

Vorwort:

Bezüglich dem o. g. umfangreichen Vorhaben sowie der Vielzahl Beteiligter halten die ADFC-Routenpaten es für sinnvoll, Regeln für die Suche und Auswahl geeigneter Wege zu beschreiben.

An erster Stelle für ein angenehmes Radtourerlebnis steht nach unserer und allgemeiner Erfahrung ein entspanntes Radfahren auf guten und ausreichend breiten Wegen in Kfz-verkehrsarmer Umgebung. Denn „Stress“ beim Radfahren würde alle übrigen Eindrücke wie ansprechende Landschaft, ein interessantes Tour-Thema und anderes weitgehend überdecken.

Des weiteren hat eine gute Wegweisung einen wichtigen Anteil am stressfreien Radeln.

Einige, für die Ammerländer Radlandschaft wichtige und bewährte Themenrouten, auch „Touren“ genannt, sollten die Basis des neuen Radverkehrsnetzes sein. Das hierauf aufbauende Netz kann aus gestalterischen Gründen nicht sämtliche bisherigen Touren 1:1 aufnehmen. Ein unregelmäßiges Maschennetz wäre die Folge. Deshalb müssen einige Touren eine geänderte Routenführung erhalten, manche sogar entfallen. Kompromisslösungen sind hier zu suchen.

Eine wichtige Rolle bei der Festlegung der Routenführung soll die Eignung der Wege nach den Gesichtspunkten Beschaffenheit, Verkehr, Thema und Landschaft einnehmen. Dabei ist eine möglichst gleichmäßig verteilte Netzstruktur anzustreben. Eine mögliche „Konkurrenzsituation“ zwischen den Touren soll nicht zu einem zu engmaschigen Netz oder Parallelstrukturen führen.

Für das im neuen Netz geplante Knotenpunktsystem ist ein gleichmäßiges Maschennetz vorteilhaft. Die sich im Netz an Verzweigungen ergebenden Knotenpunkte sollen sinnvolle, selbst zusammenstellbare Touren ermöglichen und möglicherweise entfallene Touren ersetzen.

Die nachfolgenden Abschnitte mit anzustrebender Zielsetzung sowie Auswahlkriterien für Wege sollen einen Leitfaden ergeben als Hilfsmittel für die Gestaltung eines optimalen Radverkehrsnetz Freizeit 2020.

Zielsetzung:

1. Das bestehende Radverkehrsnetz ist derart weiter zu entwickeln, dass ein Netz in möglichst gleichmäßiger Maschenstruktur entsteht auf dem alle zukünftig angebotenen Themenrouten geführt werden können. Die Wegauswahl ist möglichst so zu treffen, dass Landschaft und Höhepunkte entsprechend dem gewählten Thema erreicht werden.
2. Bei der Auswahl der Wege hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Breite ist die gegenwärtige Vielfalt größerer, breiterer Fahrzeuge, deren Nutzung dort zugelassen ist, zu berücksichtigen. Barrieren wie Umlaufsperrern, schmale Stege, Treppenstufen sind zu vermeiden bzw. deren Beseitigung beim Baulastträger einzufordern. Falls nötig, ist eingangs einem betroffenen Streckenabschnitt per Schild eine Umfahrungsmöglichkeit anzubieten.
3. Bei der Wegauswahl ist auf empfindliche Naturschutzgebiete Rücksicht zu nehmen. Sind Radler auf dem Radwegenetz zu anderen Zielen unterwegs, so sollen sie keine zusätzliche Belastung für ein Schutzgebiet sein. Deshalb sind geeignete Wege in passender Entfernung zu wählen. Oft sind Wege nahe den Schutzgebieten zum Radfahren wenig geeignet, weil die Wegoberfläche naturnah, meist Sand, sein wird und somit bei vielen Wetterbedingungen nicht befahrbar ist.
4. Die Beschilderung erfolgt bevorzugt durch Einschubschilder an Armwegweisern deren Schilderpfosten an geeigneten ausgewählten Stellen bei Verzweigungspunkten aufgestellt werden.
5. Eine Zusatzbeschilderung mit Tourschildern zwischen den Verzweigungen soll vermieden werden.
6. Touren, die in das Gebiet benachbarter Landkreise führen, sollen das dortige Wegweisungsnetz nutzen, weil hier vermutlich keine Veränderung des Netzes mit fremden Schilderpfosten zugelassen wird.

7. Alle Verzweigungspunkte erhalten als Knotenpunkt eine eigene Nummer anhand derer nach persönlichem Bedarf Touren zusammengestellt werden können.
8. Für eine möglicherweise nachzuholende Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion soll bei mindestens 10 Touren die Basis geschaffen werden. Dabei sind die entsprechenden Bedingungen einzuhalten um letztendlich eine gute Bewertung für diese Radreiseregion zu erreichen.

Unten genannte Kriterien sollen einen Leitfaden zur Auswahl geeigneter Wege geben.
Die Reihenfolge entspricht vorgeschlagener Gewichtung!

Auswahlkriterien zu nutzender Wege:

1. Die Wegoberfläche der Fahrbahn in gesamter Breite soll wettersicher sein, also kein Sand, Gras, hohle Spurrillen besitzen. Die Fahrbahn soll in ganzer Breite eben, ohne Spurwegplatten, Kantenabsätze und Schlaglöcher sein.
2. Die Fahrbahnbreite soll laut Regelwerk mindestens 2,5m erreichen. Gemäß der Tatsache, dass viele unserer attraktiven Radwege diese Breite nicht erreichen, wird eine absolute Mindestbreite 1,5m vorgeschlagen. Ausnahmen sollten nur bei kurzen Tourabschnitten zulässig sein z.B. bei Kirchwegen wo ein historisch bedingter Ursprung und Landschaftsschutz einen Ausbau erschweren.
3. Wege mit grobem Schotter, auch nur teilweise, grobem Betonpflaster (Wardenburger Kleeblattpflaster), schadhaftem Klinkerpflaster u.ä. sind zu vermeiden.
4. Längere Routenführung auf oder entlang verkehrsreicher Straßen soll vermieden werden.
5. Der Wegcharakter bzw. seine Umgebung soll passend zum gewählten Tourthema sein.
6. Naturnah angelegte Wege an/in Naturschutzgebieten sollen vom Netz möglichst nicht genutzt werden. Beinhalten Touren diese Schutzgebiete als Thema, so bieten sich entsprechende Info-Tafeln als Hinweisgeber dazu an. Hier kann auch deren Erreichbarkeit auf separaten, unter Umständen nicht fahrbaren Wegen, dargestellt werden.
7. Vorhandene Infrastruktur wie Schutzhütten, Verzehrplätze, Landschaftsfenster und attraktive POI sind bei der Wegwahl zu berücksichtigen.
8. Eine regelmäßige Pflege des Wegs durch Baulastträger wie Fahrbahnausbesserung, Wegsanierung und Rückschnitt der Vegetation sollte gewährleistet sein.
9. Wege mit Barrieren und Hindernissen wie schmale Stege, Treppen, stärkere Steigungen, Umlaufsperrern u.a. sollten vermieden werden.
10. Wie so oft gilt auch hier: Ausnahmen bestätigen die Regel!
Für unvermeidlichen Lückenschluss sind Ausnahmen zulässig.
Weiterhin sollten Ausnahmen möglich sein, wenn ein zuständiger Baulastträger zeitnahe Mängelbeseitigung zusagt.

Versionsverlauf:

V1.0: 23.09.2019, Start

V1.1: 28.12.2019, Berücksichtigung Naturschutzgebiete, Überarbeitung