

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Arbeitsgruppe Straßenentwurf

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

ERA

R 2

Ausgabe 2010

rate. Dabei ist die Unfallschwere zu berücksichtigen. Das Gefährdungspotenzial kann ergänzend über die Kraftfahrzeugverkehrsstärke, die zulässige Kraftfahrzeuggeschwindigkeit und die vorhandene Führungsform abgeschätzt werden.

- **Netzfunktion:** Indikatoren für die Netzfunktion sind die Verbindungsbedeutung gemäß den RIN und die Bedeutung des betreffenden Abschnittes als Lückenschluss.
- **Erschließungswirkung:** Entscheidender Indikator ist die Erschließung der wichtigsten Ziele und Quellen des Radverkehrs. Indikatoren sind hierbei z. B. Anzahl der erschlossenen Arbeitsplätze oder Einwohner.

Da Kriterien mit unterschiedlichen Maßeinheiten zur Bestimmung der Priorität herangezogen werden, erfolgt die Bewertung mit Hilfe einer Ordinalskala.

Finanzierungskonzept

Die Umsetzung der in der Netzplanung konzipierten Maßnahmen erfordert auch die Bereitstellung entsprechender Mittel. Hinsichtlich der Finanzierung lassen sich unterscheiden:

1. Maßnahmen, die ohne Fördermittel realisiert werden.
2. Maßnahmen, die unter Verwendung von Fördermitteln realisiert werden können.
3. Maßnahmen, die durch andere Baulastträger realisiert werden.
4. Maßnahmen, die im Rahmen von Erschließungs- und Neubaumaßnahmen realisiert werden.

Bei größeren Projekten sollte geprüft werden, ob im jeweiligen Bundesland Zuschüsse zur Verfügung gestellt werden⁹⁾.

1.3 Information und Kommunikation

1.3.1 Vernetzung der Akteure

Grundlage für ein Radverkehrskonzept ist oftmals eine stärkere Vernetzung aller Akteure. So kann eine verbesserte Abstimmung der Aktivitäten durch eine spezielle Arbeitsgruppe zum Radverkehr erreicht werden. Diese kann neben den Fachämtern auch Vertreter der Politik, Interessengruppen und Nutzer einschließen und damit zur Verkürzung der Informations- und Abstimmungswege beitragen. Für diesbezügliche Koordinationsaufgaben kommt auch die Funktion eines oder einer Radverkehrsbeauftragten in Frage.

1.3.2 Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung

Ein Grundkonzept für die Öffentlichkeitsarbeit sollte Teil eines Radverkehrskonzeptes sein. Öffentlichkeitsarbeit hat die Aufgabe,

- neue Radverkehrsmaßnahmen bekannt zu machen,

⁹⁾ Eine bundesweite Übersicht enthält die Förderfibel Radverkehr unter www.nrvp.de

- Akzeptanz für die Radverkehrsförderung zu schaffen und
- das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zugunsten des Radverkehrs zu beeinflussen.

Merkmale einer guten Öffentlichkeitsarbeit sind:

- **Systematik:** Die Öffentlichkeitsarbeit wird in Jahresprogrammen geplant. Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen wird die Öffentlichkeitsarbeit von vornherein eingeplant.
- **Vielseitigkeit:** Die Vielfalt der Medien und Aktionsformen (z. B. Fahrradstadtpläne, Tourenvorschläge, jährliche Events, Wettbewerbe, Plakataktionen) wird genutzt, um unterschiedlichste Zielgruppen anzusprechen.
- **Kontinuität:** Medien werden regelmäßig mit Informationen versorgt. Die Bündelung der kommunalen Maßnahmen unter einem Slogan oder Logo verdeutlicht den Zusammenhang zwischen Einzelmaßnahmen und Gesamtanliegen.
- **Glaubwürdigkeit:** Die übermittelten Informationen sind geprüft, entsprechen den Tatsachen und wecken keine unrealistischen Erwartungen. Die Akteure nehmen eine Vorbildfunktion wahr. Die Öffentlichkeitsarbeit vermittelt einen professionellen Eindruck.
- **Integration:** Aktivitäten übergeordneter Planungsebenen werden aufgenommen (z. B. Unterstützung bundesweiter Kampagnen und Aktionen, Nutzung von überkommunal erarbeiteten professionellen Materialien).

Die Öffentlichkeit sollte sowohl bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes als auch bei seiner Umsetzung beteiligt werden. Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglicht das Einbringen von Ideen und Anregungen, die bei den Einwohnern und Verkehrsteilnehmern aufgrund ihrer alltäglichen Erfahrungen entstehen, in den Planungsprozess. Zugleich verbessert sie die Akzeptanz der Planungsergebnisse und trägt zur Qualitätssicherung bei. Das Beteiligungskonzept hängt stark vom Planungsraum, der spezifischen Ausgangssituation und der vorherrschenden Beteiligungskultur ab.

1.4 Handlungsprogramme zu Einzelthemen

Neben einem umfassenden Radverkehrskonzept kann es sinnvoll sein, in Handlungsprogrammen einzelne Aspekte der Radverkehrsförderung zu bearbeiten, z. B. um bestehende Radverkehrskonzepte zu ergänzen oder an einen geänderten Rechtsrahmen anzupassen. Dies betrifft:

Abstellanlagen und Bike+Ride

Häufig fehlen in älteren Radverkehrskonzepten Aussagen zum ruhenden Radverkehr. Die Bearbeitung der Arbeitsfelder Abstellanlagen und Bike+Ride richtet sich nach den „Hinweisen zum Fahrradparken“. Ziel ist es, für die bestehende und zu erwartende Nachfrage bedarfsgerechten Parkraum anzubieten.

Wegweisungskonzepte

Wegweisungskonzepte lassen sich, insbesondere wenn das Radverkehrsnetz schon überwiegend realisiert ist, als ergänzende Einzelmaßnahme realisieren, zum Teil auch abschnittsweise nach der Umsetzung wichtiger Baumaßnahmen. Die Erstellung von Wegweisungskonzepten richtet sich nach dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“.

Fahrradtouristische Konzepte

Insbesondere in ländlichen Regionen mit hoher Bedeutung des Fahrradtourismus sind separate fahrradtouristische Konzepte sinnvoll. Hier stehen landschaftlich attraktive Strecken und regionale Verkehrsbeziehungen im Vordergrund. Näheres enthalten die H RaS.

Prüfung von Einzelementen

Hauptverbindungen des Radverkehrs können als Fahrradstraßen konzipiert werden (vgl. Abschnitt 6.3). Als Verbindungen können auch für den Rad- und Fußgän-

gerverkehr durchlässige Sackgassen (vgl. Abschnitt 6.2) oder in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen (vgl. Abschnitt 7) dienen.

Konzepte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Der Fokus derartiger Konzepte liegt auf Maßnahmen zur Unfallprävention. Die in der Netzplanung beschriebenen Unfallanalysen und ergänzende Verkehrsbeobachtungen bilden die Grundlage.

1.5 Radverkehrsplanung in anderen Planungen

Statt eines eigenständigen Radverkehrskonzeptes oder ergänzend dazu können Aspekte der Radverkehrsplanung wie in der Tabelle 3 dargestellt in andere Planungsbereiche integriert werden.

Tabelle 3: Radverkehrsplanung in anderen Planungsbereichen

Handlungsfeld	Hinweise
Verkehrsentwicklungsplanung	Ein Leitbild sollte den angestrebten Radverkehrsanteil aufzeigen sowie den Zusammenhang zu städtebaulichen Zielen verdeutlichen Beschreibung des Zusammenhanges mit örtlich wichtigen und populären Handlungsfeldern (wie Tourismusförderung und Schulwegsicherung)
Nahverkehrsplan	Thematisieren: – die Zugänglichkeit von Bahnhöfen/Haltepunkten für den Radverkehr – die Zugänglichkeit der Bahnsteige und die Einstiegsverhältnisse für den Radverkehr – die Ausstattung mit Bike+Ride-Anlagen – die Ausstattung der Fahrzeuge für die Fahrradmitnahme – Tarifstruktur, Beförderungsbedingungen
Bauleitplanung	Bauleitplanung als siedlungspolitisches Instrument für verkehrssparende und fahrradfreundliche Stadtentwicklungsstrategien nutzen (vgl. § 1 Baugesetzbuch) Die planerische Sicherung von Radverkehrsnetzen auf gesamtstädtischer oder regionaler Basis ist möglich Flächen für das Abstellen von Fahrrädern als öffentliche oder private Flächen festsetzen (vgl. § 9 Baugesetzbuch)
Schulwegpläne	Obwohl die Nutzung des Fahrrades bei Schülern der Sekundarstufe 1 oft sehr hoch ist, fehlen hier in der Regel Schulwegpläne.
Eventplanung (Fahrrad bei Großveranstaltungen)	Thematisieren: – Optimierung des Radverkehrsnetzes im Umfeld und auf den Hauptzufahrten der Veranstaltungsorte – Bereitstellung und Kapazität von (gegebenenfalls mobilen) Fahrradabstellanlagen – Fahrradwachen – Fahrradleihsystem – Gepäckschließfächer o. Ä. – Leitsystem für den Rad- und Fußgängerverkehr
kommunale Einzelvorhaben	Grundsätzlich sind die Radverkehrsbelange entsprechend dem Planungskonzept bei allen Maßnahmen im Straßenraum, gleich aus welchem Anlass, zu berücksichtigen.