

Anlage zum AGFK-Positionspapier Corporate Design für Radschnellverbindungen (RSV-CD)

Diese Anlage zum AGFK-Positionspapier „Corporate Design für Radschnellverbindungen“ (RSV-CD) gibt zu einzelnen Gestaltungselementen weitergehende Hinweise. Zudem enthält sie eine Auflistung der hauptsächlichlichen Anwendungsbereiche für ein Corporate Design sowie Ansatzpunkte für notwendige bzw. sinnvolle Veränderungen der StVO, VwV-StVO, Regelwerke etc.

Zu Gestaltungselementen

Zu Randmarkierungen

Randmarkierungen sollen innerorts wie außerorts nutzbar sein.

Außerorts kann unter Umständen auf der Strecke auf eine durchgängige Längsmarkierung verzichtet werden. Sie sollte regelmäßig wiederholt werden und grundsätzlich an allen Knotenpunkten aufgebracht werden. Insbesondere sind auch alle Knotenpunkte mit dem Fußverkehr zu markieren.

Zur Farbe der Markierung

Bei der Farbe sind bisher schon verwandte Beistriche im Verkehrsbereich in den einzelnen Bundesländern zu überprüfen und in die Überlegungen mit einzubeziehen. Ebenso ist zu klären, ob bzw. in welchen Situationen mit Beistrich oder einer vollflächigen Einfärbung zu arbeiten ist.

Die Farbe des Beistrichs sollte ausreichend Kontrast bieten.

Sie kommt beim Logo, bei Markierungen, bei Beschilderungen und flächigen Einfärbungen (z. B. aufgeweitete Radaufstellflächen vor Lichtsignalanlagen) zum Einsatz.

Zur Fahrradstraße 2.0

Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen sind so zu gestalten, dass sie sich klar und eindeutig von anderen Fahrradstraßen unterscheiden lassen.

Für Fahrradstraßen sind Vorfahrtsberechtigungen zu schaffen. Diese Vorfahrtsberechtigungen sind auch beim Corporate Design zu berücksichtigen.

Zu möglichen weiteren Gestaltungselementen

Nachfolgend werden mögliche weitere Gestaltungselemente eines Corporate Designs aufgeführt, zu denen weitergehende Diskussionen wünschenswert sind, um so zu klären, ob diese weiterverfolgt werden sollten:

Anlage zum AGFK-Positionspapier Corporate Design für Radschnellverbindungen (RSV-CD)

Zu Mittelmarkierungen

Mittelmarkierungen können in Knotenpunktbereichen einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, da sie im Gegensatz zu punktuellen Piktogrammen mit Pfeilen oder Beschilderungen einfacher aufgenommen werden können, so dass für alle einfacher erfassbar ist, dass hier Zweirichtungsradverkehr stattfindet.

Die Anwendungsfälle wären zu definieren sowie die Frage zu erörtern, wo überall Mittelmarkierungen aufzubringen wären. Zudem müssten die einschlägigen Regelwerke entsprechend ergänzt werden, damit auch bei den Breiten von RSV Mittelmarkierungen aufgebracht werden können.

Mittelmarkierungen können beispielsweise als gestrichelte Linie oder als Punktreihe ausgestaltet sein und sollten als Verkehrszeichen in der StVO definiert werden.

Anwendungsbereiche eines Corporate Designs
--

Das Corporate Design soll insbesondere folgende Anwendungsbereiche berücksichtigen:

- Strecke
 - eigenständige Führung
 - straßenbegleitend (bzw. neben RSV-begleitenden Wegen)
 - baulicher Radweg im Einrichtungsbetrieb
 - baulicher Radweg im Zweirichtungsbetrieb
 - Radfahrstreifen
 - Mischverkehr mit Kfz
 - ggf. RSV-Straße (eine eigenständige RSV-Straße wäre noch zu diskutieren im Zuge der Diskussion zu Fahrradstraßen)
 - Fahrradstraßen
- Knotenpunkte
 - Zufahrten zum und Abfahrten vom RSV
 - Knotenpunkte mit anderen RSV
 - mit Vorrangregelungen
 - ohne Vorrangregelungen
 - Knotenpunkte mit anderen Radverkehrsanlagen (RVA)
 - Knotenpunkte mit Kfz-Wegen
 - mit Bevorrechtigung des RSV
 - ohne Bevorrechtigung des RSV
 - Knotenpunkte mit Fußverkehrswegen
 - Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“)
 - Querungsstellen
 - Knotenpunkte mit Schienenwegen (EBO und BOStrab)
 - Arten
 - Kreuzungen
 - Einmündungen

Anlage zum AGFK-Positionspapier Corporate Design für Radschnellverbindungen (RSV-CD)

- Kreisverkehre
- Überführungen
- Unterführungen
- Vorrangregelungen
 - gradlinig
 - abknickend
- RSV-Anfänge und -Enden
- Gehwege entlang von RSV (taktile Elemente zur Trennung)
- besondere Bereiche
 - Übergänge von Ein- auf Zweirichtungsanlagen
 - Seitenwechsel
 - einer RSV-begleitenden Straße
 - eines RSV-begleitenden Gehwegs
 - bei straßenbegleitenden RSV
 - Grundstückszufahrten
 - Aufmerksamkeits- und Langsamfahrbereiche
 - Engstellen
 - Gefahrenstellen
 - Einbauten (z. B. Sperrelemente gegen Fehlnutzung)
 - denkmalgeschützte Bereiche
- inner- wie außerorts
- Ortseingänge und Ortsausgänge
- Bereiche zum Warten, Parken und Rasten
- Beleuchtung, nachleuchtende Elemente etc.
- Zuführung zu RSV (Gestaltungselemente, die zum RSV führen)
- standardunterschreitende Teilstücke eines RSV (kurz- bis langfristig unterschreitend)

Fragen zur StVO, VwV-StVO, Regelwerke etc.

Folgende Fragen haben sich zur StVO, VwV-StVO, Regelwerke etc. ergeben:

- Verkehrszeichen
 - Randmarkierung von RSV (Breit-/Schmalstrich, Farbe)
 - eigene RSV-Beschilderung
 - Nr.-Markierung von RSV (analog VZ 401)
 - VZ analog zu VZ 330/331 („Autobahn“, „Kraftfahrstraße“)
 - Verkehrszeichen „Vorsicht vor Kfz.“
- Fahrradstraße
 - Vorrang (auch abknickend)
 - Einbindung in Tempo-30-Zonen
 - Voraussetzungen für die Einrichtung („vorherrschende Verkehrsart“, Zulassung Kfz)
 - Regelkenntnis bei den Verkehrsteilnehmern

Anlage zum AGFK-Positionspapier Corporate Design für Radschnellverbindungen (RSV-CD)

- ggf. RSV-Straße (eine eigenständige RSV-Straße wäre noch zu diskutieren im Zuge der Diskussion zu Fahrradstraßen)
- Benutzungspflicht
 - diverse Fragen
- Fußgängerüberwege
 - Einsatzbereiche
- Mittelmarkierungen
- Poller etc.

Impressum

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V., c/o Region Hannover, Höltystraße 17, 30171 Hannover, info@agfk-niedersachsen.de, www.agfk-niedersachsen.de.

Das AGFK-Positionspapier sowie diese Anlage wurden federführend erarbeitet durch: Peter Aßmann (Landeshauptstadt Hannover), Ulla Bauer (Stadt Osnabrück), Ronald Matern (Regionalverband Großraum Braunschweig) und Edwin Süselbeck (AGFK)

Stand: Oktober/November 2018, Version 1.0