

# Informations-Livestream

## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035

22.09.2026



1. Grundlagen
2. Online-Beteiligung
3. Netz- und Maßnahmenplanung
4. Weitere Beteiligungen
5. Projektabschluss

## Planungsgesellschaft RV-K mbH

Gegründet Februar 2014

Sitz in Frankfurt am Main

Seit 2022 Niederlassung in Jena

## 22 Mitarbeitende

Aus verschiedenen Fachbereichen:

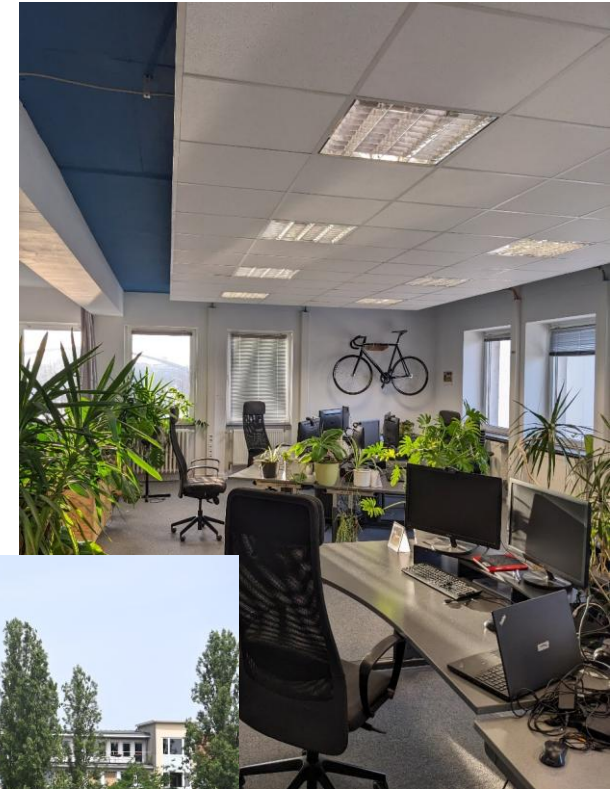
Bauingenieurwesen, Geographie, Raumplanung

## Tätigkeitsfelder

Objektplanung nach HOAI, Konzeptionelle  
Planungen Fuß- und Radverkehr, Wegweisung

## Aufträge in ...

ganz Deutschland – Schwerpunkt in Hessen,  
Thüringen, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz  
und Bayern



Bürostandort Frankfurt –  
außen und Innenansicht

- **Über 50 Radverkehrskonzepte für Städte und Kommunen**
  - Mobilitätskonzept Hachenburg (2023/2024)
  - RVK Stadt Bad Soden (Taunus) (2025/2026)
- **15 Radverkehrskonzepte für Landkreise**
  - Landkreis Alzey-Worms (2021/2022)
  - Landkreis Südliche Weinstraße (2025/2026)
- **Sonstige relevante Projekte**
  - Fördermittelberatung für den LBM RLP (2023/2024)
- Hauptbearbeitung: Erik Drawe
- Mitbearbeitung: Dustin Rosemann



# 1

## Grundlagen

## Radverkehrskonzept

„In einem Radverkehrskonzept wird der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr festgelegt.“

„Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.“

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV



## Ziele:

- (Weiter-)Entwicklung eines abgestuften Radverkehrsnetzes zur Anbindung aller relevanten Ziele
- Empfehlung von Maßnahmen zur Steigerung der
  - Sicherheit (subjektiv und objektiv)
  - Attraktivität
  - Direktheit / Minimierung Reisezeitverluste
- Betrachtet wird das gesamte Radverkehrsnetz, unabhängig von der Baulastträgerschaft

## Einordnung:

- Identifikation von Handlungsbedarf und fachliche **Maßnahmenempfehlungen**, die im weiteren Planungsverfahren überprüft, angepasst und weiterentwickelt werden können
- Umsetzung erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung der Träger öffentlicher Belange (Grunderwerb, Naturschutz, Forst, Landwirtschaft etc.)
- **Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren wird nicht ersetzt.**
- Förderung kommunaler Infrastruktur durch Land und Bund – **Radverkehrskonzept** häufig als **Voraussetzung zur Förderung**

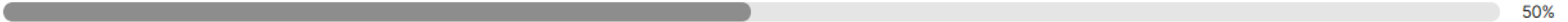


# Wie nutzen Sie das Fahrrad?

In der Freizeit



Im Alltag (Einkaufen, Erledigungen etc.)



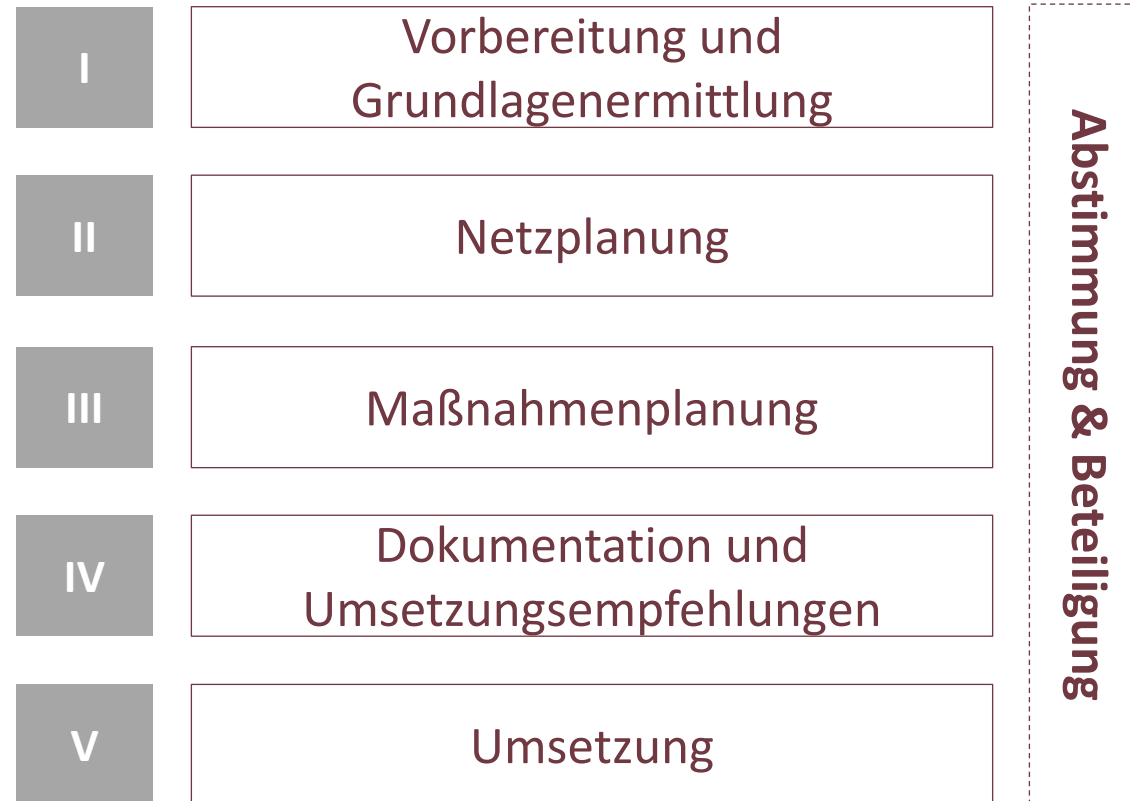
Im Alltag (Arbeitsweg, Schule / Ausbildung)



gar nicht



## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035



## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035

I

### Vorbereitung und Grundlagenermittlung

II

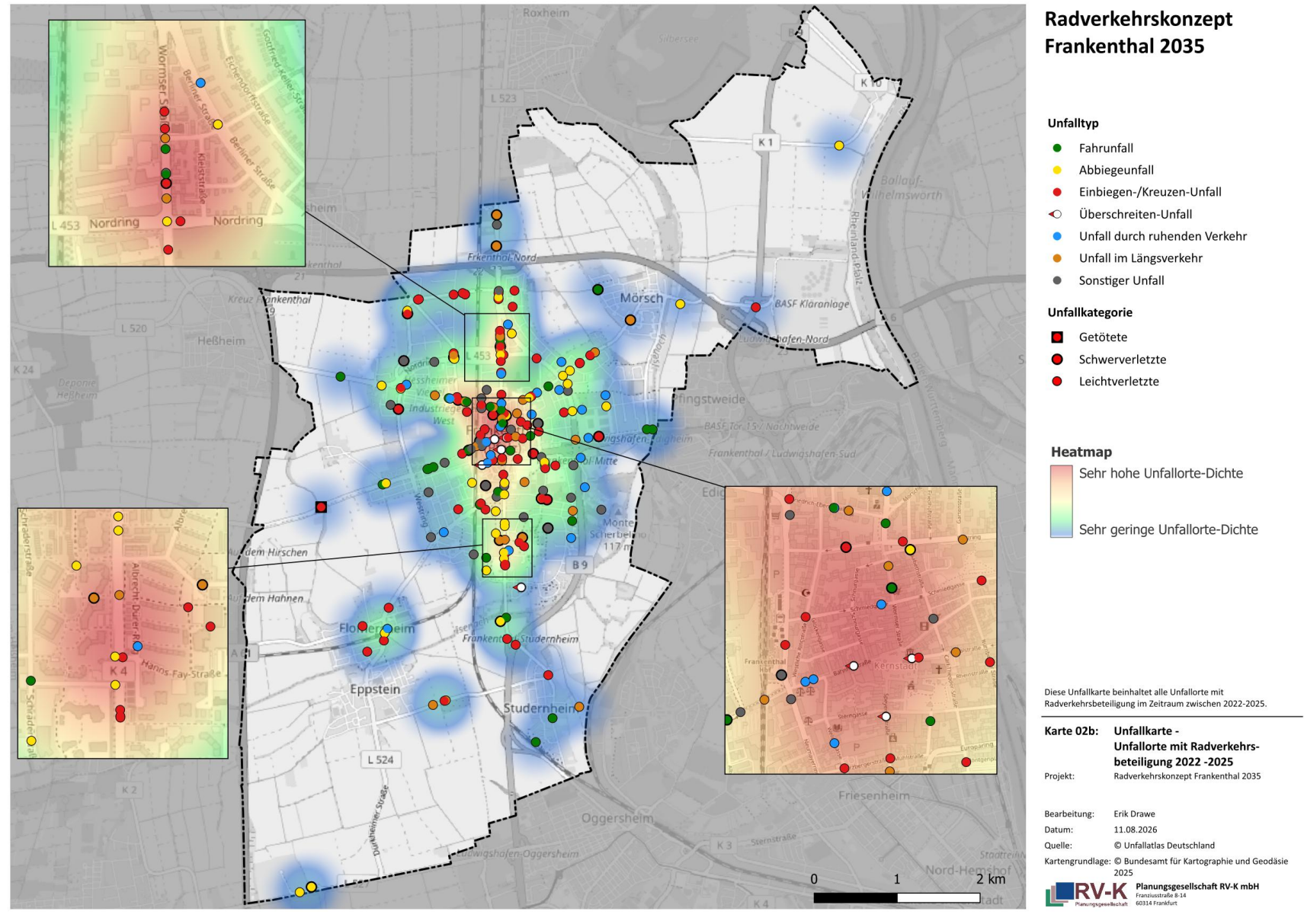
III

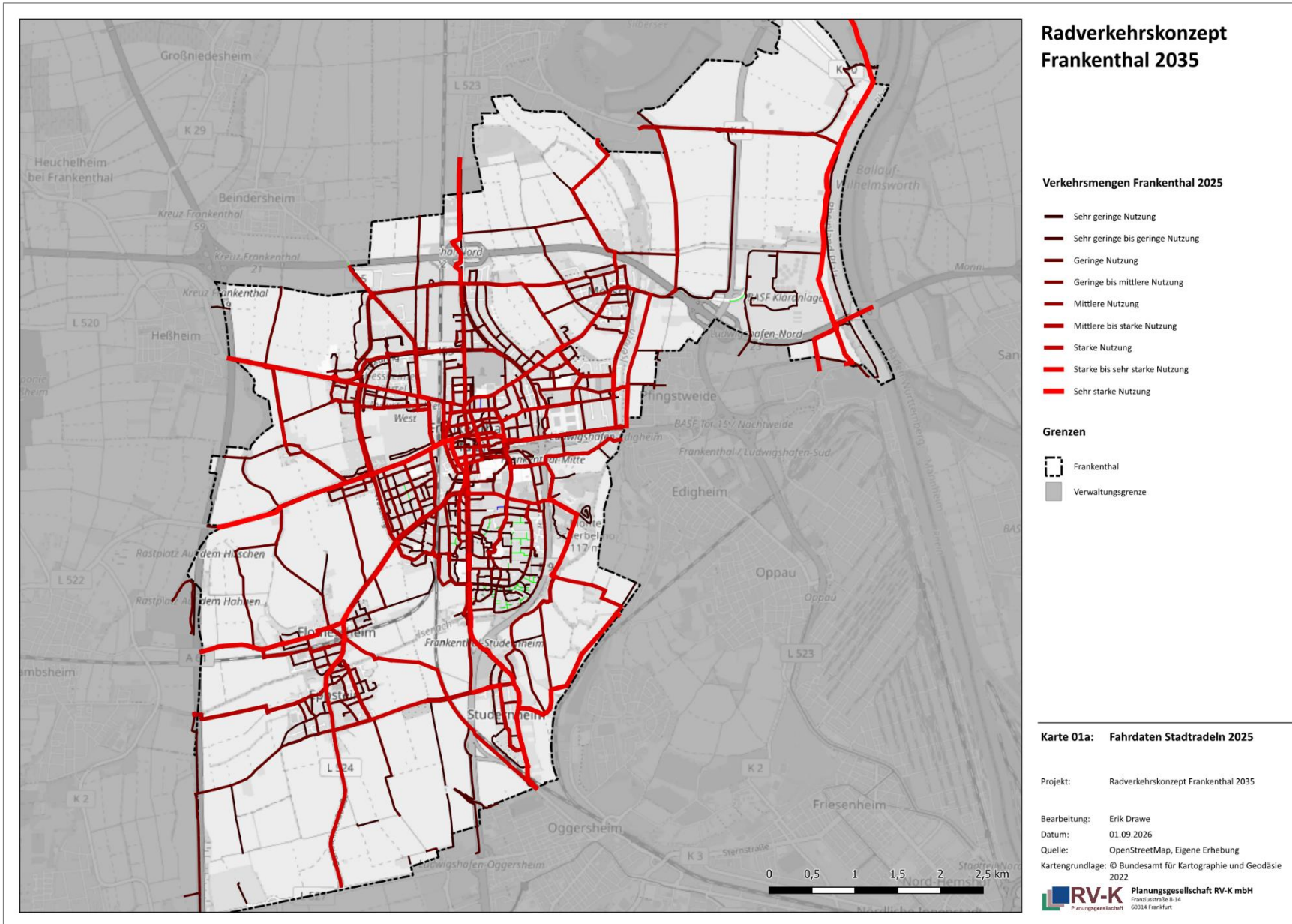
IV

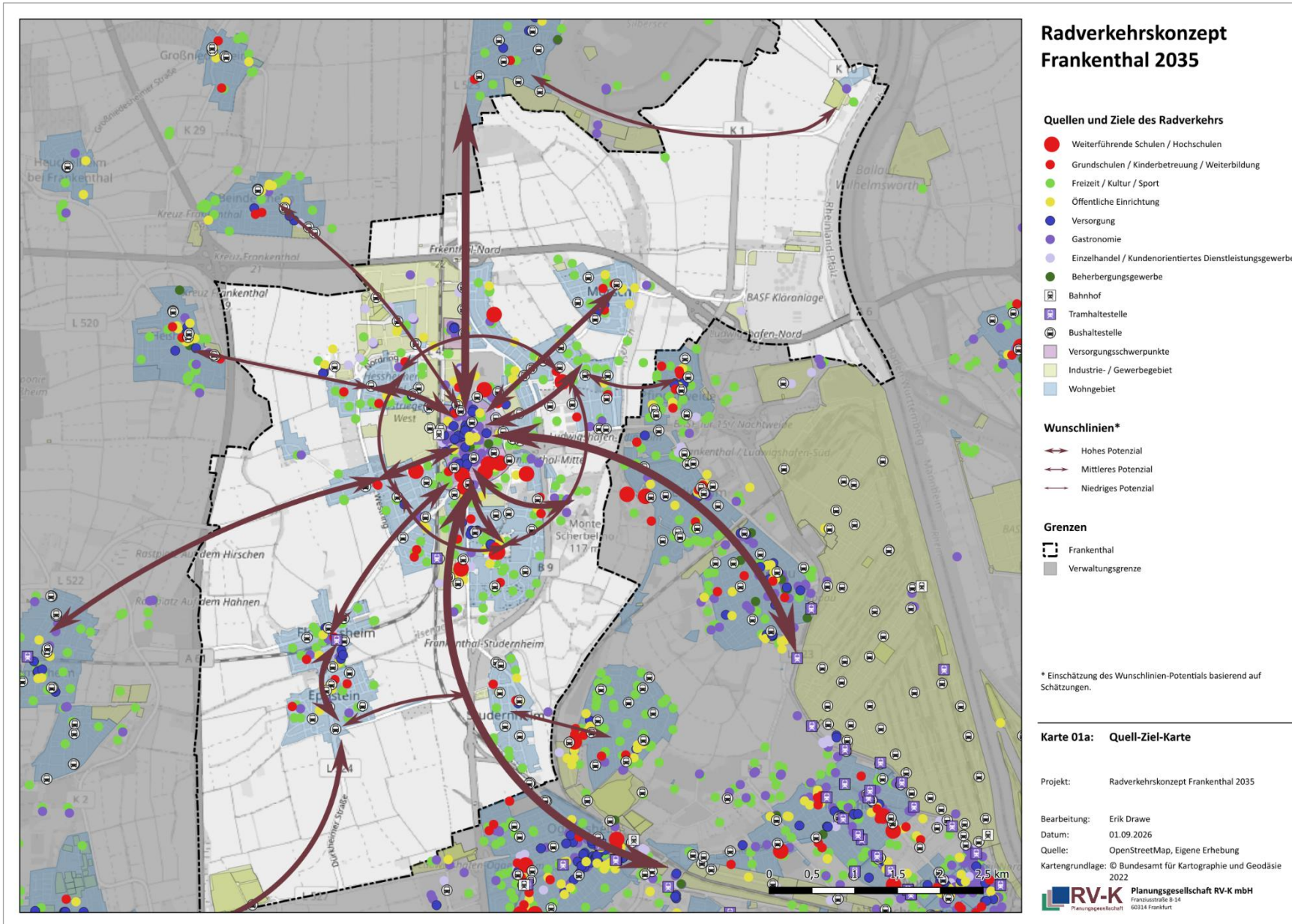
V

### Vorbereitung und Grundlagenermittlung - Datenübergabe

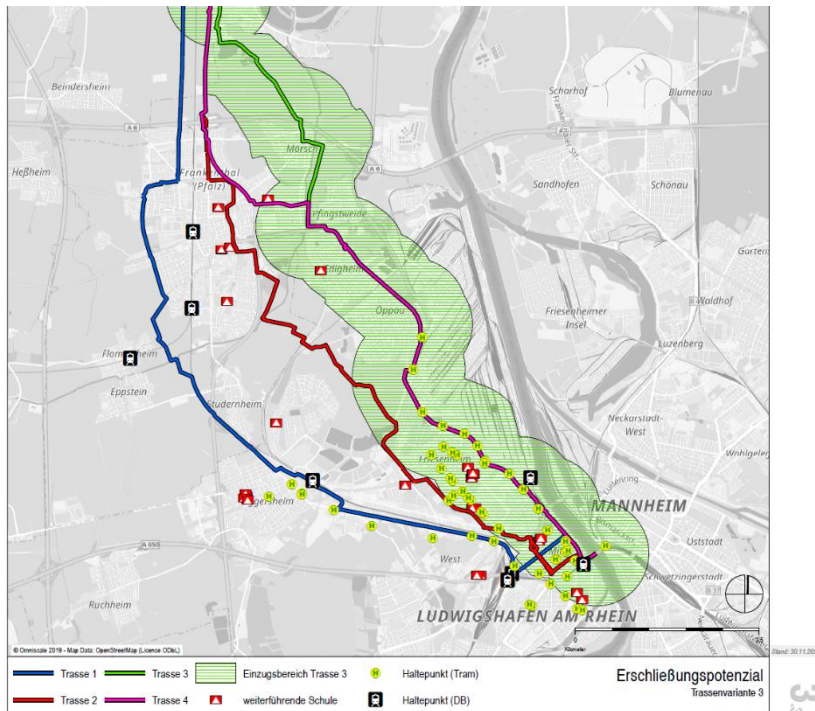
- Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen:
- Ermittlung von Quellen und Zielen des Radverkehrs
- Analyse Fahrdaten STADTRADELN
- Unfallanalyse
- Planungen der Nachbarkommunen







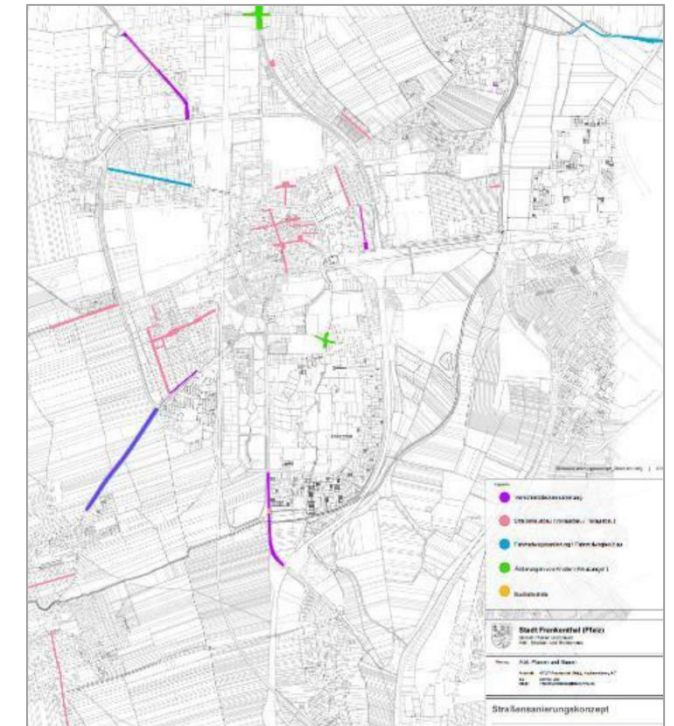
- Analyse der vorhandenen Konzepte und Machbarkeitsstudien
  - Überprüfung bei Befahrung
  - Übertragung in Maßnahmenprogramm



Auszug aus der MBS zur PRR Ludwigshafen – Worms (2021)



Fahrradparkkonzept (2017)



Straßensanierungskonzept (2025)

# 2

## Online-Beteiligung

## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035

I

Vorbereitung und  
Grundlagenermittlung

II

III

IV

V

Abstimmung & Beteiligung

### Online-Beteiligung

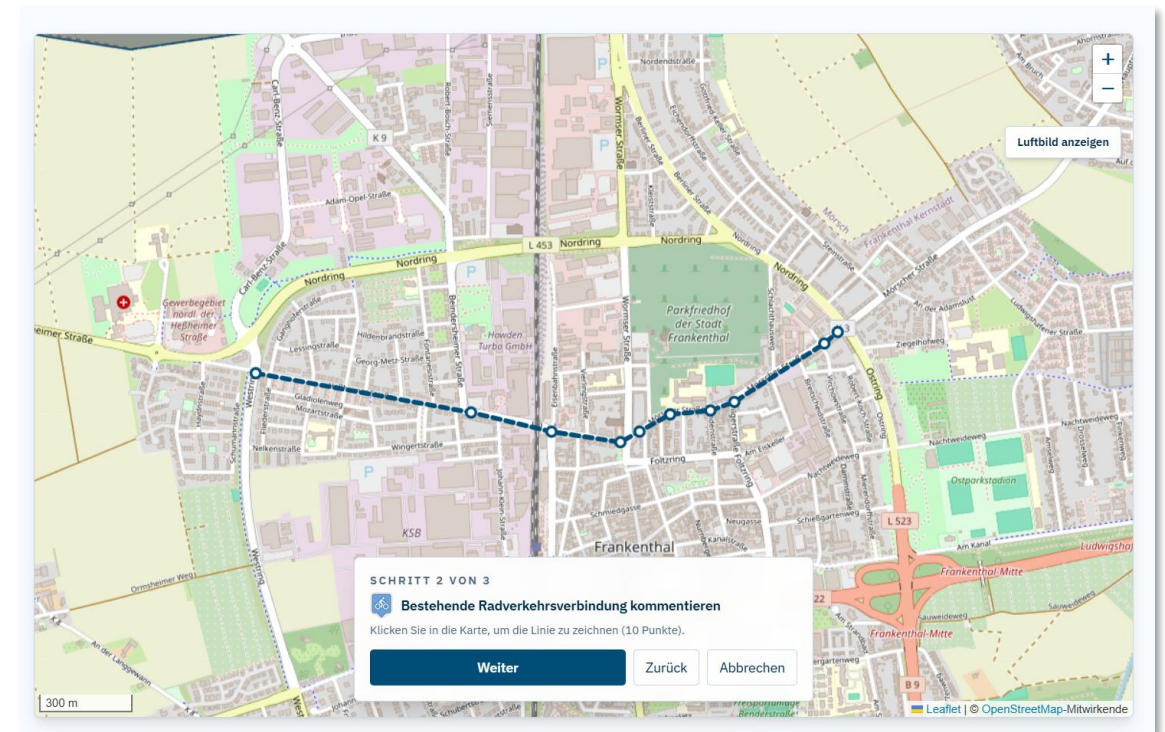
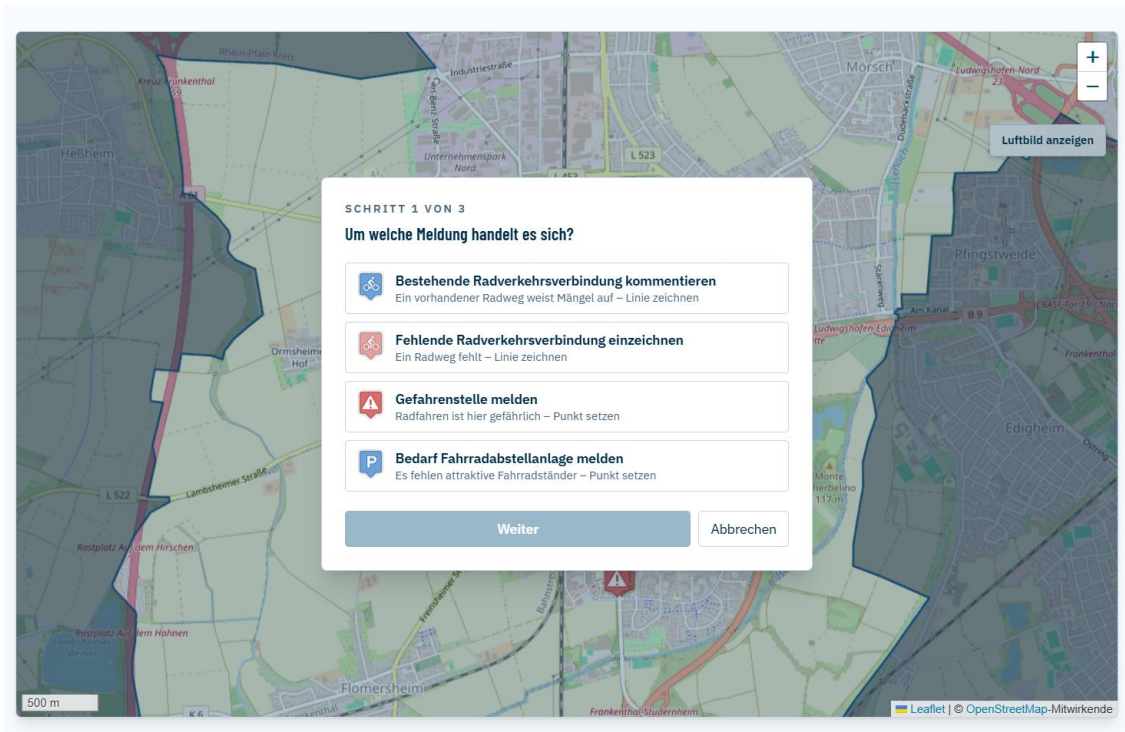
- Meldungen zum Ist-Zustand des Radverkehrsnetzes aus der Bevölkerung
- Umfrage zu den Führungsformen des Radverkehrs

Stand auf dem Herbstspektakel am **04.10.26**

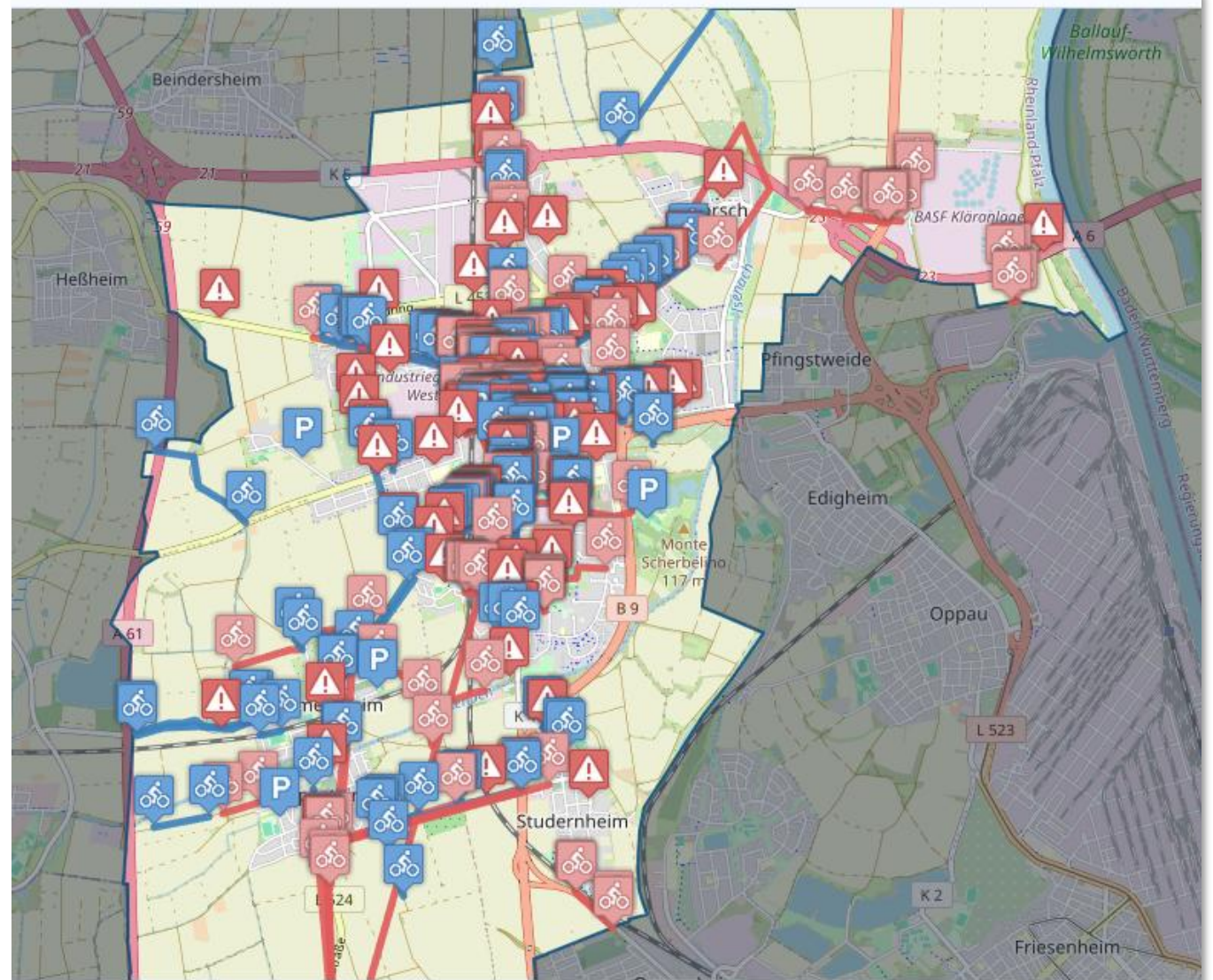
- Mobilitätsteam der Stadt
- Möglichkeit Hinweise und Anregungen zum Radverkehr abzugeben

Meldungseingabe bis **12. Oktober 2026** möglich

<https://frankenthal.online-beteiligung-radverkehr.de/>



- Aktueller Stand (22.09.26):
  - **250 Meldungen**
  - 117 Punktmeldungen
  - 133 Streckenmeldungen





# Aus welchen Gründen würden Sie das Fahrrad im Alltag nicht nutzen?

Dauert zu lange



Ich fühle mich unsicher



Wind und Wetter ausgesetzt



Keine sicheren Abstellmöglichkeiten



Keine Radinfrastruktur



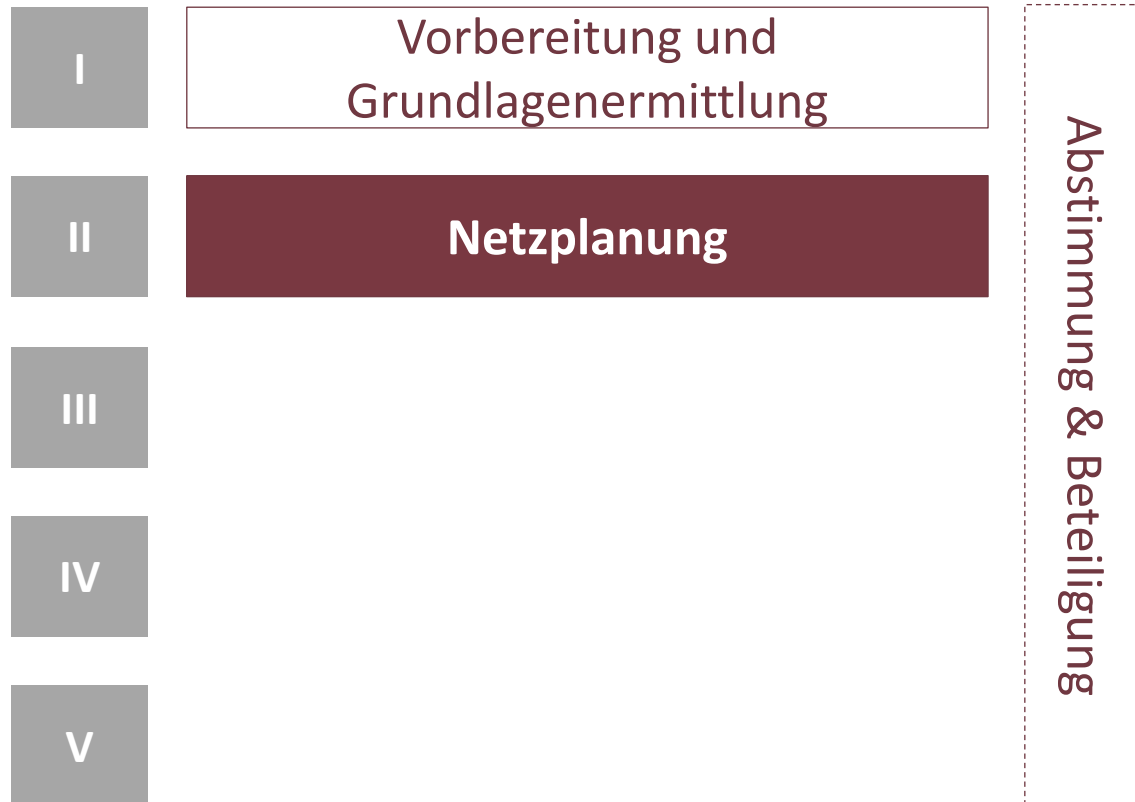
Quelle: Live Umfrage via slido

22.09.2026

# 3

## Netz- und Maßnahmenplanung

## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035



### Netzplanung

- Planung eines **Zielnetz Radverkehr** mit Anbindung von
  - Wichtigen Quellen und Zielen
  - Nachbarkommunen
  - Bahnhöfen
  - Schulen

**Beispiel  
Rad- und Fußverkehrskonzept  
Bad Soden**

**Übergeordnete  
Radhauptverbindung:**

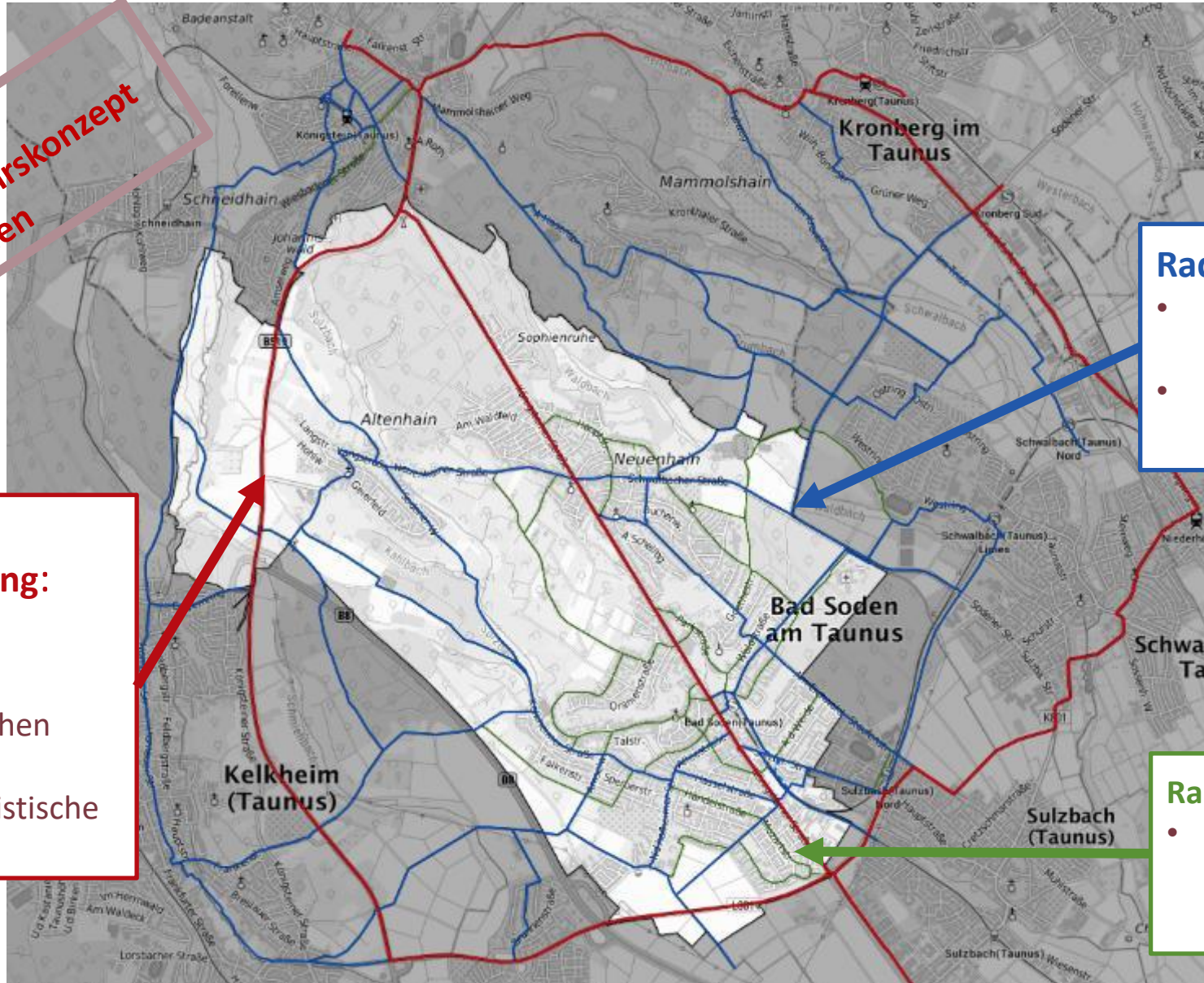
- Interkommunale Verbindungen
- Verbindungen hohen Potenzials und bedeutende touristische Verbindungen

**Radhauptverbindung:**

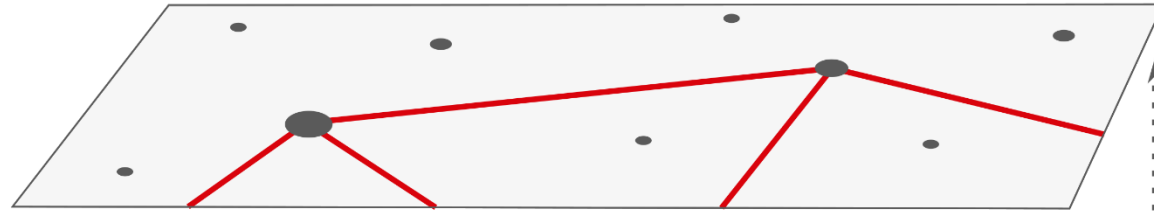
- Verbindungen zwischen den Ortsteilen
- Anbindung wichtiger Ziele (bspw. Bahnhöfe)

**Radgrundverbindung:**

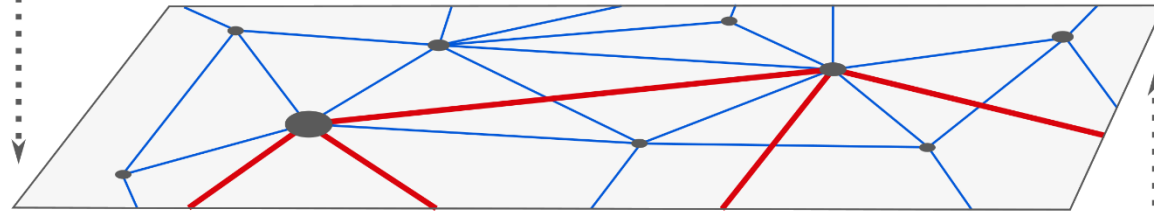
- Anbindung aller weiterer für den Radverkehr relevanten Ziele



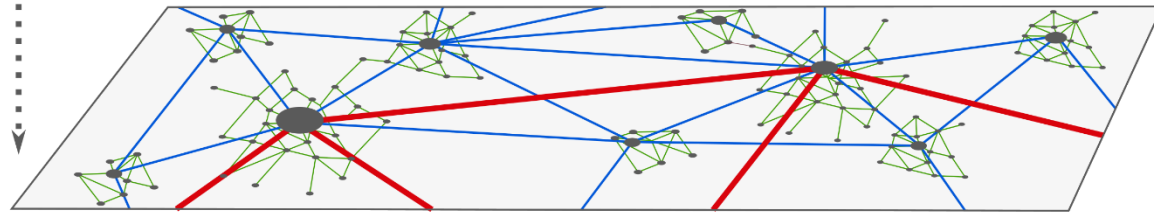
**Rheinland-Pfalz**  
**Übergeordnete**  
**Radhauptverbindungen**  
(zwischen Mittel- & Oberzentren /  
Touristische Radfernwege)



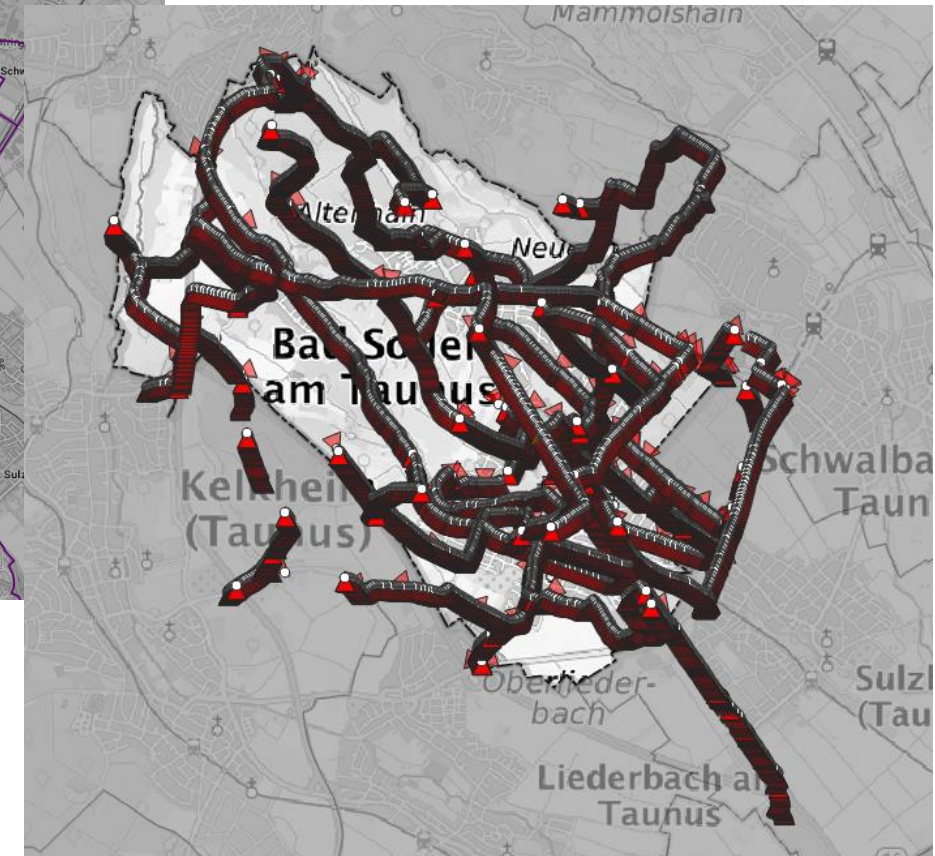
**Stadt Frankenthal/  
Rhein-Pfalz-Kreis**  
**Radhauptverbindungen**  
(Orts- und Stadtteile / Bahnhöfe )



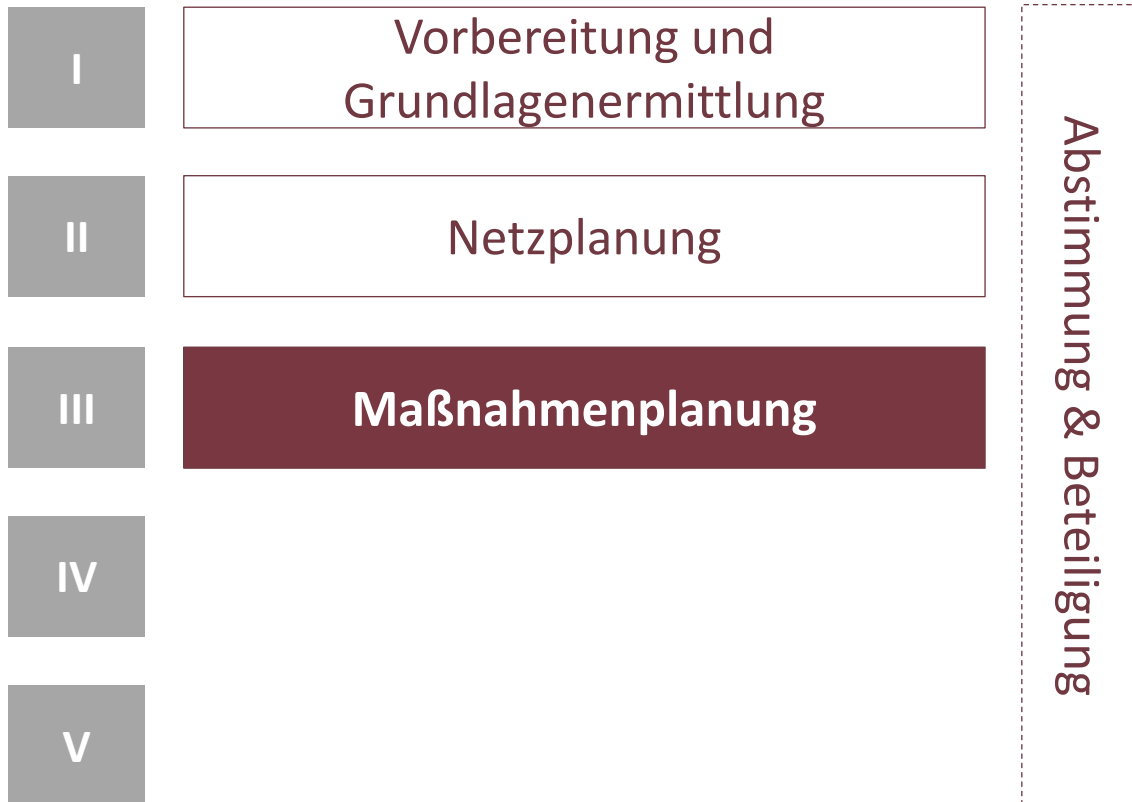
**Stadt Frankenthal**  
**Radgrundverbindungen**  
(Arbeit / Bildung / Einkauf /  
Freizeit / öff. Einrichtungen etc.)



**Beispiel  
Rad- und Fußverkehrskonzept  
Bad Soden**



## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035



### Maßnahmenplanung

- Defizit-Analyse: Untersuchung des Netzes (**Ist-Zustand**) auf Mängel in
  - Verkehrssicherheit
  - Attraktivität
  - Direktheit
- Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen (**Soll-Zustand**)
- Empfehlungen zu **Fahrradabstellanlagen**

## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035

I

Vorbereitung und  
Grundlagenermittlung

II

Netzplanung

III

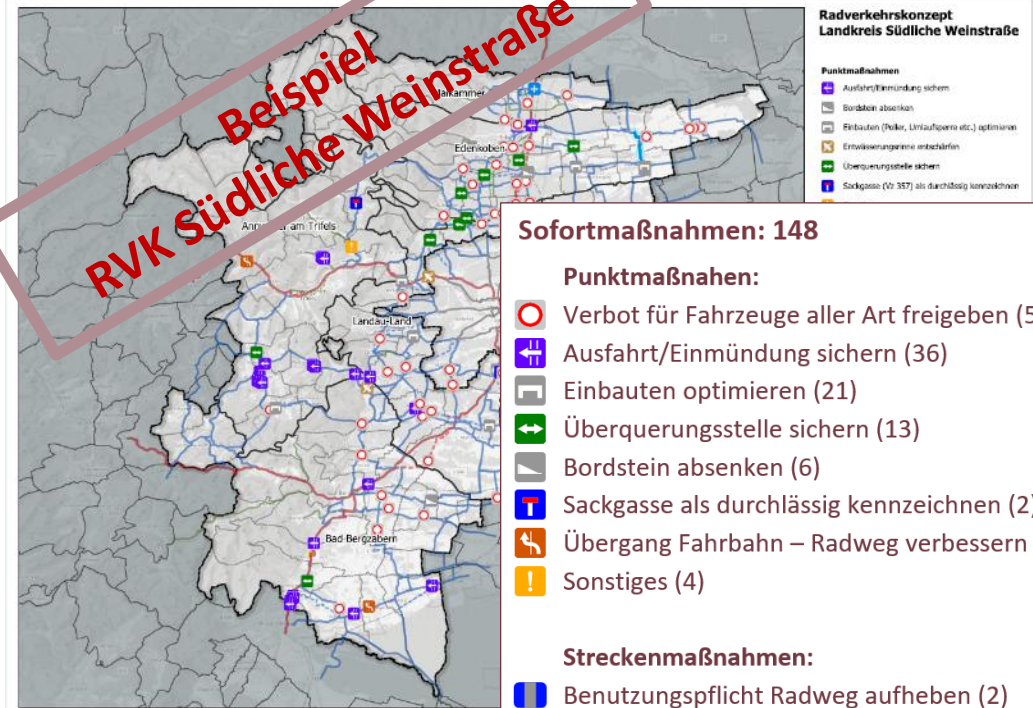
**Maßnahmenplanung**

IV

V

Abstimmung & Beteiligung

## Sofortprogramm



## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035

I

Vorbereitung und  
Grundlagenermittlung

II

Netzplanung

III

**Maßnahmenplanung**

IV

V

Abstimmung & Beteiligung

## Planungsprogramm - Streckenmaßnahmen



### Bauliche Streckenmaßnahmen: 206

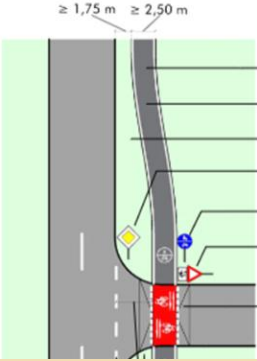
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung (62)
- Wegeneubau (41)
- Schadhafte Oberfläche sanieren (40)
- Oberfläche asphaltieren / ausbauen (28)
- Bestehenden Weg verbreitern (14)
- Brücke / Unterföhrung optimieren (9)
- Unbefestigten Weg ausbauen (2)
- Freigabe Einbahnstraße + Begleitmaßnahmen (2)
- Sonstige bauliche Streckenmaßnahmen (8)

PROJEKT  
Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen

## Musterlösungen für Radverbindungen

NAB  
MOBILITÄT  
MOBILES WESSEN 2020

### Querung einer nachgeordneten Straße ohne Mittelinsel im Zuge einer übergeordneten Straße außerorts



≥ 1,75 m    ≥ 2,50 m

- Radverbindung als gemeinsamer Geh-/Radweg
- Länge der Verziehung: ca. 20,00 m
- Sicherheitstrennstreifen
- Zeichen 306 SVO
- Zeichen 240 SVO
- Zeichen 205 SVO mit Zeichen 1000-32 SVO
- Radverkehrsfurt mit Fahrbahnanhebung an untergeordneten Einmündungen (z.B. Nebenstraßen)
- Abstand zur Fahrbahn



Randmarkierung

**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

**Anwendungsbereiche:**

- Außerorts im Zuge bevorzogter Straßen und schwach belasteten Einmündungen

**Hinweise:**

- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (maximal 5,00 m entfernt, entsprechend StVO und VwV-StVO zu § 9 Abs. 3) über die Einmündung geführt.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzuraufen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

Stand: November 2020
Musterblatt: QH-9

**RV-K**  
Planungsgesellschaft

## Musterlösung

EIO\_03\_RV\_K

### Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr

**Situation:**

Selbstständig geführte oder weit von der Fahrbahn abgesetzte Radwege überqueren bevorzugte Straßen mit Kfz-Verkehr. Dabei ist die Vorfahrtsregel nicht selbsterklärend und intuitiv begreifbar.

Eine Sondersituation besteht bei hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bspw. Gefällestrassen) und / oder schlechten Sichtbeziehungen.

**Maßnahmen:**

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrsregelung mit Verkehrszeichen.
- Markierung des Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ ca. 5 Meter vor der Kreuzung.
- Markierung von Haltelinien.
- Freihalten der Sichtfelder.
- Anlage von taktilen Elementen quer zum Radweg.
- Demontieren von Umlaufsperrn.
- In Ausnahmefällen: Montage von Umlaufsperrn in ausreichendem Abstand zueinander, ohne Überlappung und mit umlaufender Markierung.

**Angestrebte Wirkung:**

- Ein sicheres Betreten soll möglich sein.
- Die Geschwindigkeit des Radverkehrs soll vor der wartepflichtigen Überquerungsstelle reduziert werden.



Abbildung 1: Taktile Elemente im Vorfeld einer wartepflichtigen Querung einer Straße (eigene Aufnahme)

**Hinweise:**

- Umlaufsperrn dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage (bspw. fehlende Sichtbeziehungen, späte Erkennbarkeit Straße) angeordnet werden.
- Umlaufsperrn müssen mindestens 6 Meter von der querenden Straße abgesetzt sein, um Radfahrenden (insbesondere Gruppen) das zügige Räumen des Kreuzungsbereiches zu ermöglichen.
- Nicht regelkonform ausgeführte Umlaufsperrn stellen Hindernisse für Spezialfahrräder / Fahrräder mit Anhängern dar und erhöhen bei unsicheren Radfah-



Abbildung 2: Bodenmarkierung und eindeutige Beschilderung im Vorfeld einer wartepflichtigen Überquerung einer Straße (eigene Aufnahme)

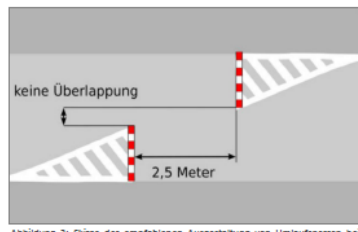


Abbildung 3: Skizze der empfohlenen Ausgestaltung von Umlaufsperrn bei besonderer Gefahrenlage. (maßstablos, eigene Darstellung)

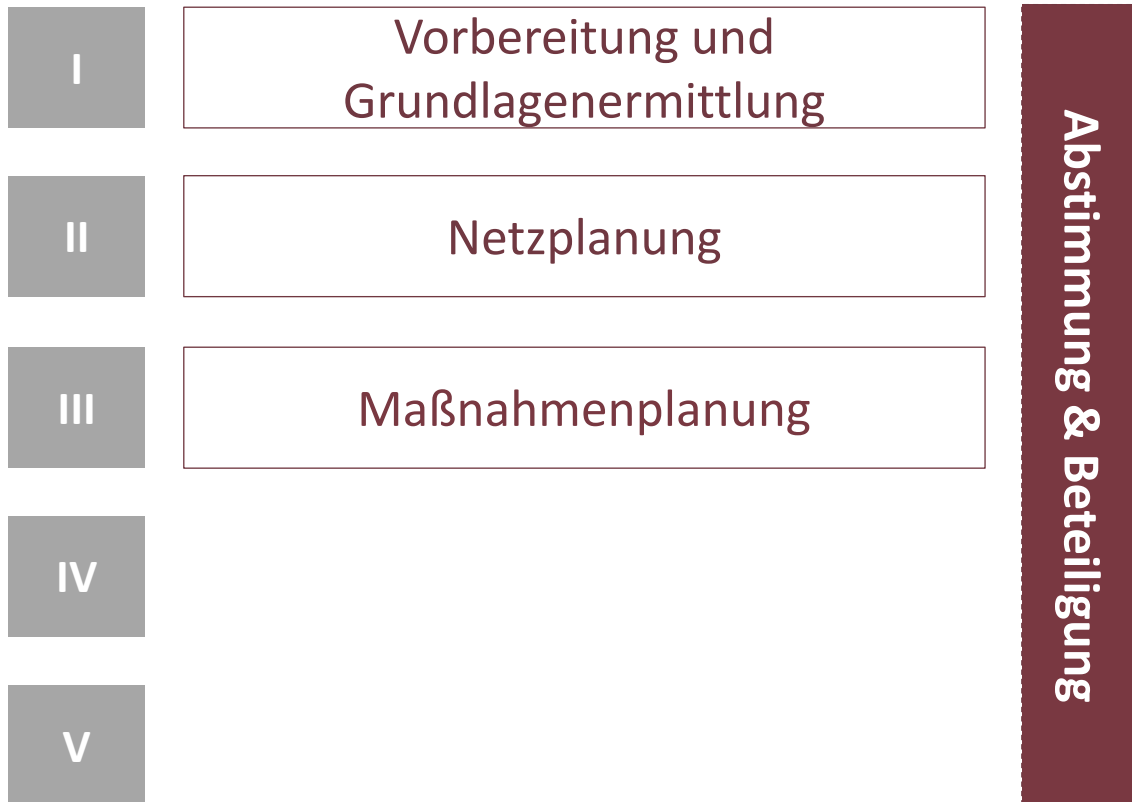
Planungsgesellschaft RV-K
Stand: Januar 25

## Verwendung von Musterlösungen

# 4

## Weitere Beteiligungen

## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035



- „Projektteam Mobilität Frankenthal 2035“ als Projektbegleitendes Gremium
  - Insgesamt 3 Termine
  - Abstimmung des Vorgehens
  - Diskussion von Lösungsansätzen
  - Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen
- Öffentliche Bürgerbeteiligungswerkstatt
  - Diskussion und Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

## Ziele

- Präsentation der ersten Ergebnisse
- Vorstellung von Maßnahmenempfehlungen
- Raum für Diskussionen und Austausch
- Feedback
- Weiteres Vorgehen erläutern: Wie geht es nach Abschluss weiter?

## Rahmenbedingungen

- Dauer: ca. 2 Stunden
- Gruppengröße: 20 – 40 Personen
- Termin vsl. Februar 2027

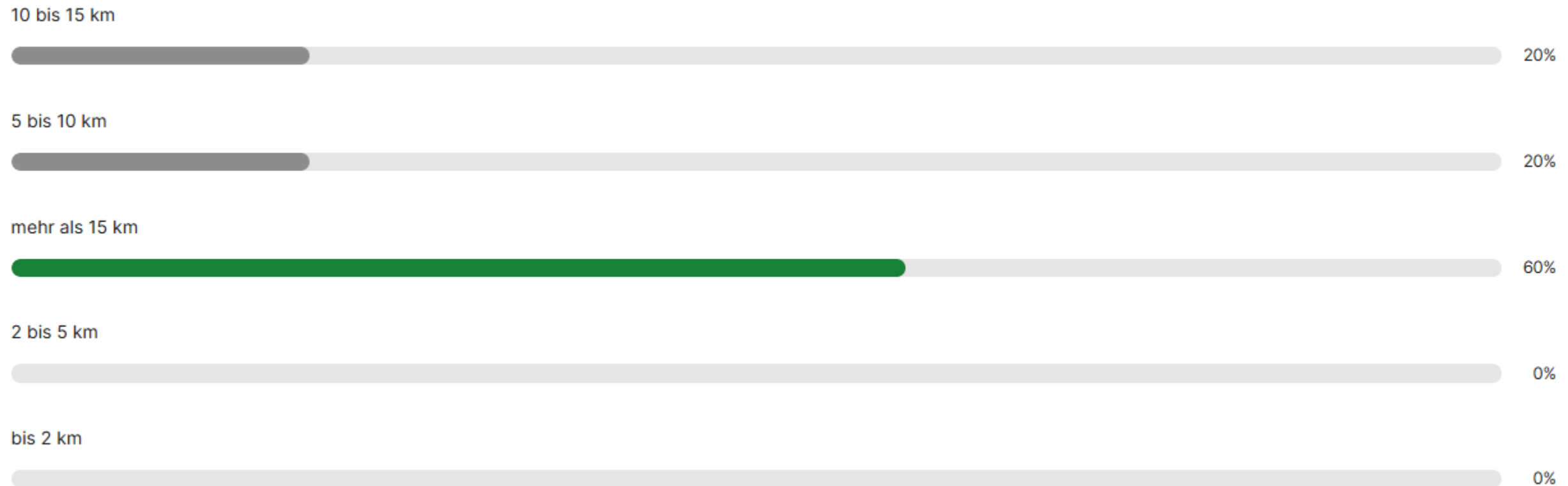


Beteiligungswerkstatt zur Maßnahmenbewertung in der Stadt Hachenburg, 2024 (links) und in der Gemeinde Mühlthal, 2024 (rechts) (eigene Aufnahmen)

- Weitere Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange:
  - LBM Speyer
  - Forstbehörden
  - Kreisbauernverband/Winzerverband
  - Unterer Naturschutzbehörde
  - Unterer Wasserbehörde
  - Polizeibehörde/Straßenverkehrsbehörde
  
- Abstimmung mit den Nachbarkommunen



## Wie weit würden Sie das Fahrrad im Alltag nutzen, wenn entsprechende Infrastruktur existiert?

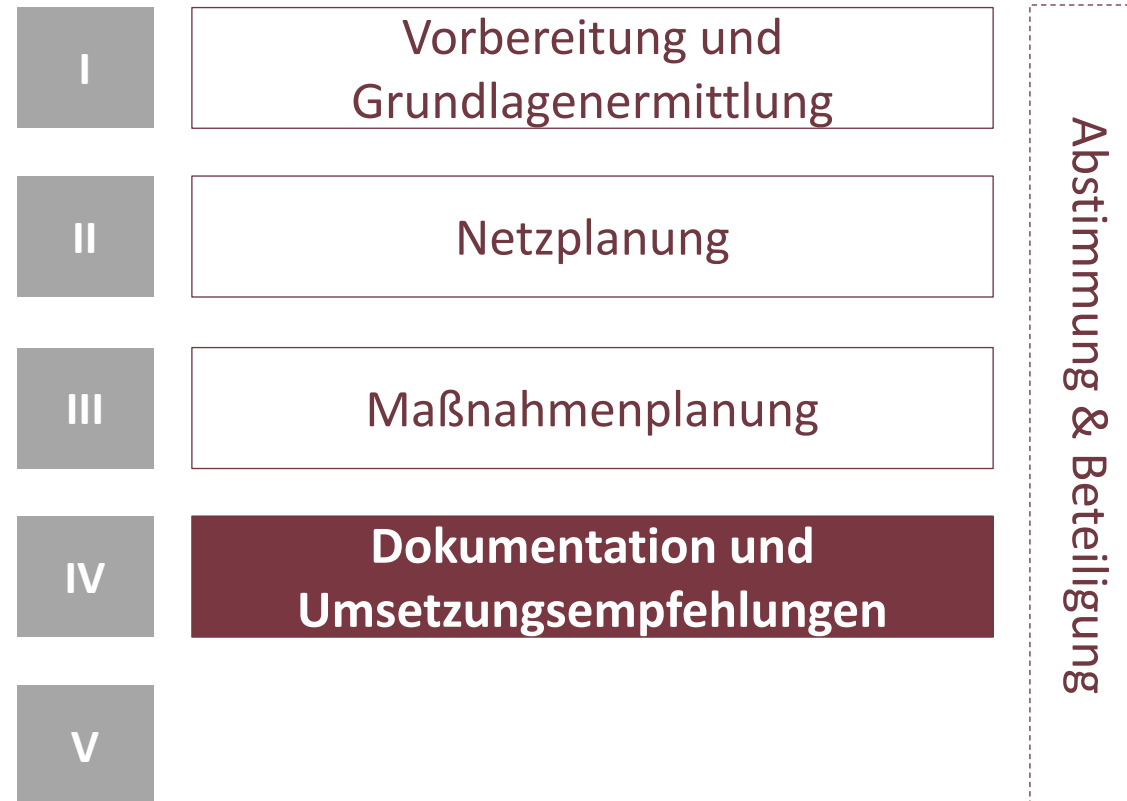


Quelle: Live Umfrage via slido

# 5

## Projektabschluss

## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035



## Maßnahmendatenblätter für Planungsmaßnahmen

- Lage, Gemarkung, Länge, Klassifizierung
- Netzkategorie
- DTV
- Kostenrahmen
- Priorisierung
- Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Begründung
- Schutzgebiete
- Grunderwerb
- Schulverbindung
- Bike-and-Ride-Relevanz



Rad- und Fußverkehrskonzept  
Stadt Bad Soden am Taunus



Maßnahmennummer und -typ: **P02 - Knotenpunkt optimieren**

Verbindung: **Bad Soden - Königstein**

Kommune: **Bad Soden am Taunus**

Netzkategorie(n): **Übergeordnete Radhauptverbindung**

Musterlösung(en): [QHA\\_17](#)

Straße(n): **Königsteiner Straße (L 3266)**

Schulverbindung: **Ja**

Bike+Ride-Verb.: **Ja**

Sensibler Bereich: **-**

Beteiligung:  **11**  **0**

DTV: **13966 Kfz/24h**

Baulast: **Land**

Schutzgebiet: **-**



Siehe Online-Karte für Detailsicht ([WebGIS](#))

Referenzfoto der [Bestandsituation](#) (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. In Knotenpunktnähe besteht eine Fußgängerschutzanlage. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 13966 Kfz/24h.

Beschreibung: Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Bahnweg prüfen.

Begründung: Eine erweiterte Fußgängersignalisierung ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn bzw. Abbiegen insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: **-**

Priorität: **B**

Kostenkategorie: **€€€**

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:

Sehr gut

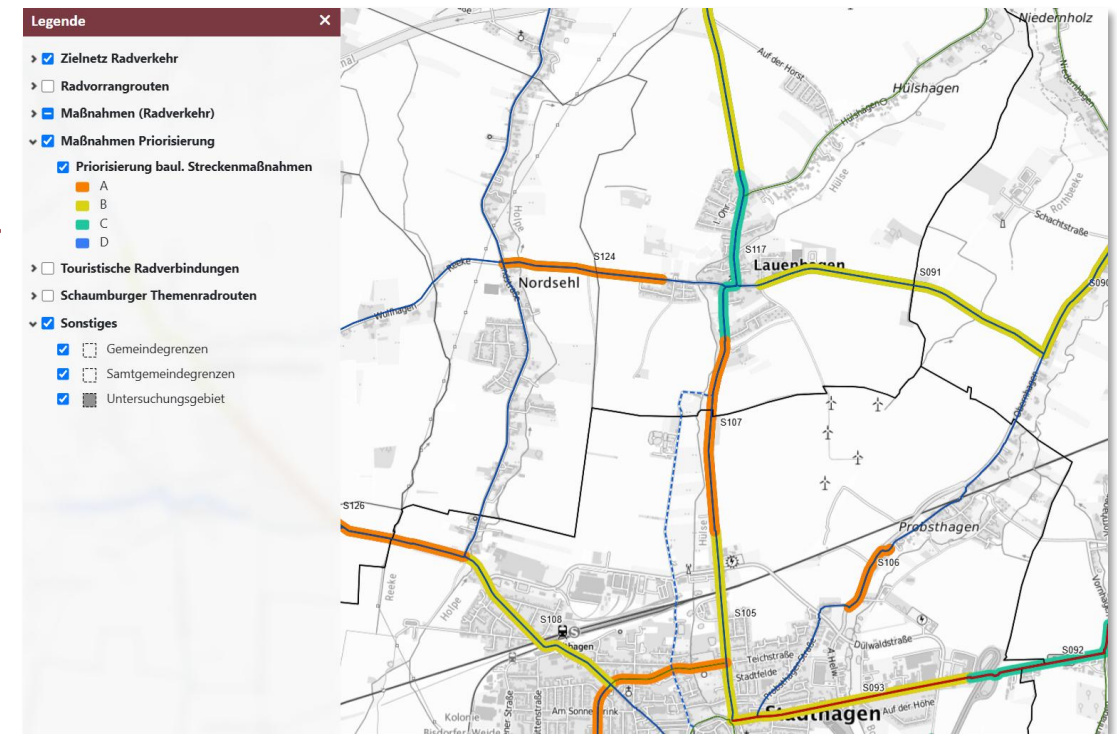
Maßnahme Nr. P02

08/2026

- Fachliche Priorisierung der baulichen Streckenmaßnahmen
- Faktoren, die in die Priorisierung einfließen:
  - Netzkategorie
  - Veränderung von Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Direktheit durch die Umsetzung der Maßnahme

## Weitere Attribute:

- Anzahl an Meldungen der Bürgerinnen und Bürger
- Schulverbindung
- Bike and Ride
- „Priorisierung“ durch Kommune
- „Priorisierung“ durch Bürgerinnen und Bürger



- 2-Seitige allgemeine Handlungsempfehlungen für unterschiedliche Themen:
  - Verkehrsberuhigung
  - Unterhalt, Reinigung, Winterdienst
  - Öffentlichkeitsarbeit
  - Akteursübergreifende Umsetzung
  - ...

## RV 01

### ÜBERGÄNGE FAHRBAHN – RADWEG VERBESSERN

**AUSGANGSLAGE**

Im gesamten Landkreis enden einseitige straßenbegleitende Radwege häufig am Ortszugang und eine Weiterführung des Radverkehrs ist nicht gekennzeichnet bzw. eine Weiterführung innerorts auf den Gehwegen ist die Regel. Die Gehwege sind meist zu schmal für eine Führung des Radverkehrs, insbesondere im Zweirichtungsverkehr. Es kommt dadurch zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird angestrebt. Die Übergänge vom Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt sind nicht sicher möglich und auch nicht gekennzeichnet.

Der Wechsel auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf den Radweg birgt besonderes Gefahrenpotential, da Kfz-Fahrräder auf dem Radweg überquert werden müssen und der Kfz-Verkehr nicht querend dem Radverkehr rechnet.

**ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE**

- Unfallgefahr beim Wechsel der Führungsform und Wechsel der Straßenseite vermindern.
- Eindeutige und gut erkennbare Radverkehrsinfrastruktur schaffen.
- Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöhen.
- Ortsübergangswirkung verstärken und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduzieren.

**LÖSUNGSANSÄTZE**

Gesicherte Überführungen zwischen Fahrbahn und Seitenraum am Beginn und Ende von baulichen Radwegen schaffen:

- **Mittelschleife zur Überquerung** bei hohen Kfz-Verkehrsstärken in ausreichender Dimensionierung herstellen: Breite von min. 3,0 m und Länge von ca. 10 m für einen möglichst fahrdynamischen und zügigen Übergang, ausreichend Aufstellflächen auch für Lastenräder und Fahrräder mit Seitenständern, siehe Musterlösung UPR\_DE\_AGNH.
- **Baulich gesicherte Übergänge** mit Einbauten oder einem Bord gegenüber Markierungslösungen vorsehen.
- **Fahrbahneinengrenzungen** als bauliche Lösung mit Markierungen, Baken oder in Verbindung mit Fahrbahnanhebungen am Übergang herstellen.
- **Markierung von Plakatsäumen** zur Verdeutlichung des Übergangs und Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs.
- **Der Einsatz von Lichtanlagen** für den Übergang kann bei besonders stark belasteten Straßen sinnvoll sein, vor allem in Verbindung mit einem erhöhten Querungsbedarf des Fußverkehrs.

**GRUNDSÄTZE**

- Mittelschleifen sind bei ausreichendem Platz der empfohlene Übergangstyp für die meisten Situationen im Landkreis.
- Die Sicherheit an Querungsstellen und beim Wechsel der Führungsform ist wesentlich von den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden abhängig. Daher sind Übergänge von sichtbehindernden Einbauten, parkenden Fahrzeugen und Bewuchs freizuhalten.
- Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann es sinnvoll sein, den Übergang Fahrbahn-Radweg bereits einige Meter vor dem Beginn und Ende des Radweges herzustellen.
- Überführungen vom Seitenraum auf die Fahrbahn sind auch am Ende von für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen notwendig.

Handlungsfeld Radverkehr      Radverkehrskonzept Landkreis Schaumburg Juli 2026

## RV 03

### VERKEHRSBERUHIGUNG LÄNDLICHER ORTSDURCHFARTEN

**AUSGANGSLAGE**

Im Landkreis Schaumburg wird der Radverkehr innerorts häufig im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die Straßenräume lassen die Einrichtung von Radverkehrsanlagen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht zu. Die Straßenräume sind generell sehr schmal.

Aufgrund der zum Teil hohen Verkehrsstärken und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr unsicher und unsattraktiv. Eine Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit durch Anordnung von Tempo 30 und baulichen Anpassungen des Straßenraums erhöht die Attraktivität und steigert die Verkehrssicherheit. Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung können temporär auch als Markierungslösungen umgesetzt werden.

**ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE**

- **Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden** durch die Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten gewährleisten (Vision Zero: Langfristige Vermeidung von Verkehrstoten und Schwerverletzten).
- **Wohn- und Aufenthaltsqualität** durch Lärmschutz und Minderung des Schadstoffausstoßes verbessern.
- **Den Gewerkschaften des Radverkehrs** zur Nutzung des Seitenraums entgegengewirken und auf der Fahrbahn führen.

**LÖSUNGSANSÄTZE**

Straßenverkehrsrechtliche Spielräume zur Anordnung von streckenbezogenen Tempo 30 auf Vorrangstraßen ausschöpfen:

- **Einrichtungsbefugnisse** (z. B. Schulen, Kitas, Spielplätze, Alten- und Pflegeheime) und an Fußgängerüberwegen prüfen.
- **Mit Schwellenplanung** verfahren und Anordnung im Verlauf von hochregulierten Schwellen prüfen.
- **Lückenschlüsse** zwischen bestehenden Tempo-30-Abschnitten sicherstellen.

**Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen:**

- **Versätze** (Verschwenkungen in der Straßenführung, z. B. durch wechselseitige Anordnung von Kfz-Parkständen)
- **Abschnittsweise Querschnittsverengungen** durch Verbreiterung der Gehwege
- **Fahrbahnanhebungen** (Teffelauflagerung, einfache bzw. geteilte Plateaufahrfahrer)
- **Optische Angleichung der Fahrbahn an den Seitenraum** (Verengung der gleichen Pflanzung: niveaugleich)
- **Querungsstellen** für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege mit vorgelagertem Seitenraum.
- **Ohnehin anstehende Sanierungsmaßnahmen** nutzen, um verkehrsberuhigende Maßnahmen umzusetzen.

**GRUNDSÄTZE**

- Gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt innerorts auf Vorrangstraßen allgemein eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Handlungsmöglichkeiten für **Geschwindigkeitsbeschränkungen** bestehen neben dem Nachweis einer qualifizierten Gefährdungsanalyse (hohe Hardt) unmittelbar gemäß § 4 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 an definierten Einrichtungen, an hochregulierten Schwellen & an Fußgängerüberwegen („Zebrastrassen“, siehe auch § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10). Ein Lückenschluss (von maximal 500 m) ist zudem zwischen zwei vorhandenen Tempo-30-Abschnitten möglich (siehe Nr. 4).
- Artikel 1, 23a und StVO (Verwaltungsvorschrift, 03/2025) erläutert Neuregelungen zur Anordnung von Tempo 30.
- Die Elemente zur Verkehrsberuhigung sollten den Radverkehr nicht gefährden oder behindern. Entgelten müssen gut erkennbar, begreifbar und eindeutig ausgeführt sein.
- Maßnahmen zur entsprechenden Straßeneinrichtung sollten unter Beteiligung der Bevölkerung geplant werden.

Handlungsfeld Radverkehr      Radverkehrskonzept Landkreis Schaumburg April 2025

## UM 02

### HACHENBURGER DIALOGFORUM MOBILITÄT EINRICHTEN

**AUSGANGSLAGE**

Die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität erfordert die enge Zusammenarbeit verschiedener Akteure aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft. Diese Zusammenarbeit profitiert nachweislich von einem niedrigschwelligen und regelmäßigen inhaltlichen Austausch.

Hierfür eignen sich regelmäßige Treffen eines festen Personenkreises aus Verwaltung, Kommunalpolitik, Zivilgesellschaft sowie anlassbezogen auch mit Beteiligung externer Fachkundiger. Solch institutionalisierte, akteursübergreifende Foren starten häufig im Zuge der Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsplans. Im Kontext der zunehmenden Bedeutung einer attraktiven, sicheren und barrierefreien Mobilität für alle Personengruppen entstand auch die Idee für ein Hachenburg Dialogforum Mobilität.

**ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE**

- **Institutionellen Rahmen** zur Begleitung der Maßnahmenumsetzung und zum Monitoring kommunaler Ziele schaffen.
- **Vernetzung, Austausch** und wechselseitiges Verständnis zwischen interessierten und zuständigen Akteuren fördern.
- **Zivilgesellschaft und Bürgerinnen und Bürger** als Experten und Expertinnen ihres Wissen- und schärfsten einbeziehen.
- **Akzeptanz** für Maßnahmen der nachhaltigen Mobilitätsförderung in der öffentlichen Wahrnehmung stärken.
- **Vor Ort** eine offene Mobilitätskultur und ein konstruktives Diskursklima etablieren.

**LÖSUNGSANSÄTZE**

Das neu eingerichtete Dialogforum Mobilität

- **tag regelmäßig** (mind. halbjährlich, bei Bedarf weitere Termine),
- **entwickelt Empfehlungen** zur Verbesserung der Verkehrssituation sowie zur prioritären Umsetzung von Maßnahmen,
- **begleitet** damit die Arbeit der politischen Entscheidungsgremien sowie der Verwaltung (ein beratende Funktion),
- **bietet Raum** zum Austausch über aktuelle Themen, Chancen und Herausforderungen der nachhaltigen Mobilität vor Ort,
- **ermöglicht** so die regelmäßige Überprüfung der Passgenauigkeit geplanter Maßnahmen und
- **ist für Themen / Ideen / Vorschläge** aus der Öffentlichkeit erreichbar.

**Fachliche Begleitung und Umsetzungsmonitoring** beauftragen:

- Die fachliche Begleitung der Sitzungen durch ein externes Planungsbüro wird empfohlen. Externe Fachkundige können die Verwaltungsarbeit unterstützen, bspw. durch thematische Fachbeiträge, inhaltliche Einschätzungen zu aktuellen Themen vor Ort sowie Perspektiven für kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungsansätze.
- Ergänzend bietet sich hierbei auch ein kontinuierliches Umsetzungsmonitoring durch einen externen Dienstleister an.

**GRUNDSÄTZE**

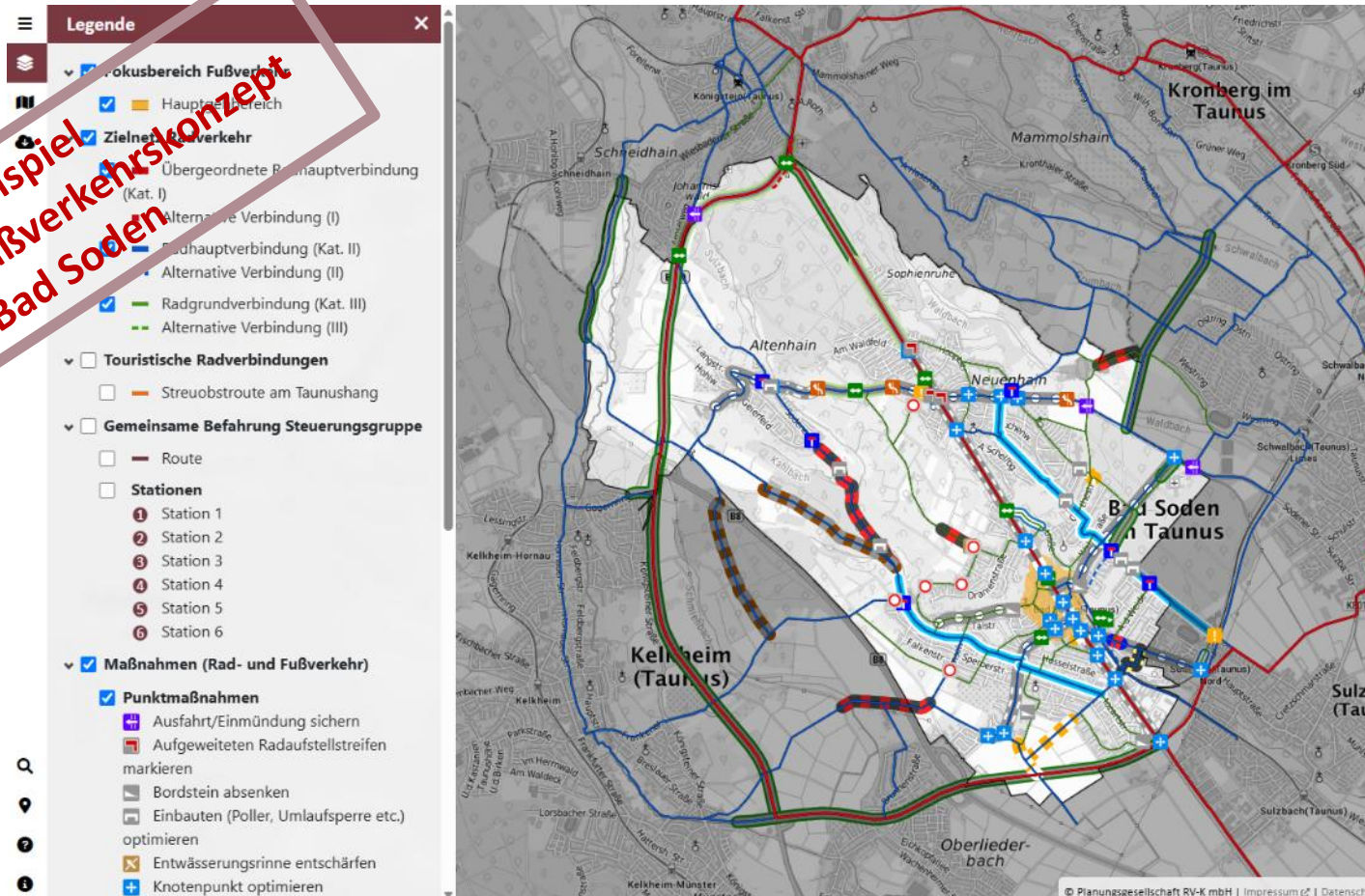
- Bei der Gründung des Forums sollten sich die lokalen Akteure an gut funktionierenden Praxisbeispielen orientieren.
- Der beteiligte Personenkreis soll so auf die lokalen Rahmenbedingungen hin abgestimmt werden, dass die Handlungsfähigkeit des Dialogforums sichergestellt ist und damit 10 bis 20 Personen nicht übersteigen.
- **Potenzielle ständige Mitglieder** sind Personen aus der Kommunalverwaltung, der Kommunalpolitik, der Zivilgesellschaft sowie externe Fachkundige. Themenbezogen ist die Einladung weiterer Akteure möglich.
- Der besondere Mehrwert von Runden Tischen liegt im vertrauensvollen Austausch der Mitglieder. Öffentliche Sitzungen für Zuhörende sind möglich, dies sollte jedoch im Einvernehmen der Mitglieder entschieden werden.

Handlungsfeld Akteursübergreifende Umsetzung      Verkehrszukunftskonzept Hachenburg April 2025

Das Konzept mit dem Zielnetz und den Maßnahmenempfehlungen für den Rad- und Fußverkehr ist **online** auf einer **interaktiven Karte** verfügbar:

<https://www.rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html>

Beispiel  
Rad- und Fußverkehrskonzept  
Bad Soden



## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035

Abstimmung & Beteiligung

I

Vorbereitung und  
Grundlagenermittlung

II

Netzplanung

III

Maßnahmenplanung

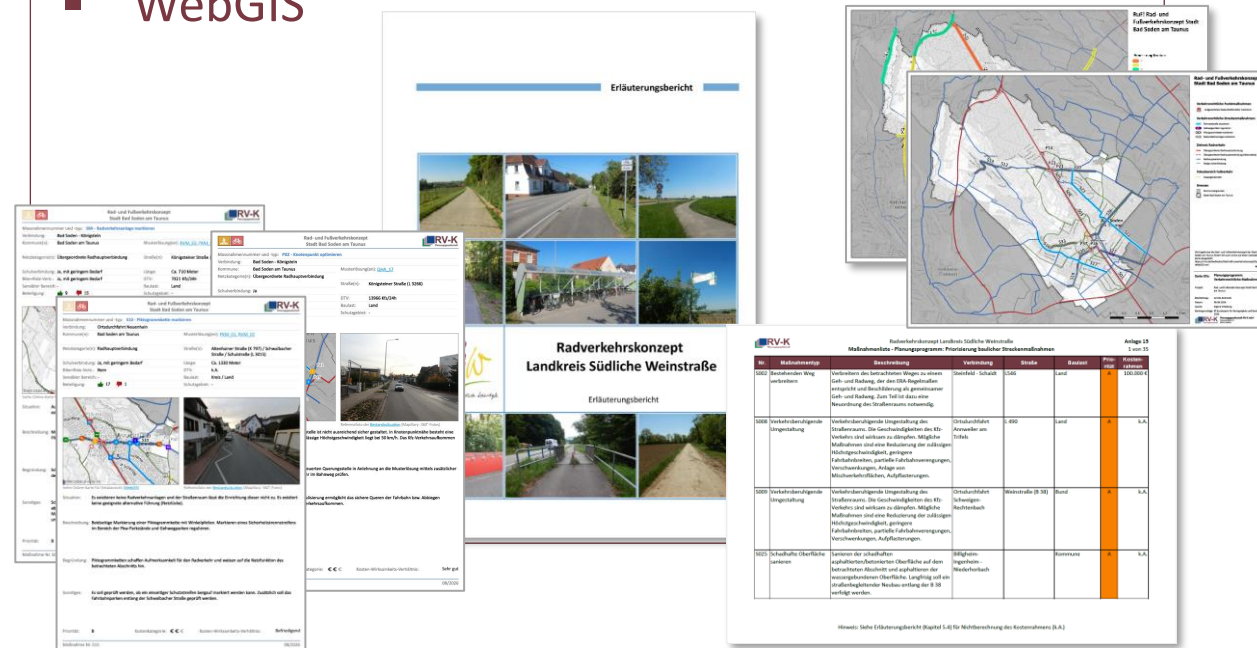
IV

Dokumentation und  
Umsetzungsempfehlungen

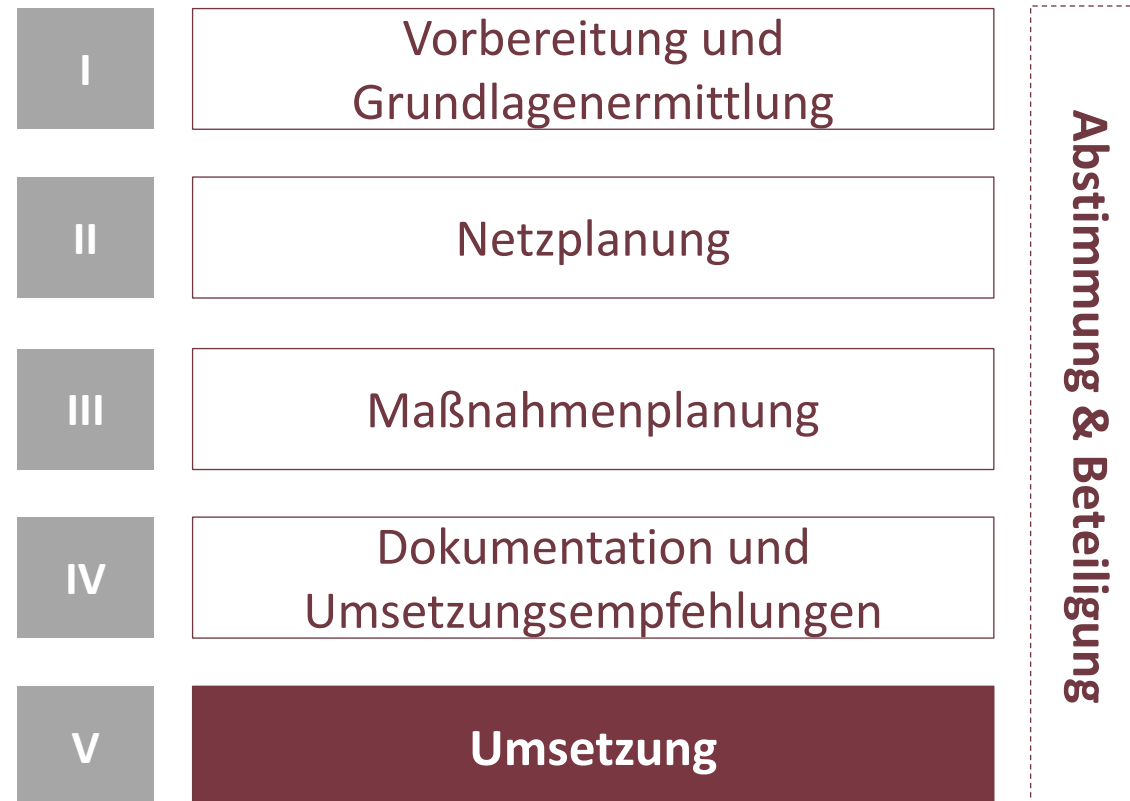
V

## Ergebnisse des Projekts:

- Zielnetz Radverkehr
- Maßnahmenprogramm
- Teilbericht Abstellanlagen
- Erläuterungsbericht
- WebGIS



## Radverkehrskonzept Frankenthal 2035



- Stand auf dem Herbstspektakel am 04. Oktober 2026
- Befahrung (September/Oktober)
- Netz- und Maßnahmenplanung (Oktober – Januar)
- Abstimmungen mit dem Projektteam Mobilität (Erste Sitzung 06.10.26)
- Öffentliche Bürgerbeteiligungswerkstatt (Februar 2027)
- Priorisierung und Kostenrahmen (März – April 2027)
- Projektabschluss (Mai 2027)



**Erik Drawe**

**T** 069 94 94 21 61 – 14

**E** e.drawe@rv-k.de

Planungsgesellschaft RV-K mbH  
Franziusstraße 8-14  
60314 Frankfurt



Besuchen Sie uns im Web  
oder auf LinkedIn.

© Copyright 2024 - Das Urheberrecht für die in der Präsentation  
verwendeten Bilder liegt bei der Planungsgesellschaft RV-K mbH oder der  
Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).