



Arbeitspapier

zur Gestaltung von RadPendlerRouten im Zulauf auf Bonn

Stand 05.09.2023

Allgemein

Radverkehr erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Gleichzeitig soll das Radfahren gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW künftig einen Anteil von 25% bei den zurückgelegten Wegen einnehmen, um einen effizienten Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Dafür wird eine bessere Infrastruktur benötigt, damit der Radverkehr schneller und komfortabler wird. Erste Radschnellwege wurden auf zentralen Achsen bereits gebaut. Radschnellwege brauchen allerdings mit einer notwendigen Querschnittsbreite von 6,50 m (Radweg und Gehweg) als selbstständig geführter Weg viel Platz, der häufig nicht zur Verfügung steht.

In den letzten Jahren hat sich deshalb ein weiterer Standard etabliert, der Radvorrangrouten genannt wird. In Nordrhein-Westfalen und deutschlandweit wird das Radverkehrsnetz damit künftig drei Standards haben:

- Radschnellwege (überwiegend ≥ 2.000 Radfahrten/Tag)
- Radvorrangrouten (überwiegend 500-2.000 Radfahrten/Tag)
- Grundnetz (Basisstandard nach ERA)

Für Radschnellwege und Radvorrangrouten hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Hinweise herausgegeben (H RSV), die per Erlass für Radvorrangrouten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen und für die Förderung von kommunalen Radvorrangrouten verbindlich eingeführt wurden. Für Radschnellwege hat das Land NRW zusätzlich eigene Festlegungen getroffen, die in Form eines Leitfadens veröffentlicht wurden.

In der Region Bonn/Rhein-Sieg wird es aufgrund der beengten Verhältnisse kaum Radschnellwege geben. Die Hauptachsen mit einer stärkeren Nachfrage sollen deshalb überwiegend als Radvorrangrouten ausgebaut werden, die in der Region die Bezeichnung „RadPendlerRouten“ tragen. Im Weiteren wird ausschließlich dieser Begriff genutzt. Grundsätzlich ermöglicht die RadPendlerRoute auch einen Ausbau im Radschnellwegstandard, wenn das notwendige Potenzial erreicht werden kann und der Platz für den Ausbau vorhanden ist. Die H RSV bietet neben Hinweisen für die Planung und bauliche Ausgestaltung (Querschnittsgestaltung) auch zahlreiche Vorschläge für die Gestaltung der RadPendlerRouten, um z.B. die Sicherheit und Orientierung zu verbessern. Da die Planung der RadPendlerRouten überwiegend in kommunaler Trägerschaft erfolgt, fand eine regionale Abstimmung zu den Gestaltungselementen statt, damit ein einheitliches Gesamtbild entstehen und RadPendlerRouten in der Region für die Nutzer wiedererkennbar sind. Zu folgenden Gestaltungselementen wurden Festlegungen getroffen, die nachfolgend erläutert werden:

- Grüner Beistrich
- Bodenpiktogramme
- Roteinfärbungen von Furten
- Wegweisende Beschilderung
- Themenrouteneinschub

Grüner Beistrich

Der grüne Beistrich ist ein linienhaftes Kennzeichnungselement, um die RadPendlerRoute gegenüber anderen Radrouten abzugrenzen und auf der Strecke eine bessere Orientierung zu geben. Grundsätzlich ist der grüne Beistrich bei allen Führungsformen anwendbar. Die Markierung ist gemäß H RSV als Schmalstrich (0,12m) mit einem Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 / 2,00 m auszuführen.

Der grüne Begleitstrich ist kein StVO-Element und muss nicht straßenverkehrsrechtlich angeordnet werden.



Foto: Beispiel Krefeld (Foto MUNV NRW.)

Folgende Festlegungen wurden für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis getroffen:

- Grundsätzlich: Prinzip des sparsamen Gebrauchs
- Einsatz vor und nach wichtigen Knotenpunkten
- Verzicht des Einsatzes des Beistrichs auf Flächen, die durch andere Verkehrsteilnehmer genutzt werden
- Kritisch wird der Einsatz auch bei gemeinsamen Geh/Radwege gesehen, weil Radfahrende ein alleiniges Nutzungsrecht ableiten könnten
- Verzicht bei Fahrradstraßen in Bonn, die parallel bereits einen roten Begleitstrich erhalten

Bodenpiktogramme

Auch Bodenpiktogramme werden eingesetzt um Radfahrerinnen und Radfahrern punktuell eine bessere Orientierung zu geben. Auf RadPendlerRouten darf das Zeichen VZ 350.1 und 350.2 (Radschnellverbindung) – auch in markierter Form – nicht eingesetzt werden. Denkbar ist jedoch die Nutzung eines selbst gestalteten Logos, für dessen Aufbringen auf die Fahrbahn keine straßenverkehrsrechtliche Anordnung erforderlich ist.



Fotos: Praxisbeispiele für Bodenpiktogramme (Stadt Hannover, Stadt Aachen, VIA eG)

Folgende Festlegungen wurden für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis getroffen:

- Bodenpiktogramme werden nicht als durchgängiges Gestaltungselement eingesetzt
- Denkbar vor allem am Beginn und am Ende von Wirtschaftswegen und im Außerortsbereich auf straßenbegleitenden Radwegen
- Logo ist identisch mit dem Themenrouteneinschub an der wegweisenden Beschilderung und dient auch der Kommunikation des Gesamtkonzeptes

Roteinfärbungen von Furten

Roteinfärbungen bei der Querung der RadPendlerRoute an einem Knotenpunkt bzw. einer Einmündung erhöhen die Aufmerksamkeit und damit die Verkehrssicherheit. Zusätzlich können sie auch eine Leitfunktion haben. Die Straßenverkehrsbehörden und die Polizei weisen darauf hin, dass Roteinfärbungen für sie ein wichtiges Instrument sind, um die Sicherheit an besonders gefährlichen Querungssituationen zu erhöhen. Wenn alle Furten rot eingefärbt werden, entsteht aus ihrer Sicht ein Gewöhnungseffekt und die gewünschte besondere Aufmerksamkeit bleibt aus. In der Region werden Roteinfärbungen deshalb in erster Linie an so genannten Unfallhäufungsstellen eingesetzt, um die Verkehrssicherheit gezielt zu erhöhen.

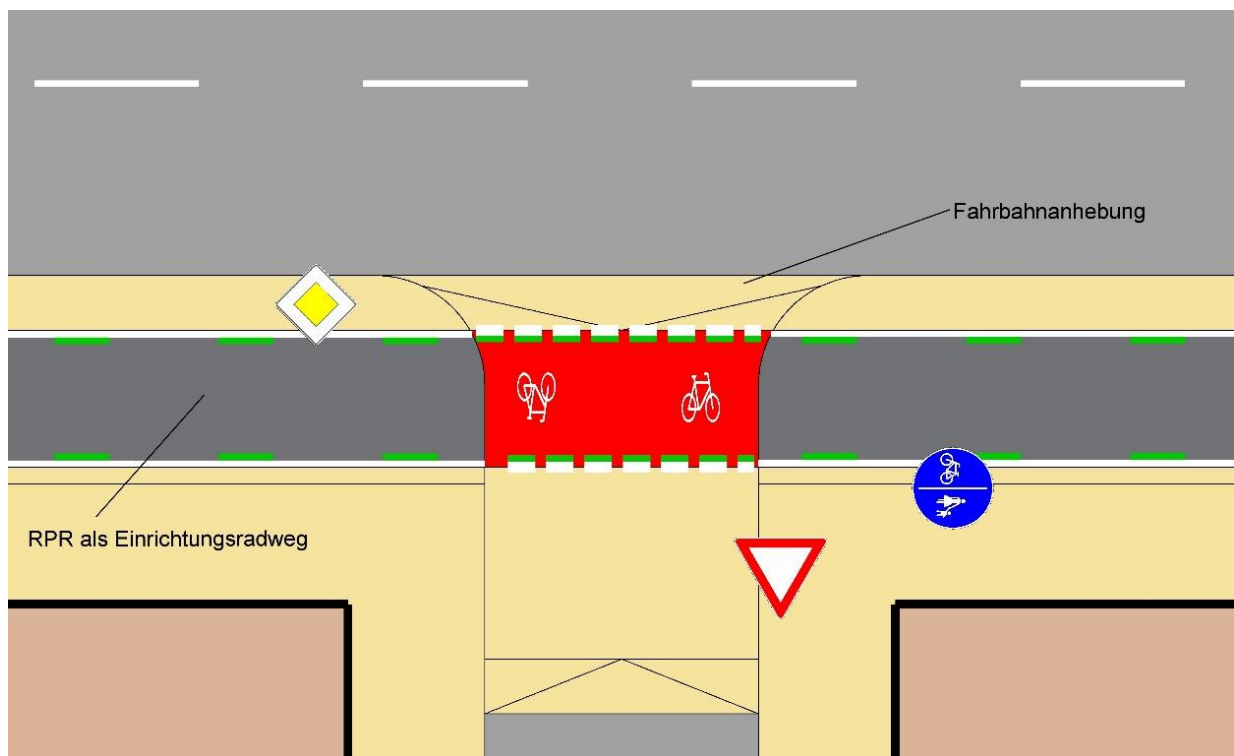


Abbildung: Roteinfärbung mit grünem Begleitstrich (VIA eG)

Folgende Festlegungen wurden für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis getroffen:

- Roteinfärbungen sind kein grundsätzliches Gestaltungselement für RadPendlerRouten
- Sofern vorhanden, können kommunale Festlegungen zu Roteinfärbungen auch auf RadPendlerRouten übertragen werden.
- In Kommunen ohne Festlegungen sollten bei der Neueinrichtung einer RadPendlerRoute die Knotenpunkte einzeln betrachtet werden. Bei einer kritischen Querungssituation ist eine Roteinfärbung der Furten sinnvoll. Ebenso dort, wo dem Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt wird.

Wegweisende Beschilderung

Mit den erhöhten Anforderungen an den Fahrkomfort und die angestrebte Verkürzung der Reisezeiten erhöhen sich auch die Anforderungen an die wegweisende Beschilderung, die aktuell vor allem durch einfache Pfeilwegweiser und Zwischenwegweiser direkt am Knotenpunkt oder Einmündungen dominiert wird. Gemäß H RSV ist der Einsatz von Vorwegweisern und Tabellenwegweisern zur besseren Orientierung auf Radschnellverbindungen sinnvoll. Sie können auch bei RadPendlerRouten angewandt werden. Mit Vorwegweisern und Tabellenwegweisern erhöht sich der Beschilderungsaufwand jedoch deutlich. Das Streckenpiktogramm „Radschnellverbindung“ hinter dem Ziel kommt bei RadPendlerRouten nicht zur Anwendung.

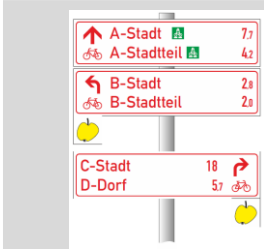
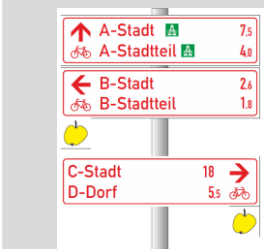
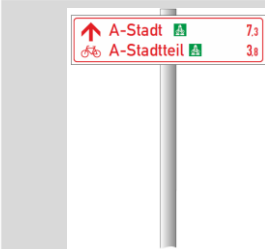
Entfernung	100 – 200 m von Hauptwegweiser	vor Knotenpunkt	100 – 200 m nach Knotenpunkt bzw. weitere nach Bedarf
Element	Vorwegweiser (bei Bedarf)	Hauptwegweiser	Entfernungstafel
Inhalt	Ziele längs und abzweigend von der RPR mit Entfernung	Ziele längs und abzweigend von der RPR mit Entfernung	Ziele längs der RPR mit Entfernung
Form	aufgelöster Tabellenwegweiser	aufgelöster Tabellenwegweiser	aufgelöster Tabellenwegweiser
Beispiel			

Abbildung: Wegweisende Beschilderung bei Radschnellverbindungen (H RSV)

Folgende Festlegungen wurden für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis getroffen:

- Vorwegweiser und Tabellenwegweiser sollen grundsätzlich nur da eingesetzt werden, wo es zur Orientierung notwendig ist.
- Vorwegweiser sollen z.B. zum Einsatz kommen, wenn sich Radfahrende rechtzeitig in eine Abbiegespur einordnen müssen.
- Tabellenwegweiser sollen vor allem in der Geradeaus-Fahrtrichtung eingesetzt werden, weil hier bei Pfeilwegweisern die größten Orientierungsprobleme bestehen.

Themenrouteneinschub

Themenrouteneinschübe sind Bestandteile der wegweisenden Beschilderung und unterstützen neben der Ortsangabe die Orientierung. Bekannt sind die Themenrouteneinschübe bisher aus dem touristischen Bereich und der Knotenpunktbeschilderung. Sie sind deshalb gut geeignet, um Orientierung auch auf der RadPenderRoute zu geben.

Gemäß HBR NRW müssen die Einschübe verkehrsrechtlich angeordnet werden. Themenrouteneinschübe werden von allen Beteiligten als sinnvoll eingeschätzt.



Foto: Beispiel für einen Themenrouteneinschub an einem Tabellenwegweiser (Habedank)

Folgende Festlegungen wurden für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis getroffen:

- Themenrouteneinschübe stellen die zentrale Leiteinrichtung auf der RadPenderRoute dar
- Sie können auch für provisorische Routenführungen genutzt werden (ohne Graueinfärbung)
- Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis werden beauftragt, für die Region ein eigenständiges Logo für die RadPenderRouten zu entwickeln, das sowohl als Einschub und Bodenmarkierung als auch für die spätere Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden kann

Weitere Elemente

An RadPendlerRouten kann durch weitere Serviceelemente eine Wiedererkennung erreicht werden, wenn diese einheitlich gestaltet werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Übersichtstafeln
- Kilometersteine, -tafeln
- Stationen mit Werkzeug, Luftpumpe etc.
- Fahrradabstellanlagen



Fotos: Beispiele sonstige Elemente (VIA eG)

Grundsätzlich werden diese Elemente für sinnvoll und geeignet empfunden. Es besteht aber auch Einigkeit, dass zunächst die eigentliche Planung und Umsetzung der Routen im Vordergrund stehen muss.

Folgende Festlegungen wurden für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis getroffen:

- Zunächst Konzentration auf die Planung und den Bau der eigentlichen RadPendlerRouten
- Bei der Entwicklung des Logos sollen auch Gestaltungsvorschläge für die weiteren Elemente gemacht werden

An diesem Arbeitspapier haben mitgewirkt:

Die Ausarbeitungen des Arbeitspapiers wurden durch die VIA Köln eG (Frau Helmes) fachlich vorbereitet und unterstützt.

Für die regionale Abstimmung fand am 26.7.2023 ein Vorgespräch mit der Polizei (Herrn Ellenberger) und den Straßenverkehrsbehörden Bonn und Rhein-Sieg-Kreis statt. Anschließend wurden die Themen mit den beteiligten Kommunen am 3.8.2023 mit folgenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern besprochen:

Sven Habedank (Rhein-Sieg-Kreis)
Ruth Römer (Rhein-Sieg-Kreis)
Stefan Groß (Rhein-Sieg-Kreis)
Felix Maus (Bonn)
Florian Bröder (Bonn)
Dirk Delpho (Bonn)
Justus Krümmel (Bonn)
Christina Welt (Bonn)
Oliver Neugebauer (Troisdorf)
Rupert Eggers (Lohmar)
Ulrich Kalle (Sankt Augustin)
Nicole Rokicki (Rheinbach)
Fee Rebbe (Niederkassel)
Liena Humke (Meckenheim)
Jonathan Mertes (Meckenheim)
Cornelia Hollek (Königswinter)
Birgitt Münch (Hennef)
Dominic Drieschner (Hennef)
Matthias Kropsch (Bornheim)
Julia Müller (Alfter)
Jana Unseld (Siegburg)
Lena Helmes (Planungsbüro VIA eG)
Maren Olefs (Planungsbüro VIA eG)

Zu der Veranstaltung am 3.8.2023 gibt es eine Präsentation und ein Protokoll, auf beides wird ergänzend verwiesen.