AGFK-Positionspapier

Corporate Design für Radschnellverbindungen

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.

AGFK

Zusammenfassung

Radschnellverbindungen (RSV) sind besondere Verkehrsanlagen, die hohe Qualitätsanforderungen erfüllen sollen. Diese Qualitätsanforderungen müssen sich aus Sicht der AGFK Niedersachsen/Bremen auch auf die Gestaltung erstrecken, weshalb die AGFK ein einheitliches Corporate Design für RSV für erforderlich hält.

Das zentrale Ziel ist nach Ansicht der AGFK, dass RSV von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie anderen Verkehrsteilnehmenden eindeutig identifiziert werden können. Darum hält die AGFK eine bundesweit einheitliche Gestaltung für notwendig. Dieses Corporate Design muss RSV vorbehalten sein.

Die wichtigsten Elemente eines Corporate Designs für RSV sind Randmarkierungen mit farbigen Elementen und ein einheitliches Logo, das u. a. für wegweisende Beschilderung und begleitende Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt wird. Besonderer Handlungsbedarf besteht bezüglich der Gestaltung und den verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen, da diese eine wesentliche Führungsform von RSV sind.

eRSW in Göttingen. Foto: Edwin Süselbeck

Bau der RSV Osnabrück-Belm. Foto: Edwin Süselbeck

Radschnellverbindungen (RSV) sind in Deutschland ein relativ neues Element der Radverkehrsinfrastruktur. Erste konzeptionelle Überlegungen gibt es seit 2008, im Jahr 2013 wurde die erste RSV in Göttingen eröffnet. Inzwischen befinden sich bundesweit einige weitere RSV in der Umsetzung (z. B. Ruhrgebiet, Kiel, Osnabrück, Stuttgart, Rhein-Main-Gebiet). Viele Potenzialanalysen und Machbarkeitsstudien sind bundesweit bereits abgeschlossen oder in Arbeit, nahezu jedes Ballungsgebiet beschäftigt sich mit dem Thema RSV.

Diese RSV benötigen einheitliche Gestaltungsvorgaben. Der eRadschnellweg (eRSW) in Göttingen setzt hier erste Maßstäbe. Verschiedene Veröffentlichungen formulieren jedoch weitere Gestaltungswünsche.

Von diesen Rahmenbedingungen ausgehend erarbeitete eine Arbeitsgruppe der AGFK Niedersachsen/Bremen das vorliegende Positionspapier. Das Papier wurde im Ständigen Arbeitskreis Radverkehr der AGFK behandelt und anschließend durch den AGFK-Vorstand beschlossen.

Ziele des Corporate Designs

Wiedererkennbarkeit für Nutzerinnen und Nutzer

Nutzerinnen und Nutzer von Radschnellverbindungen erkennen durch die Gestaltung einfach und intuitiv den Streckenverlauf und den Einstieg in die RSV.

Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmende

Auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Kfz-Führende oder Zufußgehende erkennen einfach und sofort die RSV, so dass unwissentliche Fehlnutzungen vermieden werden.

Gestaltung ist Teil des Qualitätsstandards

Die Gestaltung unterstreicht, dass RSV einen eigenständigen Qualitätsstandard definieren. Zugleich unterliegen die Gestaltungselemente einem Schutz, so dass sie nur bei RSV, die den Qualitätsstandards entsprechen, verwendet werden dürfen.

Bundesweit einheitliche Gestaltung

Bundesweit werden für RSV immer die gleichen Gestaltungsgrundsätze genutzt. Zudem werden vor Ort Ressourcen geschont, da auf eine (frei verfügbare) Gestaltungsvorlage zurückgegriffen werden kann.

Grundlage für Marketingaktivitäten

Das Corporate Design ist die gestalterische Grundlage für Marketingaktivitäten. Eine bundesweite Einheitlichkeit spart auch hier Ressourcen.

unverwechselbar wiedererkennbar
eindeutig Qualitätsversprechen
unverwechselbar wiedererkennbar
eindeutig Qualitätsversprechen

Gestaltungselemente

Randmarkierungen

Die Markierungen sind die Basis des Corporate Designs.

Zum Einsatz kommen sollten seitliche Längsmarkierungen in Weiß mit einem farbigen Beistrich auf der Innenseite. Die Ausgestaltung sollte bundesweit einheitlich und RSV vorbehalten sein (siehe oben).

Auf eigenständigen Radverkehrsanlagen, in Fahrradstraßen und bei anderen Führungsformen sollte die weiße Markierung sowie der farbige Beistrich ausgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Randmarkierung von RSV sich ausreichend vom (zu entwickelnden) Design für Fahrradstraßen unterscheidet.

Die Markierung sollte als Verkehrszeichen definiert werden.

Farbe der Markierung

Die Farbe sollte bundesweit einheitlich festgelegt sein. Sie kommt beim Logo, bei Markierungen, bei Beschilderungen und flächigen Einfärbungen ebenfalls zum Einsatz.

Logo

Das Grundlogo für RSV sollte ebenfalls bundesweit einheitlich sein. Es muss sich für die Verwendung auf Schildern, als Bodenpiktogramm und für weitere Einsatzzwecke eignen. Das Logo soll sich zudem ausreichend von vorhandenen Verkehrssymbolen wie VZ 237 („Radweg“) etc. unterscheiden. Es wird regelmäßig durch eine Kurzkennzeichnung der RSV ergänzt.

Das Logo als Bodenpiktogramm sollte in bundesweite Regularien aufgenommen werden, für RSV vorbehalten und ohne urheberrechtlichen Schutz frei verfügbar sein.

Kurzkennzeichnung der RSV

RSV sollten ähnlich wie andere Straßen eine Kurzkennzeichnung erhalten, die RSV vorbehalten ist. Diese sollte über die Grenzen der Bundesländer hinweg abgestimmt werden. Die Kurzkennzeichnung soll sich in verschiedenen Elementen des Corporate Designs wiederfinden. Sie könnte so erweitert werden, dass die Fahrtrichtung eingearbeitet wird.

Fahrradstraße 2.0

Innerorts sind Fahrradstraßen eine wesentliche Führungsform für RSV. Für diese sind Gestaltungsgrundsätze zu entwickeln. Da Fahrradstraßen im Zuge von RSV grundsätzlich bevorrechtigt sein müssen, ist diese Vorfahrtsberechtigung beim Corporate Design zu berücksichtigen.

Fahrradstraße im Rahmen des eRSW Göttingen.
Foto: Edwin Süselbeck/AGFK

unverwechselbar wiedererkennbar
eindeutig Qualitätsversprechen

unverwechselbar wiedererkennbar
eindeutig Qualitätsversprechen

Mögliche weitere Gestaltungselemente

Nachfolgend werden mögliche weitere Gestaltungselemente eines Corporate Designs aufgeführt, zu denen weitergehende Diskussionen wünschenswert sind. Es muss geklärt werden, ob diese Elemente weiterverfolgt werden sollen.

Farbe des Fahrbahnbelags und Mittelmarkierungen

In den Niederlanden sind Radverkehrsanlagen landesweit sehr häufig in rotem Asphalt oder rotfarbigen Belägen ausgeführt. Im Gegensatz zur in Deutschland gebräuchlichen roten Einfärbung ist die Farbgebung zurückhaltend, zugleich signalisiert sie, dass hier (auch) Radverkehr stattfindet. Zudem werden in den Niederlanden in vielen Ortskernen für den Belag von Straßen im Mischverkehr rote Oberflächen verwendet. Insbesondere im Zuge der Einführung von RSV bietet es sich an, die Diskussion zu führen, ob diese in eingefärbtem Asphalt ausgeführt werden sollten.

Roter Asphalt in den Niederlanden.
Foto: Edwin Süselbeck

Ebenso stellt sich die Frage, inwieweit Mittelmarkierungen bei RSV mit Zweirichtungsverkehr zum Einsatz kommen sollen. Mittelmarkierungen ermöglichen es allen Verkehrsteilnehmenden, einfach zu erkennen, dass hier in beiden Richtungen Radverkehr unterwegs ist. Dem Radverkehr wird signalisiert, dass hier mit Gegenverkehr zu rechnen ist.

Beschilderung

Sinnvoll scheint, für RSV eine eigenständige Beschilderung zu entwickeln. Ein Ansatz wäre, eine Beschilderung wie bei Autobahnen oder Kraftfahrstraßen anzustreben.

Wegweisung

Zu diskutieren ist, ob es eine eigenständige amtliche Wegweisung (Gestaltung in enger Anlehnung zur bestehenden Radverkehrswegweisung) für RSV geben sollte. Darüber hinaus ist in der Radverkehrswegweisung das RSV-Logo mit Kurzkennzeichnung einzubinden.

Anwendungsbereiche

Die Anwendungsbereiche des Corporate Designs sind vielfältig. Eine Aufstellung der wesentlichen Anwendungsbereiche kann unter www.agfk-niedersachsen.de/rsv heruntergeladen werden. Dort sind zudem weitere Informationen enthalten.

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 Papier wurde federführend erarbeitet durch: Peter Aßmann (Landeshauptstadt Hannover), Ulla Bauer (Stadt Osnabrück), Ronald Matern (Regionalverband Großraum Braunschweig) und Edwin Süselbeck (AGFK).

Stand: Oktober/November 2018