a) Überquerungsstellen mit Bevorrechtigung für den Radverkehr

Eine Bevorrechtigung eines selbständig geführten Geh- und Radweges kommt in Einzelfällen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes (z.B. Velorouten) infrage, wenn es sich bei der kreuzenden Straße um eine Anliegerstraße mit Tempo 30-Regelung ohne Busverkehr handelt und die Fußgänger- und Radverkehrsbelastung auf dem selbständigen Weg gegenüber der querenden Straße vergleichsweise hoch ist. Das Kfz-Verkehrsaufkommen der Tempo 30-Straße darf 2.500 Kfz/24 h nicht überschreiten.

Im Interesse der Verkehrssicherheit soll der Kreuzungsbereich beider Verkehrswege auf Gehwegniveau liegen. Die Rampen im Fahrbahnverlauf sind mit maximal 10% so stark zu neigen, dass fahrdynamisch eine wirksame Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs erreicht wird. Soweit Rampen im Verlauf des selbständigen (Geh- und) Radweges notwendig sind, sollten diese mit einer Neigung von maximal 4% ausgeführt werden.

Der selbständig geführte (Geh- und) Radweg ist im Überquerungsbereich in anderer Art und/oder Farbe der Pflasterung herzustellen. Die Wartepflicht des Kfz-Verkehrs ist durch Beschilderung zu verdeutlichen. Von hoher Bedeutung sind gute Sichtbeziehungen zwischen den sich kreuzenden Verkehrsarten (Abb. 6.8).

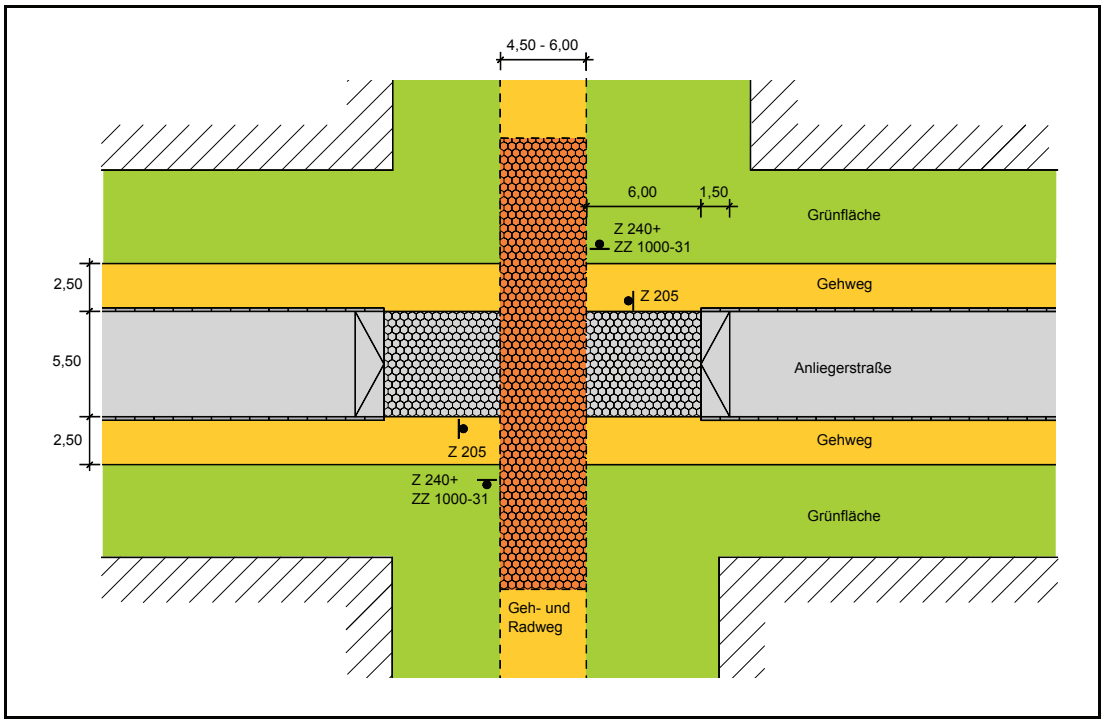

Abb. 6.8 Überquerung eines selbständig geführten Geh- und Radweges mit einer Anliegerstraße

Bei geringer Verkehrsbelastung von weniger als 1.500 Kfz/24 h kann die Fahrbahn im Bereich der Überquerungsstelle auf einer Länge von ca. 20 m auch einstreifig ausgeführt werden. Die Breite der Fahrbahneinengung soll ca. 3,50 m betragen.