhalten

Furtmarkierungen

Startstandard	Zielstandard
Furtmarkierungen an allen Kreuzungen und Einmündungen mit Kfz-Verkehr (keine Wirtschaftswege oder private Zufahrten). An bedeutenden Stellen zusätzlich rote Einfärbung der Furt	

Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen

Startstandard	Zielstandard
Leicht zu behebbende Sichthindernisse sind zu beseitigen, ggf. sind Geschwindigkeitsbegrenzungen zu prüfen	Keine Sichthindernisse an Kreuzungen und Einmündungen

Quellenverzeichnis

- **Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg** (2016), Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
- **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA** (2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS**t (2006) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- **Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL** (2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)