

# Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Wandsbek

## Unser Ausbauziel – Wie kann der Radverkehr in Wandsbek geführt werden?

Das Bezirksamt Wandsbek arbeitet derzeit an der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Wandsbek. Ziel ist es, den Radverkehr im Bezirk Wandsbek weiter zu fördern. Bei der Erarbeitung der Routenverläufe steht die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur hinsichtlich des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit an oberster Stelle. Das Konzept soll dazu beitragen, dass Sie sich mit dem Fahrrad im Bezirk Wandsbek schnell und sicher fortbewegen können. Hierfür können unterschiedliche Radverkehrsanlagen im Straßenraum gebaut werden. Diese unterscheiden sich insbesondere durch ihre Breite und ihre (bauliche) Trennung zu anderen Verkehrsteilnehmenden. In dieser Handreichung stellen wir Ihnen die verschiedenen Radverkehrsanlagen vor.

### Welche baulichen Vorschriften gilt es beim Bau der verschiedenen Radverkehrsanlagen zu beachten?

Ziel bei der Umsetzung des bezirklichen Radverkehrskonzeptes ist es, einen möglichst hohen Ausbaustandard bei der Errichtung der Radverkehrsanlagen zu sichern, der den Vorgaben der aktuellen technischen Regelwerke entspricht. Bei der Planung neuer Radverkehrsinfrastrukturen ist hierbei das Hamburger Regelwerk für die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) zu berücksichtigen. In diesem Regelwerk sind unter anderem die Mindest- und Regelbreiten für die einzelnen Radverkehrsanlagen definiert. Welcher Ausbaustandard bei der Umsetzung dieses Konzeptes auf den einzelnen Streckenabschnitten tatsächlich realisiert werden kann, hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Hierfür sind vor allem die Breite des zur Verfügung stehenden Straßenraumes und die Verkehrsstärke ausschlaggebend. Aufgrund örtlicher Gegebenheiten kann stellenweise von den Vorgaben der ReStra abgesehen werden – dies sollte jedoch die Ausnahme darstellen.

Nachfolgend finden Sie einen Überblick über die verschiedenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung. Alle diese Arten sind im bezirklichen Radverkehrskonzept grundsätzlich möglich – sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen. Die einzelnen Führungsformen werden im Anschluss genauer vorgestellt.

Schutzstreifen



© Bezirksamt Wandsbek

Radfahrstreifen



© Bezirksamt Wandsbek

Radweg



© Bezirksamt Wandsbek

Protected-Bikelane



© BVM

Kopenhagener Radweg



© Bezirksamt Wandsbek

Fahrradstraße



© Bezirksamt Wandsbek

Abbildung 1: Überblick über die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs

## **Schutzstreifen**

Schutzstreifen werden durch eine unterbrochene Markierung gekennzeichnet. Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf im Bedarfsfall von Kraftfahrzeugen befahren werden.

## **Radfahrstreifen**

Radfahrstreifen werden durch eine breite, durchgezogene Linie von der Fahrbahn getrennt und sind somit nicht Teil der Fahrbahn. Sie dürfen von Kraftfahrzeugen nicht befahren werden.

## **Radweg**

Radwege sind eine baulich getrennte Radverkehrsanlage, die auf den Nebenflächen geführt wird und somit nicht Teil der Fahrbahn ist. Zu angrenzenden Parkständen oder zur angrenzenden Fahrbahn sind entsprechende Sicherheitsabstände einzuhalten.

## **Protected-Bikelane**

Protected-Bikelanes stellen eine baulich geschützte Radverkehrsanlage dar. Sie werden meist durch ein Hochbord oder durch Poller baulich von den Kraftfahrzeugen getrennt. Protected-Bikelanes sind somit nicht Teil der Fahrbahn. Die Trennung zum Fußverkehr erfolgt durch das normale Hochbord des Gehweges.

## **Kopenhagener Radweg**

Die sogenannten "Kopenhagener Radwege" stellen geschützte Radwege im Sinne baulich getrennter Radverkehrsanlagen dar. Diese bauliche Trennung besteht sowohl zum Fußverkehr als auch zum Kraftfahrzeugverkehr durch niedrige Bordsteine. Kopenhagener Radwege sind somit nicht Teil der Fahrbahn.

## **Fahrradstraße**

In einer Fahrradstraße ist die gesamte Fahrbahn für die Benutzung durch den Radverkehr vorgesehen. Das Vorhandensein einer Fahrradstraße wird durch entsprechende Beschilderung sowie deutliche Markierungen auf der Fahrbahn selbst kenntlich gemacht. Der Radverkehr wird in Fahrradstraßen als vorrangig betrachtet, sodass andere Verkehrsteilnehmende, die zur Benutzung der Fahrbahn verpflichtet sind, entsprechend Rücksicht nehmen müssen.

## **Mischverkehr**

Sofern keine gesonderten Radinfrastrukturen in Form von baulichen Anlagen oder Fahrbahnmarkierungen vorhanden sind, oder sofern die vorhandenen Gehwege nicht für die gemeinsame Benutzung durch Fuß- und Radverkehr ausgewiesen sind, wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In diesem Fall gibt es keine Trennung zwischen dem Radverkehr und Kraftfahrzeugen. Die Verträglichkeit zwischen dem Radverkehr auf der Fahrbahn und den Kraftfahrzeugen ist von der Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie von der Fahrbahnbreite abhängig. Gerade in Tempo-30-Zonen stellt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr die Regellösung dar.