

ADFC-Position: Velorouten

Radverkehrsnetz

Die Radverkehrsinfrastruktur ist hierarchisch aufgebaut und besteht für den Alltagsverkehr aus

- a) dem Hauptnetz mit den Velorouten,
- b) dem Ergänzungsnetz wie z. B. Bezirksnetzen und
- c) einem ergänzenden Nachbarschaftsnetz, das z.B. die Durchlässigkeit von Sackgassen oder Einbahnstraßen in Gegenrichtung fürs Radfahren ermöglicht.

Radschnellwege sind von diesem Netz gesondert zu betrachten, weil sie auf Pendlerverkehre zielen und möglichst auf neuen Trassen andere – großräumigere – Quellen und Ziele mit großräumigerer Wirkung haben und das Umland mit dem Zentrum, Städte oder Bahnhaltepunkte verbinden. Für sie gelten daher andere Grundsätze bei der Planung.

Ein Freizeitrouutenetz kann dieses Angebot ergänzen, wird jedoch aufgrund von völlig anderen Kriterien separat geplant und umgesetzt.

Die Veloroute: Eine Definition

Eine Veloroute verbindet stadtteilübergreifend wichtige Radverkehrsquell- und -zielgebiete und zeichnet sich durch die folgenden Merkmale aus:

- Eine Veloroute ist für Strecken mit hohem Radverkehrspotenzial konzipiert.
- Sie ermöglicht eine zügige Reisegeschwindigkeit durch angepasste Ampelschaltungen und geeignete Führung des Radverkehrs insbesondere an den Knotenpunkten.
- Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist sicheres Fahren möglich. Attraktiv sind die Routen durch geringes bis gar kein Kfz-Aufkommen, guten Belag und die Möglichkeit, auch große Distanzen zurückzulegen. Im Nebenstraßennetz sollten sie daher vor dem Autoverkehr bevorrechtigt sein.

Die Anforderungen im Überblick

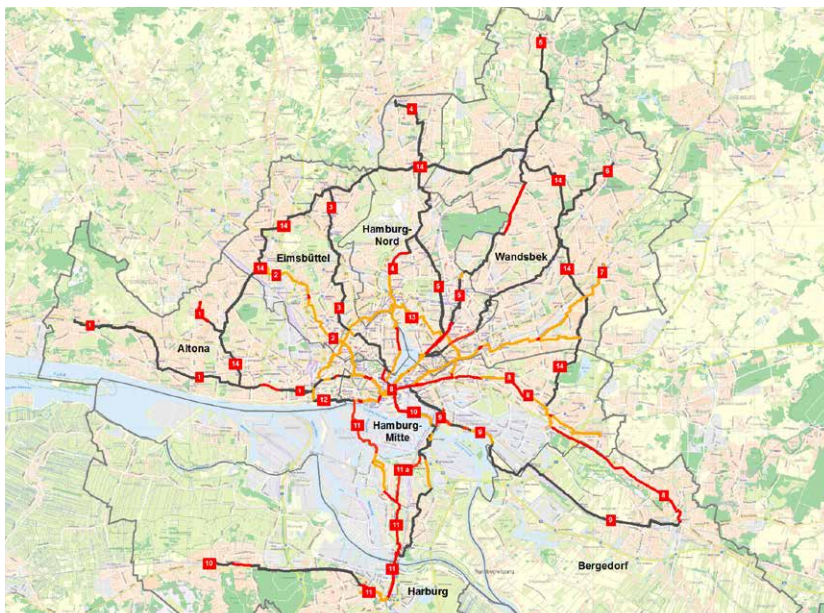
a) **Befahrbarkeit an jedem Tag im Jahr und rund um die Uhr**
Um eine stetige Befahrbarkeit zu gewährleisten, sind Winterdienst, Reinigung und Beleuchtung unabdingbar. Wenn Bedenken wegen der sozialen Sicherheit bestehen, sollten Maßnahmen wie Beleuchtung oder Notrufsäulen geprüft werden.

b) **Angemessene bauliche Gestaltung**
Radfahrstreifen, Mischverkehr in Tempo-30-Straßen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen und andere heute übliche Bauweisen für schnelle Radverkehrsverbindungen auf der Fahrbahn sind möglich. Um eine gegenseitige Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden und einen zügigen Radverkehr zu ermöglichen, kommen kombinierte Rad- und Fußwege nicht in Betracht. Straßenbegleitende Zweirichtungs-Radwege sind ungeeignet, da nicht mit links fahrenden Fahrzeugen gerechnet wird.

c) **Geschwindigkeit, Breite und Belag**
Die Entwurfsgeschwindigkeit für eine Veloroute beträgt 25-30km/h. Die Ausbaustandards sollten über die in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) genannten Werte hinausgehen (ERA 2010 nennt z. B. für Radwege eine Mindestbreite von 2,0 m und für Radwege mit Zweirichtungsverkehr 3,0 m). So ist Überholen auf der Veloroute jederzeit möglich. Die Oberfläche sollte wegen des geringen Rollwiderstands aus Asphalt sein. Wassergebundene Decken und Kopfsteinpflaster kommen grundsätzlich nicht in Frage.

d) **Übersichtlichkeit und Führung**
Eine Veloroute ist frei von Hindernissen und übersichtlich. Sie verläuft möglichst geradlinig und ohne weite Umwege und hat als Fahrrad-Hauptstrecke Vorrang gegenüber anderen Straßen. Auch an Knotenpunkten sollten Zeitverluste für die Radfahrer vermieden werden, z.B. durch den Umbau zu Kreisverkehren, den Bau von Fahrradbrücken und –tunneln.

e) **Netzanbindung und Ausschilderung**
Eine gute Anbindung an die Radverkehrsnetze der tieferen Hierarchie sollte auch baulich gewährleistet sein. Eine durchgehende, schon frühzeitig erfassbare und leicht verständliche Wegweisung nach ERA ist selbstverständlich.



rot: fertiggestellt 2007 – 2014
orange, schwarz: Umsetzung bis 2020 geplant
(vor der Bürgerschaftswahl 2015 war lediglich der orangene Teil »bis 2018« geplant)