1 Detaillierte, tabellarische Aufstellung der Qualitätsstandards des „Bayerischen Wegs“

Führungs- und Breitenanforderungen				
	Führungsform	Radschnellweg	Radhauptverbindung	Radverbindung
Selbstständig geführte Verbindungen	Getrennter Rad-/Gehweg	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) 1. Wahl: deutliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr 2. Wahl: inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p> <p><i>außerorts:</i> Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $> 2,50$ m (Fuß) $\geq 2,50$ m (Rad) an Engstellen Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p>	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p> <p><i>außerorts:</i> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $> 2,50$ m (Fuß) $\geq 2,50$ m (Rad) an Engstellen Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p>	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 2,50$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p> <p><i>außerorts:</i> in der Regel kein Einsatz</p>
	Gemeinsamer Rad-/Gehweg	<p><i>innerorts:</i> kein Einsatz</p> <p><i>außerorts:</i> kein Einsatz</p>	<p><i>innerorts:</i> in der Regel kein Einsatz (nur bei sehr geringem Fußgängeraufkommen) Regelbreite: 4,00 m Mindestbreite: 3,00 m $\geq 2,50$ m an Engstellen</p> <p><i>außerorts:</i> Breite: 3,00 m $\geq 2,50$ m an Engstellen</p>	<p><i>innerorts:</i> (nur bei geringem Fußgängeraufkommen) Breite $\geq 2,50$ m Breite ist von Nutzungsintensität abhängig vgl. Bild 15 (ERA 2010)</p> <p><i>außerorts:</i> $\geq 2,50$ m</p>
Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen	Getrennter Rad-/Gehweg mit Einrichtungsverkehr	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p><i>außerorts:</i> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $> 2,00$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg + 2,50 m (mind. 1,75 m, wenn keine Entwässerungseinrichtung nötig) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p>	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 2,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg + 0,5 -0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p><i>außerorts:</i> (hohes Fußgängeraufkommen) Breite: $\geq 2,00$ m (Rad) + $\geq 2,00$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg Angestrebt 2,50m (mind. 1,75 m) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p>	<p><i>innerorts:</i> Mindestmaß: 1,60 (Rad) Regelmaß: 2,00 m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg + 0,5 -0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p><i>außerorts:</i> in der Regel kein Einsatz</p>
	Getrennter Rad-/Gehweg mit Zweirichtungsverkehr (einseitig)	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p>	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p>	<p><i>innerorts:</i> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg</p>

Führungs- und Breitenanforderungen				
Führungsform		Radschnellweg	Radhauptverbindung	Radverbindung
Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen		+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn <i>außerorts:</i> Breite: ≥ 4,00 m (Rad) + > 2,00 m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg + 2,50 m (mind. 1,75 m, wenn keine Entwässerungseinrichtung nötig) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn <i>außerorts:</i> Breite: ≥ 3,00 m (Rad) + > 2,00 m (Fuß) Inkl. 0,3-0,6 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg Angestrebt 2,50 m (mind. 1,75 m) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	+ 0,50- 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn <i>außerorts:</i> in der Regel kein Einsatz
	Gemeinsamer Rad-/Gehweg mit Einrichtungsverkehr	<i>innerorts/ außerorts:</i> in der Regel kein Einsatz	<i>innerorts:</i> in der Regel kein Einsatz <i>außerorts: (geringes Fußgängeraufkommen)</i> Breite: 3,00 m Angestrebt 2,50 m (mind. 1,75 m) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	<i>innerorts: (abhängig vom Fußgängeraufkommen)</i> Breite: ≥ 2,50 m + 0,50-0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn <i>außerorts:</i> Breite: 2,50 m Angestrebt 2,50 m (mind. 1,75 m) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
	Gemeinsamer Rad-/Gehweg mit Zweirichtungsverkehr	<i>innerorts/ außerorts:</i> in der Regel kein Einsatz	<i>innerorts:</i> in der Regel kein Einsatz <i>außerorts: (geringes Fußgängeraufkommen)</i> Breite: 4,00 m Angestrebt 2,50 m (mind. 1,75 m) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	<i>innerorts: (abhängig vom Fußgängeraufkommen)</i> in der Regel kein Einsatz <i>außerorts:</i> Breite: 2,50 m Angestrebt 2,50 m (mind. 1,75 m) Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
	Radfahrstreifen	<i>Innerorts:</i> Breite: 3,00 m + 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	<i>Innerorts:</i> Mindestbreite: 1,85 Regelbreite: 2,00 m + 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	<i>Innerorts:</i> Breite: ≥1,85 m + 0,50-0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr
	Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr	<i>innerorts:</i> Breite: 3,25 – 3,50 m bzw. 4,50 – 4,75 m ≥ 4,75 m an Haltestellen (Überholmöglichkeit) + 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	<i>innerorts:</i> Breite: 3,25 – 3,50 m bzw. 4,50 – 4,75 m ≥ 4,75 m an Haltestellen (Überholmöglichkeit) + 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	<i>innerorts:</i> Breite: 3,25 – 3,50 m bzw. 4,50 – 4,75 m ≥ 4,75 m an Haltestellen (Überholmöglichkeit) + 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr
	Schutzstreifen	<i>innerorts:</i> kein Einsatz	<i>innerorts:</i> Breite: ≥ 1,50 m + 0,25 - 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr	<i>innerorts:</i> Breite: 1,50 m + 0,25 - 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr

Führungs- und Breitenanforderungen				
Führungsform		Radschnellweg	Radhauptverbindung	Radverbindung
Verbindungen auf Nebenstraßen	Fahrradstraßen	<i>innerorts:</i> Breite: ≥ 4,00 m + ≥ 0,75 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr <i>außerorts:</i> Breite: ≥ 4,00 m	<i>innerorts:</i> Breite: ≥ 3,50 m + ≥ 0,5 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr <i>außerorts:</i> Breite: ≥ 3,50 m	<i>innerorts:</i> Breite: ≥ 3,50 m + ≥ 0,5 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr <i>außerorts:</i> Breite: ≥ 3,50 m
	Mischverkehr	<i>innerorts: (nur wenn Vorfahrtsberechtigung möglich)</i> Tempo-20/30-Zonen - nur in Ausnahmefällen (besser: Fahrradstraße) Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich – in der Regel kein Einsatz <i>außerorts:</i> in der Regel kein Einsatz	<i>innerorts:</i> Tempo 50 bis 5.000 Kfz/Tag (DTV) Tempo-20/30-Zonen – zulässig, wenn keine Rechts-vor-Links Einmündungen anzutreffen sind (besser: Fahrradstraße) Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich – zulässig <i>außerorts:</i> in der Regel kein Einsatz sonst Tempo 70 bis 800 Kfz bei Überprüfung der Fahrbahnbreite	<i>innerorts:</i> Tempo 50 bis 5.000 Kfz/Tag (DTV) Tempo-20/30-Zonen - zulässig Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich - zulässig <i>außerorts:</i> vgl. ERA Tabelle 19

Knotenpunkte und Anforderungen			
Kriterium	Radschnellweg	Radhauptverbindung	Radverbindung
Knotenpunkte	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <p>Bevorzugte Knotenpunktformen (keine Wartezeiten):</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorrang an plangleichen Knoten (z.B. im Zuge von Fahrradstraßen oder bei Querung von Straßen mit geringerer Kfz-Verkehrsstärke als Radverkehrsstärke) Unterführung ($\leq 6\%$ Rampenneigung; nutzbare Breite: $\geq 5,00$ m; Beleuchtung; gute Einsehbarkeit) → in Abhängigkeit von Längen (Je länger die Unterführung, desto breiter) gemäß dem Arbeitspapier Überführung ($\leq 6\%$ Rampenneigung; nutzbare Breite: $\geq 5,00$ m; Beleuchtung; gute Einsehbarkeit) <p>Mögliche Knotenpunktformen (geringe Wartezeiten):</p> <ul style="list-style-type: none"> Kreisverkehr mit Führung auf der Fahrbahn Minikreisverkehr mit Führung auf der Fahrbahn Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel (Mittelinsel mit ausreichender Bemessung der Aufstellfläche), ausreichende Zeitlücken zum Queren vorhanden) Lichtsignalgeregelte Querungsstelle (schnelle Reaktionszeit, Detektoren zur Grünzeitanforderungen, möglichst Dauergrün für den Radverkehr) Lichtsignalgeregelter Knotenpunkt (Priorisierung des Radverkehrs, vom Fußgänger getrennte Signalisierung, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen, Grüne Welle für den Radverkehr (20-25 km/h)) 	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <p>Bevorzugte Knotenpunktformen (keine Wartezeiten):</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorrang an plangleichen Knoten (z.B. im Zuge von Fahrradstraßen oder bei Querung von Straßen mit geringerer Kfz-Verkehrsstärke als Radverkehrsstärke) Unterführung ($\leq 6\%$ Rampenneigung; nutzbare Breite: $\geq 5,00$ m; Beleuchtung; gute Einsehbarkeit) Überführung ($\leq 6\%$ Rampenneigung; nutzbare Breite: $\geq 5,00$ m; Beleuchtung; gute Einsehbarkeit) <p>Mögliche Knotenpunktformen (geringe Wartezeiten):</p> <ul style="list-style-type: none"> Kreisverkehr mit Führung auf der Fahrbahn Minikreisverkehr mit Führung auf der Fahrbahn Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel (Mittelinsel mit ausreichender Bemessung, ausreichende Zeitlücken zum Queren vorhanden) Lichtsignalgeregelte Querungsstelle (geringere Wartezeiten, Detektoren zur Grünzeitanforderungen) Lichtsignalgeregelter Knotenpunkt (Priorisierung des Radverkehrs, vom Fußgänger getrennte Signalisierung, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen) 	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Vorrang an plangleichen Knoten (z.B. im Zuge von Fahrradstraßen oder bei Querung von Straßen mit geringerer Kfz-Verkehrsstärke als Radverkehrsstärke) Unterführung ($\leq 6\%$ Rampenneigung; nutzbare Breite: $\geq 5,00$ m; Beleuchtung; gute Einsehbarkeit) Überführung ($\leq 6\%$ Rampenneigung; nutzbare Breite: $\geq 5,00$ m; Beleuchtung; gute Einsehbarkeit) Kreisverkehr mit Führung auf der Fahrbahn Minikreisverkehr mit Führung auf der Fahrbahn Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel (Mittelinsel mit ausreichender Bemessung, ausreichende Zeitlücken zum Queren vorhanden) Lichtsignalgeregelte Querungsstelle (geringere Wartezeiten, Detektoren zur Grünzeitanforderungen) Lichtsignalgeregelter Knotenpunkt (Priorisierung des Radverkehrs, vom Fußgänger getrennte Signalisierung, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen) Wartepflichtige Querungsstelle ohne Mittelinsel oder Signalanlage Knoten mit „Rechts vor Links“-Regelung
Belag	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <p>i. d. Regel Asphalt oder Beton mit hohen Anforderungen an die Ebenflächigkeit</p>		

Knotenpunkte und Anforderungen			
Kriterium	Radschnellweg	Radhauptverbindung	Radverbindung
Beleuchtung/ Sicherung bei Nacht	<p><i>innerorts:</i> Ortsfeste Beleuchtung ist grundsätzlich vorzusehen. Der Verlauf und die Begrenzung des Weges muss erkennbar sein (3 – 7 lux).</p> <p><i>außerorts:</i> Ortsfeste Beleuchtung soll vorgesehen werden. An Problemstellen (z.B. an Engstellen, bei Hindernissen, an Kreuzungsstellen oder Unterführungen) ist sie zwingend erforderlich Zur Berücksichtigung von naturschutzfachlichen Belangen ist eine dynamische Beleuchtung möglich. Ist die Anbringung ortsfester Beleuchtung nicht möglich, muss mit kontrastreichem Oberflächenbelag oder Markierungen gearbeitet werden. Werden Radschnell- oder Radhauptverbindungen parallel zu Hauptverkehrsstraßen geführt darf keine Blendwirkung durch die Kraftfahrzeuge entstehen.</p>		<p><i>innerorts:</i> Ortsfeste Beleuchtung an Radverkehrsanlagen ist an selbstständig geführten Verbindungen und an Radwegen an unbeleuchteten Hauptverkehrsstraßen mit ≤ 2,00 m Abstand vom Fahrbahnrand aufzustellen. Sie ist zwingend erforderlich an Problemstellen (z.B. an Engstellen, bei Hindernissen, an Kreuzungsstellen oder Unterführungen).</p> <p><i>außerorts:</i> Ortsfeste Beleuchtung ist wünschenswert. Aus Verkehrssicherheitsgründen kann sie an Problemstellen (z.B. an Engstellen, bei Hindernissen, an Kreuzungsstellen oder Unterführungen) ist sie zwingend erforderlich sein. Im Regelfall sollte mit kontrastreichem Oberflächenbelag oder Markierungen gearbeitet werden.</p>
Markierungen	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich weiße Randmarkierung als Fahrbahnbegrenzung (Schmalstrich, beidseitig, gute Nachtsichtbarkeit) ▪ Im Zweirichtungsverkehr mittlere Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich) – nicht einzusetzen auf mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam genutzten Flächen (z.B. Fahrradstraßen) ▪ Warnmarkierung an Pollern (Poller nur in Ausnahmefällen) ▪ Flächenmarkierungen an Knoten mit Bevorrechtigung für den Radverkehr (z.B. eingefärbte Radverkehrsfurt in der Leitfarbe) ▪ Kennzeichnung von Konfliktflächen, z.B. mit dem Fußverkehr 	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich weiße Randmarkierung als Fahrbahnbegrenzung (Schmalstrich, beidseitig, gute Nachtsichtbarkeit) ▪ Im Zweirichtungsverkehr mittlere Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich) bei einer Wegebreite > 3,50 m und an Konfliktbereichen (Kurven, Querungen etc.) – nicht einzusetzen auf mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam genutzten Flächen (z.B. Fahrradstraßen) ▪ Warnmarkierung an Pollern (Poller nur in Ausnahmefällen) ▪ Flächenmarkierungen an Knoten mit Bevorrechtigung für den Radverkehr (z.B. eingefärbte Radverkehrsfurt in der Leitfarbe) ▪ Kennzeichnung von Konfliktflächen, z.B. mit dem Fußverkehr 	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiße Randmarkierung als Fahrbahnbegrenzung (Schmalstrich, beidseitig, gute Nachtsichtbarkeit) wünschenswert ▪ Im Zweirichtungsverkehr mittlere Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich) bei einer Wegebreite > 3,50 m und an Konfliktbereichen (Kurven, Querungen etc.) – nicht einzusetzen auf mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam genutzten Flächen (z.B. Fahrradstraßen) ▪ Warnmarkierung an Pollern (Poller nur in Ausnahmefällen) ▪ Flächenmarkierungen an Knoten mit Bevorrechtigung für den Radverkehr (z.B. rot eingefärbte Radverkehrsfurt)
Rast- und Service-Stationen	In regelmäßigen Abständen - auch teilweise - empfohlen: Luftpumpen, Ersatzteilautomaten, Rastplätze (Sitzgelegenheit, Abfallkorb, Abstellanlagen, Trinkwasserstelle) mit punktueller Überdachung als Regenschutz, W-LAN-HotSpots, Dialog-Display (Tracking Gesamtzahl Nutzer, CO2-Einsparung, Abfahrtszeiten nahegelegener ÖPNV-Punkte)	In regelmäßigen Abständen empfohlen: Luftpumpen, Ersatzteilautomaten, Rastplätze (Sitzgelegenheit, Abfallkorb, Abstellanlagen) mit punktueller Überdachung als Regenschutz, W-LAN-HotSpots	Regional/kommunal übliche Service-Elemente, z.B. Haltegriffe und/ oder Fußstützen an Signalanlagen
Wegweisung	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ strikte Anwendung des „Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998“ (FGSV) ▪ Regions- oder routenspezifisches Logo (als Kennzeichnung an den Zufahrten) 	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ strikte Anwendung des „Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998“ (FGSV) ▪ Regions- oder routenspezifisches Logo (als Kennzeichnung an den Zufahrten) ▪ Kennzeichnung der Route zur nächsten Radschnellverbindung(Zubringerfunktion) 	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ strikte Anwendung des „Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998“ (FGSV)

Unterhaltung und Betrieb			
Kriterium	Radschnellweg	Radhauptverbindung	Radverbindung
Reinigung, Kontrolle	<p><i>innerorts/ außerorts:</i> regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlage von Laub, Sand etc. Es wird empfohlen den Zustand von Oberfläche und Wegweisung mindestens zweimal jährlich zu kontrollieren. Die Einrichtung weiterer Kontrollinstrumente (Mängel-Hotline, Wege-Paten u.ä.) ist wünschenswert.</p>		
Winterdienst	<p><i>innerorts/ außerorts:</i> Radschnellverbindungen müssen Bestandteil des „Winterdienstnetzes“ sein. Für die Radverkehrsnetze der Kommunen sollen Räum- und Streupläne erstellt werden, in denen die Radschnellverbindungen höchste Priorität erhalten. Der Räum- und Streuvorgang sollte vor der Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr) abgeschlossen sein. Abgeräumte Schneemassen dürfen nicht auf den Radverkehrsanlagen gelagert werden.</p>		Winterdienst
Baustellensicherung	<p><i>innerorts/ außerorts:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung nach den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) unter Berücksichtigung des „Leitfaden Baustellen“ der AGFK Bayern e.V. ▪ Befahrbarkeit bzw. Alternativführung sicherstellen (Vermeidung der Anordnung „Radfahrer frei“) ▪ Anpassung von Wegweisung und Beschilderung bei Vollsperrungen und Alternativrouten ▪ Frühzeitige Ankündigung von Vollsperrungen und Alternativrouten ▪ Einbindung in Baustellenmanagementsysteme, Rad-Routenplaner, etc. 		