Arbeitspapier Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheid Stuttgart, ergänzend zu den aktuellen Richtlinien, gültig für das Hauptradroutennetz und RSV

Zu den Entwurfsgrundlagen (RASt, ERA, usw.) gelten abweichend folgende Ziele (Aufzählung nicht abschließend)
Die Reihenfolge der Führungsformen stellt eine Priorisierung dar.

Führungsformen	angestrebter Qualitätsstandard
innerorts	
1-Radschnellverbindung	Fahrradstraße $\geq 4,00\text{ m} + \geq 0,50\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern Einrichtungsrادweg $\geq 3,00\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern Zweirichtungsrادweg $\geq 4,00\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern Radfahrstreifen ggf. als Umweltspur $\geq 3,00\text{ m}$
2-Geschützter Radfahrstreifen „Protected Bike Lane“	Erst Versuchsphase, dann ggf. Standardlösung Regelbreite $\geq 2,50\text{ m} + 0,50\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV + ggf. $\geq 0,75$ Sicherheitstrennstreifen zu linksseitigen Parkern - Bauliche Trennung muss für Rettungskräfte und Feuerwehr geeignet sein - Breite für Räumdienst muss geeignet sein
3-Baulicher Radweg	
3-1 Trennung zum Fußverkehr	erforderlich Trennung in der Regel in Form von Bordsteinkanten oder taktilen Elemente
3-2 Einrichtungsrادweg	Regelbreite $\geq 2,50\text{ m} + 0,50\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern. Alternativ $\geq 2\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern.
3-3 Zweirichtungsrادweg	Regelbreite $\geq 3\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern
4-Fahrradstraßen	wird im Nebenstraßennetz angestrebt Regelbreite $\geq 3,50\text{ m} + \geq 0,50\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern
5-Modale Filter --> offen, AG 1	Wenn Durchfahrverkehre in erheblichen Maße auftreten.
6-Radfahrstreifen	Regelbreite $\geq 2\text{ m} + 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern
7-Umweltspur (Radfahrstreifen Bus frei) und Busspur Rad frei	wird angestrebt + an Haltestellen die Breite nach Fahrradfrequenz und Bus-Taktung breiter ausführen (wo der Querschnitt das ermöglicht) --> im Leitfaden ausführlich
8 - Piktogrammspur	Nach BAST - Empfehlung als Erprobung (Testphase)
9-Schutzstreifen	nur in Ausnahmefällen, wenn kein anderes Radfahrangebot möglich ist (im Bedarfsfall: $\geq 1,50\text{ m} + 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zu Parkern)
10-Öffnung von Einbahnstraßen	Wird angestrebt. Erfolgt nur dann nicht, wenn zwingende Gründe entgegenstehen. Ggf. mit Aufhebung von Parkplätzen
außerorts	
11-Baulicher Radweg	
11-1 Trennung zum Fußverkehr	Bei starkem Fußverkehr Trennung erforderlich
11-2 Einrichtungsrادweg	Regelbreite $\geq 2,50\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV ($V=60\text{ km/h}$)
11-3 Zweirichtungsrادweg	Regelbreite $\geq 3,00\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen zum MIV ($V=60\text{ km/h}$)
Knotenpunkte	
12- Kreuzungen --> offen, AG 1	Im Leitfaden ausführlich. Grundlage sind die technischen Vorschriften (RASt, ERA) und die Empfehlungen aktueller Forschungsergebnisse (z.B. BAST, GDV) in Bezug auf Verkehrssicherheit
13- Kreisverkehre	
13-1 Schmale Ein- / Ausfahrten	Berücksichtigung der Schleppkurve des maßgeblichen Bemessungsfahrzeuges (Hohe Durchfahrtschwindigkeiten sollen vermieden werden)
13-2 Gepflasterter Innenring	Regelhöhe $0,05\text{ m}$
13-3 optionale Führung außen	Grundlage sind die technischen Vorschriften (RASt, ERA) und die Empfehlungen aktueller Forschungsergebnisse (z.B. BAST, GDV) in Bezug auf Verkehrssicherheit

14 - Lichtsignalanlagen	
14-1 Qualitätsstufen --> offen, AG 3	Ziel: Möglichst kurze Wartezeiten (Qualitätsstufe nach HBS: D oder besser) Getrennte Signalisierung wird angestrebt. Wartezeiten auf Mittelinsel vermeiden
14-2 Vorlauf	Räumlich und zeitlich, wenn beide nicht möglich Rücksprache mit SKE
Bauliche Ausführung	
15 - Bordsteinabsenkung an --> offen,AG3 Querungsstellen	Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen ist grundsätzlich zu vermeiden. Nullabsenkung bei Neubau. Möglichst Nullabsenkung bei Umbau. Wenn nicht möglich, dann 0,03 m Musterlösung BW sind zu verwenden.
16 - Gehwegüberfahrten --> offen, AG1	
17 - Gehwegnasen gegen Eckparker	erforderlich --> im Leitfaden ausführlich
18 - Übergang Seitenraum zu fahrbahnseitiger Führung	geschützte Ausleitung auf die Fahrbahn
19 - Belag --> offen, AG3	in der Regel Asphalt --> im Leitfaden ausführlich

Stand: 05.10.2021

	wird von der SKE's abgelehnt
	in Ausnahmefällen möglich
	im Sinne des Radentscheids
offen	wird weiter diskutiert