

Folgende Rahmenbedingungen wurden definiert:

Grundsätze für die Linienführung, Trassierung

- Angestrebt wird generell eine Trennung der Fahrradinfrastruktur von der Kfz-Infrastruktur;
- Geradlinige und direkte Linienführung;
- Vermeidung von unnötigen Fahrbahnseitenwechsel;
- Vermeidung von Verschwenkungen bzw. Abrückungen in Kreuzungsbereichen
- Die maximale Längsneigung soll 6% nicht überschreiten;
- In den Abschnitten, wo die Radroute im Mischverkehr geführt wird, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Tempo 30) einzurichten. Außerorts sollen Radhaupttrouten nicht im Mischverkehr geführt werden;
- Keine Radwegunterbrechungen (lt. StVO) durch die Verkehrszeichen Radweg-Anfang und Radweg-Ende bei Einmündungen von untergeordneten Straßen und privaten Haus- bzw. Garagenzufahrten (siehe Abbildung). Es ist sicherzustellen, dass an diesen Querungen der Vorrang für Radfahrer gegenüber den querenden Kfz-Nutzern gewährleistet ist (gegebenenfalls sind die Querungen farblich zu kennzeichnen). Bei den Übergängen sind die Radwege, aber auch die Geh- und Radwege, auf +/-0 abzusenken. Bei Geh- und Radwegen sind diese Absenkungen so auszuführen, dass Sehbehinderte trotzdem den Übergang zur Fahrbahn erkennen können (z.B. mit Kleinsteinpflaster-Reihen, Rillenplatten etc.).
- Bei den VLSA-Programmen sind die Radfahrrelationen gleichwertig wie die Kfz-Relationen zu behandeln;

