

Fertig.Los!



Hinweise zu den
Maßnahmenblättern

29.04.2016



1 DATENGRUNDLAGE

Das RadNETZ Baden-Württemberg wurde von Frühjahr 2014 bis Frühjahr 2015 mit dem Rad befahren. Dabei wurden die für den Radverkehr relevanten Merkmale des Straßen- und Wegenetzes erfasst.

Zusätzlich zu den erfassten Daten liegen die folgenden Merkmale aus der Straßendatenbank des Landes Baden-Württemberg der Maßnahmenplanung zu Grunde:

- Verkehrsstärke (DTV),
- Fahrbahnbreite,
- Baulast.

Diese Daten stehen für die klassifizierten Straßen zur Verfügung. Eventuelle Abweichungen der genannten Daten sind nicht auszuschließen.

Ausschlaggebend für die Maßnahmenermittlung sind die Qualitätsstandards des RadNETZ Baden-Württemberg differenziert nach Start- und Zielstandard jeweils für die Alltagsstrecken bzw. die Landesradfernwege. Resultierend aus dem Vergleich der Qualitätsstandards mit dem bei der Befahrung erfassten IST-Zustand werden Einzelmaßnahmen zur Erreichung des Start- bzw. Zielstandards ermittelt und in einem Kataster zusammengestellt.



2 STATUS DER MAßNAHMENPLANUNG

Die Maßnahmen stellen einen ersten planerischen Ansatz zur Erreichung der Qualitätsstandards dar. Sie bedürfen der Überprüfung und Konkretisierung im Rahmen der Detailplanung, da nicht alle örtlichen Besonderheiten bekannt sind bzw. abgebildet werden können. Ggf. hat sich die Situation vor Ort im Einzelfall seit der Erfassung geändert, so dass vor Ort eine Überprüfung und ggfs. Anpassung der vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich werden kann.

Die in den Maßnahmenblättern enthaltene, pauschale Kostenschätzung basiert auf Einheitskostensätzen, die den einzelnen Maßnahmen punkt- oder streckenbasiert zugrunde gelegt werden. Die einzelnen Kosten können erst im Rahmen der Entwurfsplanung vor Ort konkretisiert werden.

Die in den Maßnahmenblättern enthaltenen Informationen zur Baulastträgerschaft können im Einzelfall abweichen.



3 AUFBAU DES KATASTERS

Das Kataster besteht aus **Maßnahmenpaketen** und den dazugehörigen **Einzelmaßnahmen**. Maßnahmenpakete sind durch ein Deckblatt voneinander getrennt. Eine entsprechende Einzelmaßnahme ist auf einem Maßnahmenblatt dargestellt und zeigt alle **Maßnahmen zur Erreichung des Start- bzw. Zielstandards**.

Ein Maßnahmenpaket weist immer einen geographischen Zusammenhang sowie eine identische Ortslage (innerorts oder außerorts) und Baulast auf (Bsp. LÖ_1).

Die Unternummer des Maßnahmenpakets bezeichnet eine Einzelmaßnahme. Diese zeichnet sich durch einen geographischen Zusammenhang, identische Merkmale der differenzierten Erfassung sowie der Maßnahmen aus. Ferner sind an den Gemarkungs-Grenzen der Gemeinden die Unternummern getrennt (Bsp. LÖ_1.1, LÖ_1.2). Dies ermöglicht eine gemarkungsbezogene Differenzierung der Maßnahmen.

Maßnahmenpaket

Die Maßnahmenpakete bestehen immer aus einem Deckblatt mit einer tabellarischen Übersicht und den Maßnahmenblättern der Einzelmaßnahmen.

Das Deckblatt eines Maßnahmenpaketes (graue Kopfzeile) beinhaltet die folgenden Informationen:

- Stadt-/ Landkreis,
- Maßnahmenpaket-Nummer (Bsp. LÖ_1),
- Baulastträger (tatsächliche Baulastträgerschaft kann im Einzelfall abweichen),
- Lage des Maßnahmenpaketes (innerorts, außerorts),
- Straßenname (wenn vorhanden),
- Gesamtlänge,
- pauschale Annahme zu den Gesamtkosten des Maßnahmenpaketes,
- Kartenausschnitt (inkl. der Darstellung umliegender Maßnahmenpakete) sowie
- die Auflistung aller Einzelmaßnahmen inkl. der jeweiligen Maßnahmen-Kategorie und der pauschalen Kostenannahme einer Einzelmaßnahme zur Erreichung des Start-



bzw. Zielstandards. *(Das Maßnahmenblatt einer Einzelmaßnahme enthält eine Vielzahl von Maßnahmen unterschiedlicher Kategorien. Das Deckblatt zeigt jeweils nur die höchste Maßnahmenkategorie (vgl. Maßnahmenkategorien im RadNETZ) einer Einzelmaßnahme zur Erreichung des Start- bzw. Zielstandards.)*

Maßnahmenblatt einer Einzelmaßnahme

Das Maßnahmenblatt einer Einzelmaßnahme (farbige Kopfzeile) enthält die Details zur Erfassung, die dazugehörigen Maßnahmen entsprechend der jeweiligen Kategorie, die Kosten sowie die Priorisierung der Einzelmaßnahmen für das RadNETZ.

Folgende Angaben werden gemacht:

- Allgemeine Daten (vgl. Deckblatt Maßnahmenpaket),
- Kartenausschnitt und Foto der Einzelmaßnahme,
- Daten im Bestand: IST-Zustand entsprechend der Erfassung,
- Maßnahmen zur Erreichung des Startstandards gemäß den Qualitätsstandards RadNETZ: umzusetzende Maßnahmen als Voraussetzung für die Wegweisung,
- Maßnahmen zur Erreichung des Zielstandards gemäß Qualitätsstandards RadNETZ: umzusetzende Maßnahmen zur Erreichung eines einheitlichen RadNETZ-Standards,
- Summe der pauschal angenommenen Kosten der Maßnahmen einer Einzelmaßnahme zur Erreichung des Start- bzw. Zielstandards,
- Priorität *(vgl. Prioritäten im RadNETZ)* einer Einzelmaßnahme für das RadNETZ *(Bei mehreren Maßnahmen zur Erreichung des Start- bzw. Zielstandards wird jeweils nur die höchste Priorität angegeben.)*,
- Realsierungshilfe: Hinweis auf Musterlösungen RadNETZ,
- Bemerkungen (wenn vorhanden).



4 PRIORITÄTEN IM RADNETZ

Die Prioritäten der Einzelmaßnahmen im RadNETZ resultieren aus den definierten Qualitätsstandards, differenziert nach Start- und Zielstandard jeweils für die Alltagsstrecken bzw. die Landesradfernwege.

Maßnahmen zur Erreichung des Startstandards

Für das *RadNETZ* sind zur Erfüllung des Startstandards Abstriche möglich. Diese beziehen sich auf Komfortaspekte, nicht auf sicherheitsrelevante Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur. Abschnitte, welche die definierten Startstandards nicht erreichen, sind zur Sicherheit der RadfahrerInnen vorrangig zu ertüchtigen:

Priorität 1

- Neubau
- Markierungsmaßnahmen im Belastungsbereich III (vgl. ERA und Qualitätsstandards Seite 8),
- Querungsmöglichkeiten,
- Bauwerke.

Priorität 2

- Ausbau, Markierungsmaßnahmen im Belastungsbereich II (vgl. ERA und Qualitätsstandards Seite 8),
- Belagsmaßnahmen (sicherheitsrelevant),
- Maßnahmen an Knoten.

Die Umsetzung der Maßnahmen der Priorität 1 und der Priorität 2 ist die Voraussetzung für die Wegweisung.



Maßnahmen zur Erreichung des Zielstandards

Für Landesradfernwege im Betrieb sowie weitere Abschnitte des RadNETZ, welche den Startstandard bereits gerecht werden, werden Maßnahmen definiert, die dazu beitragen einen einheitlichen RadNETZ-Standard zu erreichen. Die Maßnahmen beziehen sich in erster Linie auf den Komfort der RadfahrerInnen und sind damit nachrangig zu ertüchtigen:

Priorität 3

- Neubau,
- Markierungsmaßnahmen im Belastungsbereich III (vgl. ERA und Qualitätsstandards Seite 8),
- Querungsmöglichkeiten,
- Bauwerke.

Priorität 4

- Ausbau,
- Markierungsmaßnahmen im Belastungsbereich II (vgl. ERA und Qualitätsstandards Seite 8),
- Belagsmaßnahmen (sicherheitsrelevant),
- Maßnahmen an Knoten.

Sofortmaßnahmen

Zu Sofortmaßnahmen zählen Maßnahmen, welche ohne baulichen Aufwand und damit zeitnah und kostengünstig zu ertüchtigen sind:

- StVO-Beschilderung,
- Furt-Markierungen,
- Beseitigung und Sicherung von Barrieren.



5 MAßNAHMENKATEGORIEN IM RADNETZ

Die Maßnahmen einer Einzelmaßnahme zur Erreichung des Startstandards werden den folgenden Kategorien zugeordnet (*Aufzählung beginnend bei der höchsten Kategorie*):

- Neubau
- Ausbau
- Markierung
- StVO-Beschilderung
- Radweg Anfang / Ende
- Belag
- Furt

Die Maßnahmen einer Einzelmaßnahme zur Erreichung des Zielstandards werden folgenden Kategorien zugeordnet (*Aufzählung beginnend bei der höchsten Kategorie*):

- Neubau
- Ausbau
- Markierung
- StVO-Beschilderung
- Radweg Anfang / Ende
- Belag
- Furt
- Randmarkierung / Beleuchtung
- Absenkung
- Bord



Neu- und Ausbaumaßnahmen

Die Maßnahmen „*Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard*“ bzw. „*Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard*“ umfassen alle baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Start- bzw. Zielstandards des RadNETZ Baden-Württemberg.

Die pauschale Kostenberechnung für einen Aus- bzw. Neubau von Radverkehrsinfrastruktur beinhaltet deshalb auch die damit einhergehenden Kosten für die Maßnahmen am Belag, der Beleuchtung/Randmarkierung, der Borde sowie der Absenkungen. Diese Maßnahmen und dementsprechend die pauschal errechneten Kosten werden nicht separat aufgeführt, sondern in den Gesamtkosten subsummiert.

Markierung

Bis zu einem DTV von 5.000 Kfz / 24h ist innerorts das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich.

Bei höheren DTV-Werten ist die Markierung von Schutzstreifen (möglichst beidseitig) bzw. Radfahrstreifen erforderlich. Im Fall, dass die Fahrbahnbreiten nicht ausreichend sind, bspw. nur die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens möglich ist, wird zusätzlich die Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Maßnahme vorgeschlagen.

Ist die Markierung eines Schutzstreifens oder Radfahrstreifens vorgeschlagen, wenn bereits eine entsprechende Markierung existiert, dann entspricht die vorhandene Markierung nicht den Qualitätsstandards. Es ist also eine Neumarkierung gemäß den Qualitätsstandards und Musterlösungen vorgesehen.

Radweg Anfang / Ende

Enthält Maßnahmen zur Sicherung des Beginns bzw. Endes eines Radweges.

Ab einem DTV von 7.000 Kfz / 24 h zur Erreichung des Startstandards bzw. 5.000 Kfz / 24 h zur Erreichung des Zielstandards ist eine Mittelinsel als Queringsmöglichkeit einzurichten. Unterhalb der genannten Werte wird „Ein Ende bzw. Anfang und Ende des Radweges sichern“ als Maßnahme aufgeführt, d.h. der Radverkehr ist auf die Fahrbahn auszuleiten bzw. gesichert von der Fahrbahn auf die Radverkehrsanlage zu führen.



Belag

Nur als Maßnahme zur Erreichung des Zielstandards ausgewiesen.

Ausnahme: Radverkehrsanlage ist nicht befahrbar.

Sind bei der Erfassung „abschnittsweise auftretende Schäden“ festgestellt worden, wird eine Maßnahme generiert. Bei „punktuell auftretenden Schäden“ werden keine Maßnahmen bzw. Kosten ausgewiesen.

Für eine Führung auf der Fahrbahn bleibt die Maßnahme „Belag abschnittsweise erneuern“ als Information auf dem Maßnahmenblatt enthalten, jedoch werden keine Kosten ausgewiesen, da eine Fahrbahnsanierung keine fahrradspezifische Maßnahme darstellt.

Furt

Furten im Zuge der Routen des RadNETZ sind entsprechend den Qualitätsstandards / Musterlösungen zu markieren.

Dabei wird zwischen „Furten erneuern“ bzw. „Furten herstellen“ differenziert.

Randmarkierung / Beleuchtung

Nur als Maßnahme zur Erreichung des Zielstandards ausgewiesen.

Für die Führung auf der Fahrbahn (innerorts) bleibt die Maßnahme „Beleuchtung herstellen“ als Information auf dem Maßnahmenblatt enthalten, jedoch werden keine Kosten ausgewiesen, da es sich nur um eine grobe Einschätzung handeln kann.

Auf selbstständig geführten / straßenbegleitenden Wegen ist innerorts eine Beleuchtung und außerorts eine retro-reflektierende Randmarkierung herzustellen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die pauschal geschätzten Kosten sind in den Kosten einer Einzelmaßnahme auf dem Maßnahmenblatt enthalten.

Absenkung

Nur als Maßnahme zur Erreichung des Zielstandards ausgewiesen.

Absenkungen (z.B. im Zuge eines gemeinsamen Geh- und Radweges an einer Zu- / Ausfahrt) beeinträchtigen den Komfort der RadfahrerInnen und sind deshalb im Zielnetz aufzuheben.



Bord

Nur als Maßnahme zur Erreichung des Zielstandards ausgewiesen.
Borde sind, für den Komfort der RadfahrerInnen, abzusenken.