

ungsstrecken, die für die sind daher jegliche Stei- (nden) erforderlich sind, rgswerte sind die in Ta- anzuwenden. gen aufweisen, da RF für usses der Längsneigung gkeit bergauf eher jener idigkeit von Kfz erreicht einsam mit dem Kfz-Ver- (fz-Verkehr (z.B. auf RFS) hr ist nur dann möglich, en FG-Verkehr gilt, dass zu vermeiden sind. en werden können, sind lfahrer zu erhöhen (Auf- derung von Elektrofahr-



Abb. 7.11. Der Fahrradlift in Trondheim, NO – eine sichtbare Initiative zur Fahrradförderung (www.trampe.no, 11.08.2007)

Höhendifferenz (RVS 03.02.13,

Steigung max. [m]
8
20
65
120
250
beliebig



Abb. 7.12. Funktionsprinzip des Fahrradlifts Trondheim, NO (www.trampe.no, 11.08.2007)

1 Fahrradlift, mit dem Rad- erirdisch umlaufenden Seil ; auf dem Rad sitzend, den t bis zu 200 Radfahrer pro tersparnis für die Radfahrer rdermaßnahme, die unter- rweist (Abb. 7.11, Abb. 7.12). r, etwa € 13,-) erforderlich, r Stadt Trondheim (www. er Streckenlänge auf NOK was demselben Wert ent-

7.8 Neigungsbrüche

RF sind überwiegend auf ungefederten Fahrrädern unterwegs. Fahrbahnunebenheiten und Neigungsunterschiede, wie sie z.B. durch Rampen bei Fahrbahnanhebungen entstehen, werden als äußerst unangenehm empfunden und sind im Bereich der Fahrlinie der RF zu vermeiden oder gut auszurunden (siehe Abb. 7.13, Schwelle mit sinusförmig gerundeten Rampen). Neigungsbrüche über 6% bzw. Rampen, die steiler als 1:15 sind, sollen mit Ausrundungen ausgebildet werden. Für die Ausrundung von Neigungsbrüchen sollten möglichst große Radien verwendet werden, Mindestradien sind in RVS 03.02.13 (2001) angegeben (Tabelle 7.7).

RF sind an Fahrbahnunebenheiten und Neigungsbrüchen (Rampen von Fahrbahn- anhebungen etc.) – wo immer möglich – vorbei zu führen (Abb. 7.14 und Abb. 7.15). Siehe dazu auch „Verkehrsberuhigungsmaßnahmen“ in Abschnitt 17 sowie Abb. 17.6 und Abb. 17.7.

der Fahrbahn

ien, daß eine zusätzliche Rinne zwi-
[Abb. 134 b]. Die Sinkkästen können
geschlossen werden. Die mögliche
Aufkantung zum Gehweg durch eine
ernis besser erkennbar gemacht wird
bb. 39 (Kap. 4.3.2.2.) gänzlich verme-



licher Entwässerung zwischen Geh- und Rad-

wesentlichen durch zwei Faktoren be-
langjährig geübte örtliche Praxis. Aus
is der Praxis für die Praxis gegeben wer-

6.4.1. Bordsteinabsenkungen

Die Annahmefähigkeit eines Radweges wird von der Ausführung der Bordsteinabsenkungen stark beeinflusst.

Soll eine Radverkehrsanlage bequem benutzt werden können, so darf zwischen Fahrbahn und Radweg kein Auftritt belassen werden. Es geht dabei jedoch nicht nur um die Frage von mehr oder weniger Bequemlichkeit beim Fahren, sondern auch um einen bedeutenden Aspekt der Verkehrssicherheit:

- Aufkantung führt nachweislich zu einer geringeren Akzeptanz des Radweges, der ja aus Sicherheitsgründen angelegt wurde.
- Aufkantung kann beim Einbiegen zu Stürzen führen. Die Aufkantung wird deshalb möglichst senkrecht überfahren, wozu ein Ausschwenken auf die Fahrbahn erforderlich wird und erhöhte Kollisionsgefahr mit in gleicher Richtung fahrenden Kraftfahrzeugen besteht [Abb. 136].
- Aufkantung lenkt die Aufmerksamkeit auf den Fahrweg anstatt auf die Verkehrssituation.

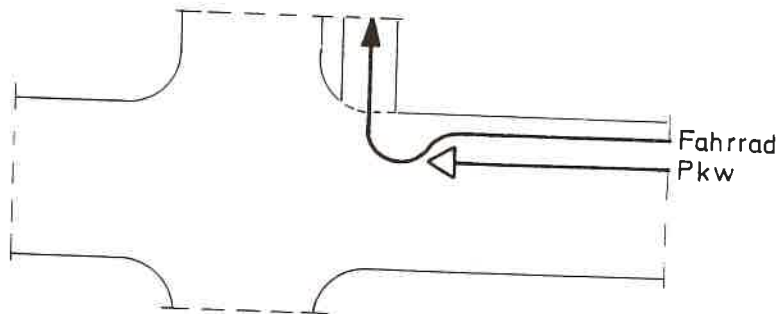


Abb. 136: Der Fahrverlauf über nicht vollständig abgesenkte Bordsteine führt zu Konflikten mit dem Längsverkehr

Eine geringfügig schlechtere Führung des ohnehin nicht ständig vorhandenen Niederschlagswassers sowie eine maschinelle Reinigung wie auf Freiflächen, muß daher bei der Anlage von Radfahrerfurten aus Gründen der Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden. Die Absenkungsbereiche sind jeweils so auszurunden, daß ein Verlassen oder Einfahren auf den Radweg ohne „Schlenker“ möglich ist [siehe Abb. 68]. Bei nicht abgesetzten Radfahrerfurten sollte die Absenkung bereits einige Meter vor der Einmündung erfolgen (siehe auch Kap. 4.6.3.1.) und [Abb. 137].