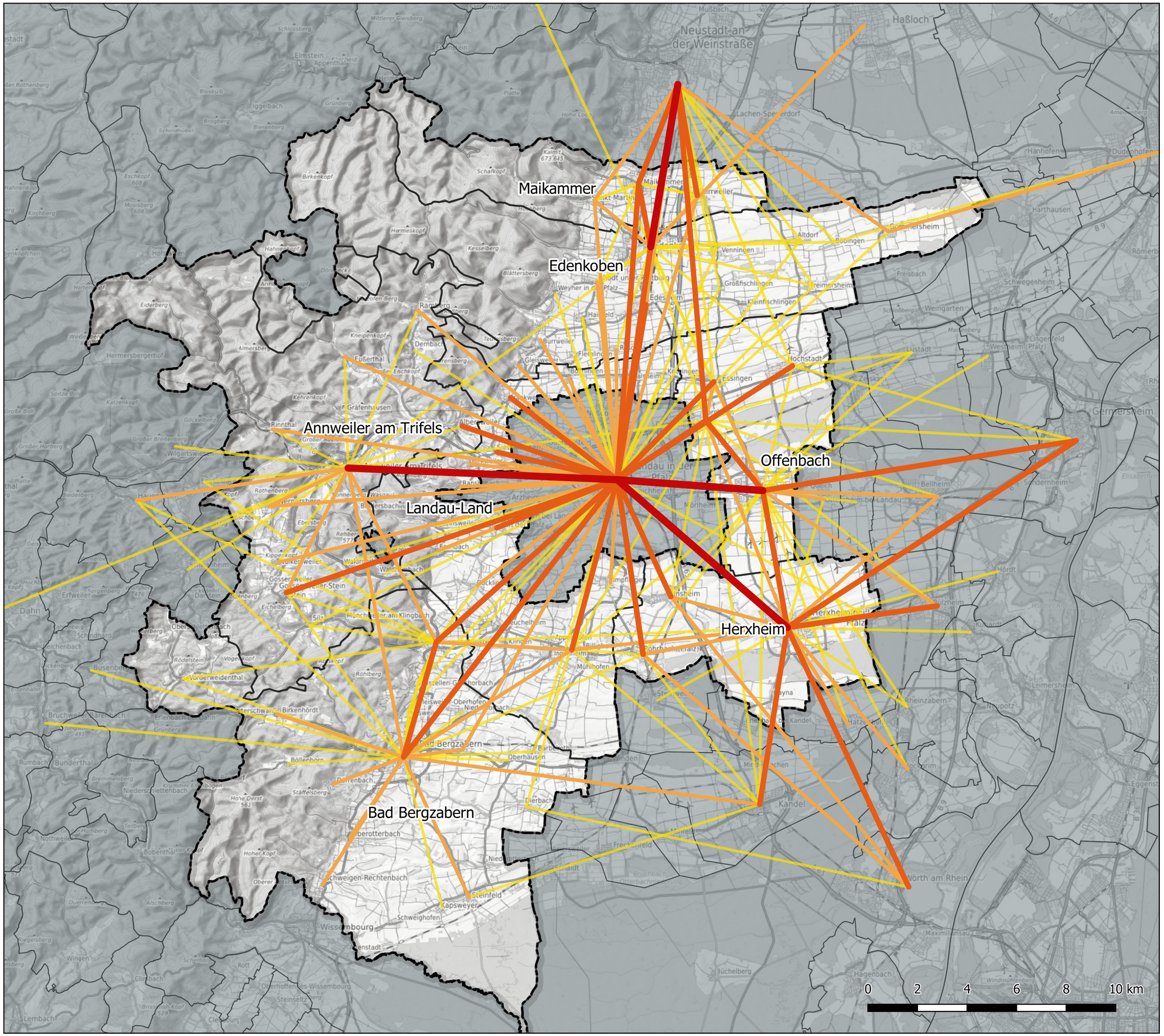
Anlage 1

Karte 01a *Verflechtungskarte (Arbeitswege)*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Pendlerverflechtungen (bis 15 km)

- Schwache Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Starke Verbindung
- Sehr starke Verbindung

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 1

Karte 01a: Verflechtungskarte (Arbeitswege)

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	07.02.2025
Quelle:	Bundesagentur für Arbeit 2023
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 2

Karte 01b *Verflechtungskarte weiterführende Schulen*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Potenzial der Verbindung

- Potentielle Verbindung
- Schwache Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Starke Verbindung
- Sehr starke Verbindung

Weiterführende Schulen

- Schulstandorte

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Ortsgemeindegrenzen

0 2 4 6 8 10 km

Anlage 2

Karte 01b: Verflechtungskarte weiterführende Schulen 2024

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	01.11.2024
Quelle:	Kreisverwaltung Südliche Weinstraße
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 3

Karte 02 *Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Unfalltyp

- Fahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Verbandsgemeindegrenzen

Anlage 3

Karte 02: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2021-2024

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Bearbeitung: Andreas Kenke, Erik Drawe

Datum: 09.04.2026

Quelle: Unfallatlas Deutschland

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

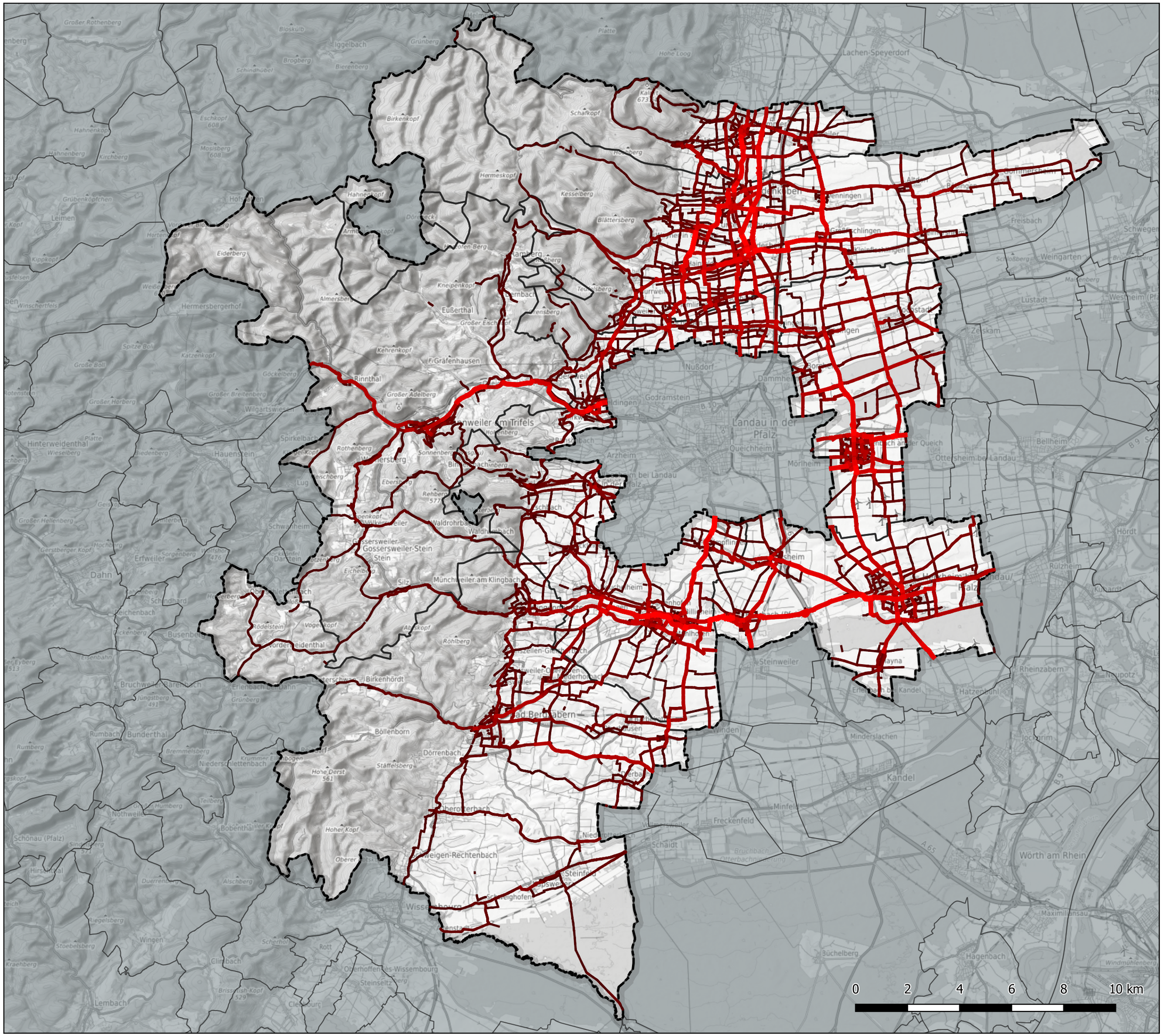
Entwurf

Anlage 4

Karte 03a *Fahrdaten STADTRADELN*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Verkehrsmengen STADTRADELN 2023

- Geringe Nutzung
- Mittlere Nutzung
- Starke Nutzung

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 4

Karte 03a: Fahrdaten STADTRADELN

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	07.02.2025
Quelle:	Bundesagentur für Arbeit 2023
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

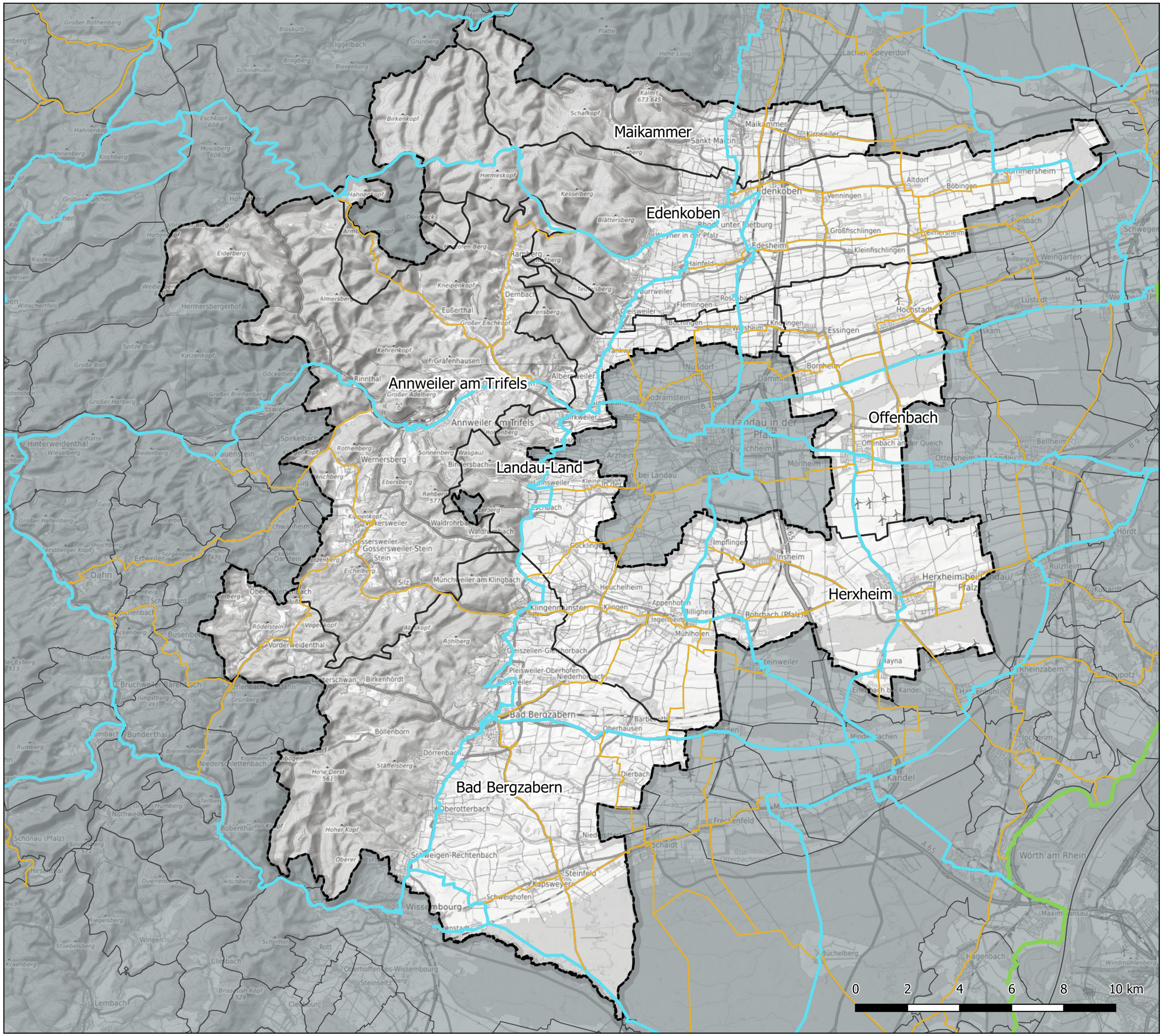
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 5

Karte 03b *Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Großräumiges Radwegenetz RLP

- Regionale Ergänzung
- Großräumige Verbindung
- Radfernweg

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 5

Karte 03b: Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pflaz (GRW)

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	28.09.2025
Quelle:	Landesbetrieb Mobilität RLP (2024)
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

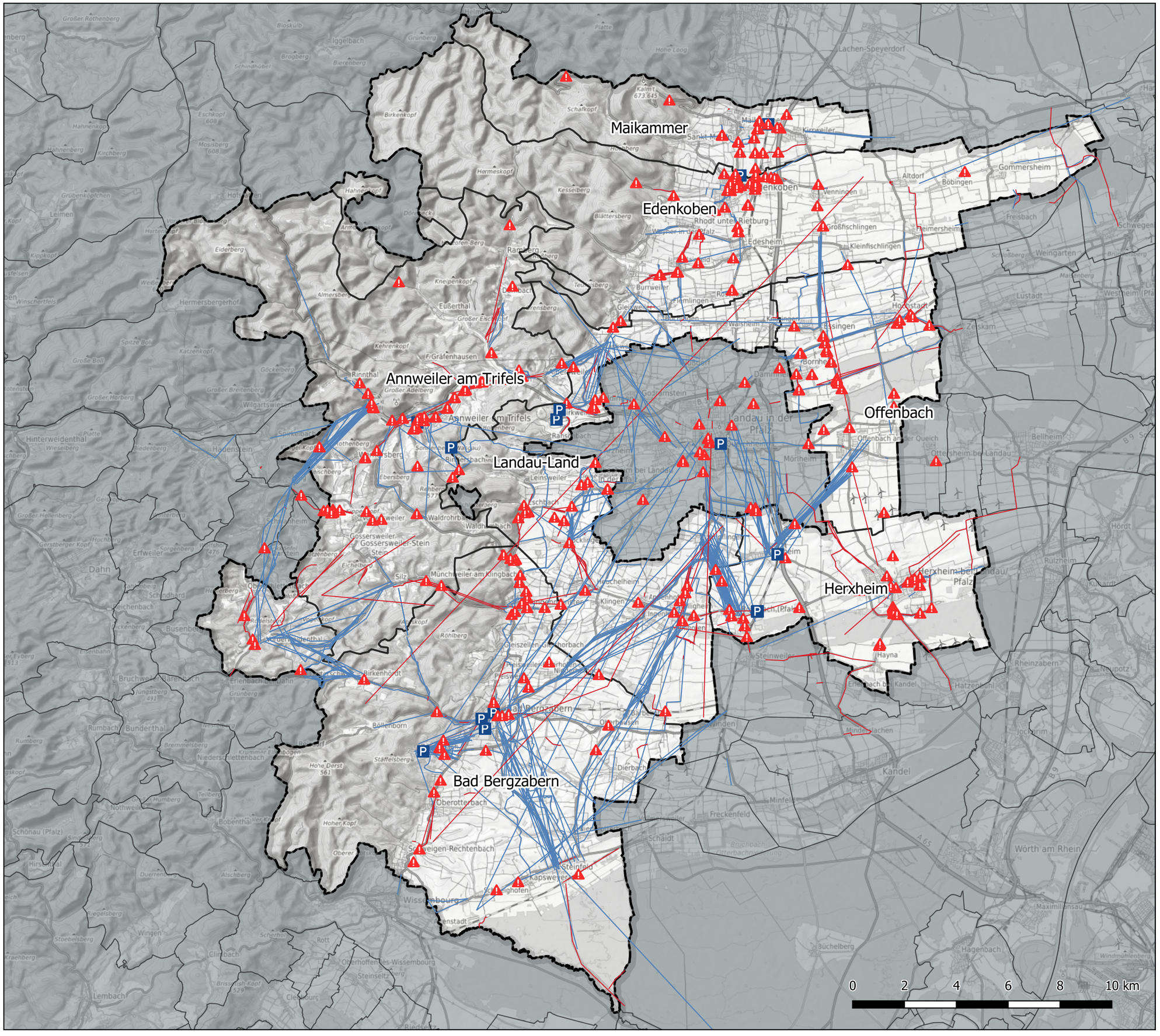
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 6

Karte 04a *Ergebnisse Online-Beteiligung Ideenfindung*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Meldungsarten

- Gefahrenstelle
- Bedarf Abstellanlage
- Fehlende Verbindung
- Bestehende Verbindung verbessern

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anzahl Meldungen: 1.197

- Gefahrenstellen: 358
- Bedarf Abstellanlagen: 15
- Fehlende Verbindung: 555
- Bestehende Verbindung verbessern: 271

Anlage 6

Karte 04a: Ergebnisse Online-Beteiligung Ideenfindung

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	15.05.2025
Quelle:	Eigene Erhebung
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 7

Karte 04b *Ergebnisse Online-Beteiligung*
Maßnahmenbewertung

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Beteiligung positiv

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Beteiligung negativ

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Anlage 7

Karte 04b: Ergebnisse Online-Beteiligung Maßnahmenbewertung

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	24.02.2026
Quelle:	Eigene Erhebung
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

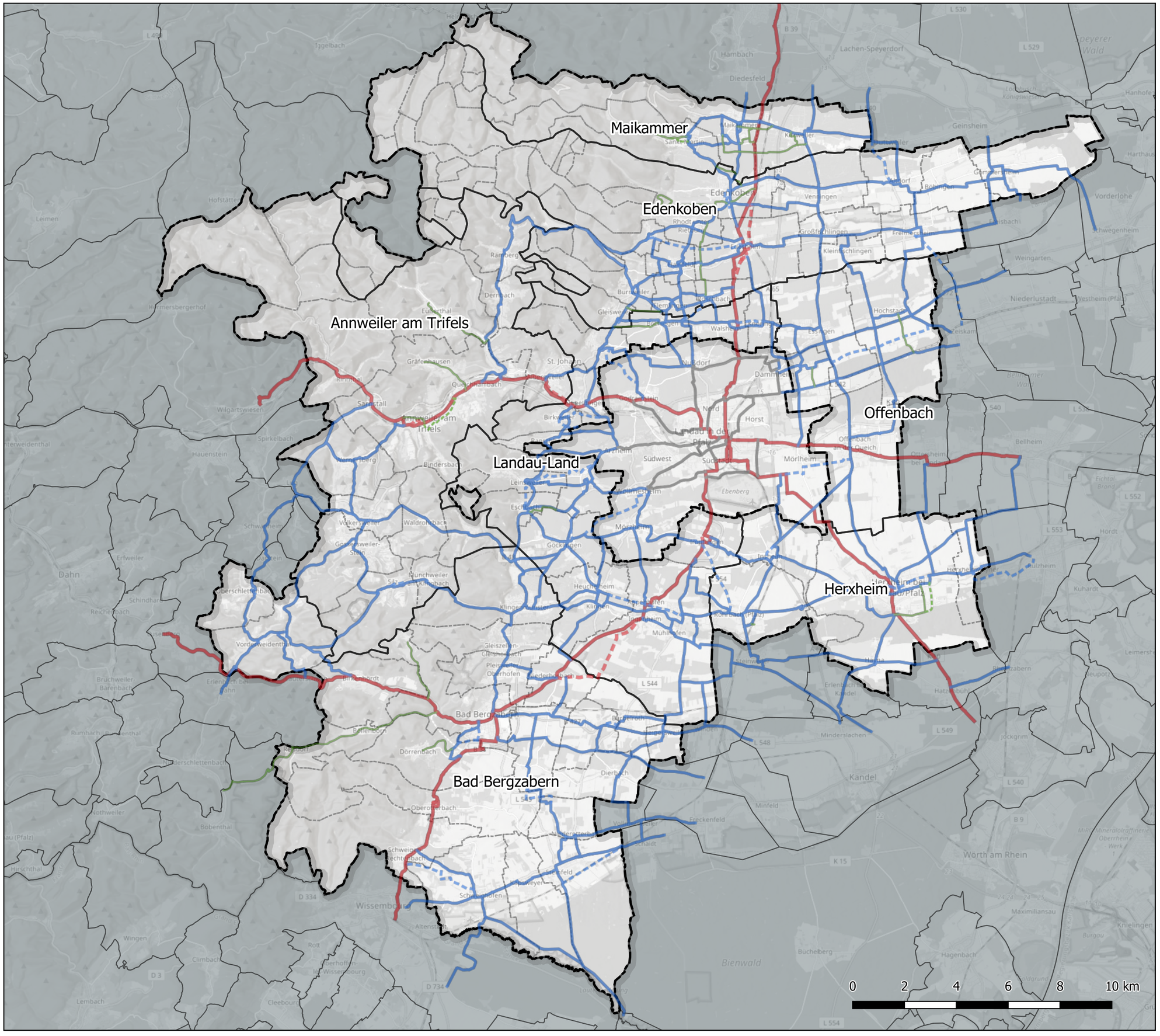
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 8

Karte 05 *Zielnetz Radverkehr*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung
- Netz der Stadt Landau

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 8

Karte 05: Zielnetz Radverkehr

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	16.12.2025
Quelle:	Eigene Darstellung
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 9

Karte 06 *Sofortprogramm: Verkehrsrechtliche & Geringfügige bauliche Maßnahmen (Punktuell & Strecken)*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Maikammer
Edenkoben
Annweiler am Trifels
Landau-Land
Offenbach
Herxheim
Bad Bergzabern

0 2 4 6 8 10 km

Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Entwässerungsrinne entschärfen
- Überquerungsstelle sichern
- Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen
- Sonstiges
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern
- Vz 250 für Radverkehr freigeben

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg aufheben
- Freigabe Einbahnstraße
- Fahrradstraße anordnen
- Sonstiges

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 9

Karte 06: **Sofortprogramm - verkehrsrechtliche und geringfügige bauliche Maßnahmen**

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 28.04.2026

Quelle: Eigene Darstellung

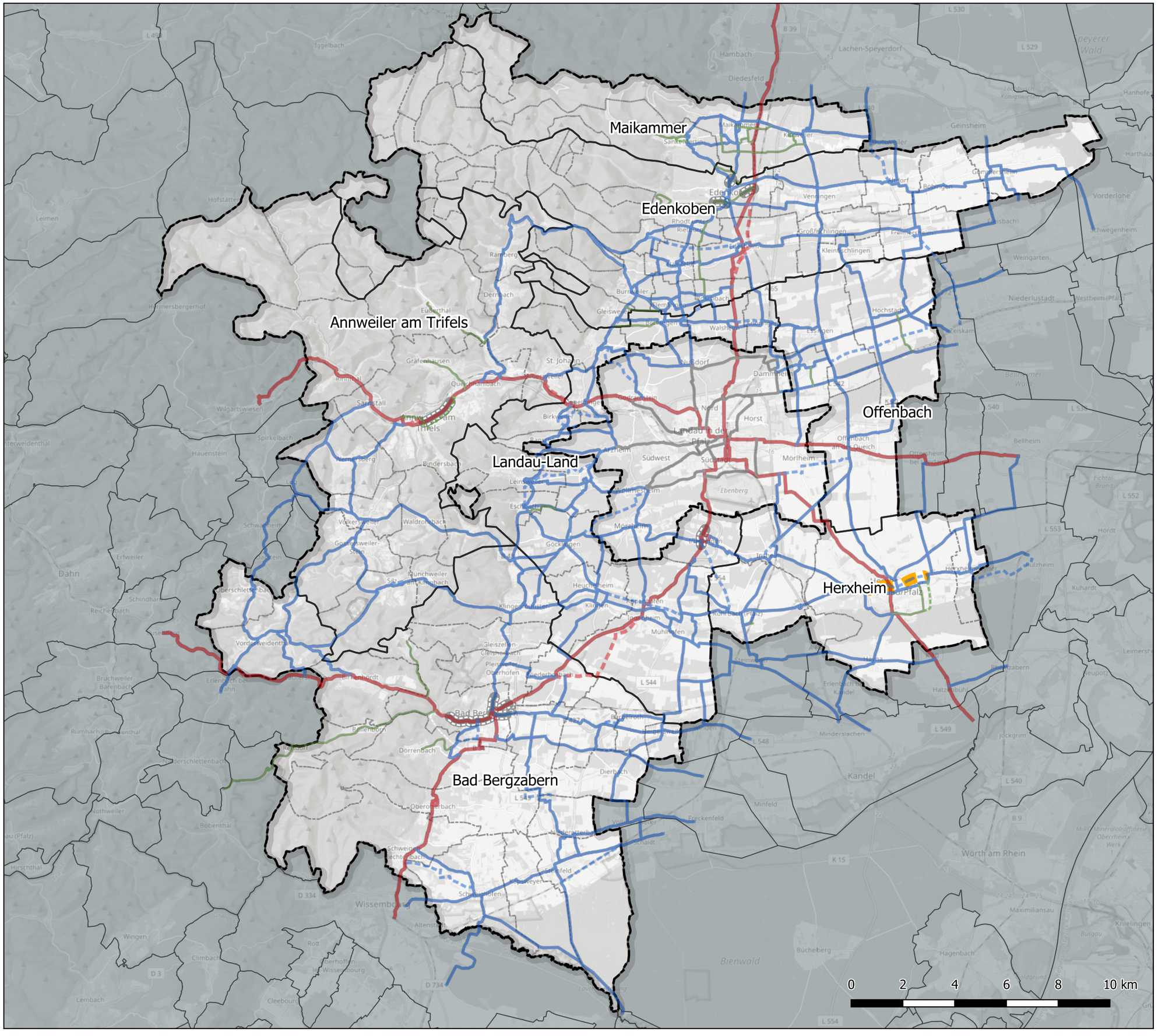
Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 10

Karte 07a *Planungsprogramm: Verkehrsrechtliche Maßnahmen (Punktuell & Strecken)*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Streckenmaßnahmen

- Radverkehrsanlage markieren
- Sonstiges

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 10

Karte 07a: Planungsprogramm - verkehrsrechtliche Maßnahmen

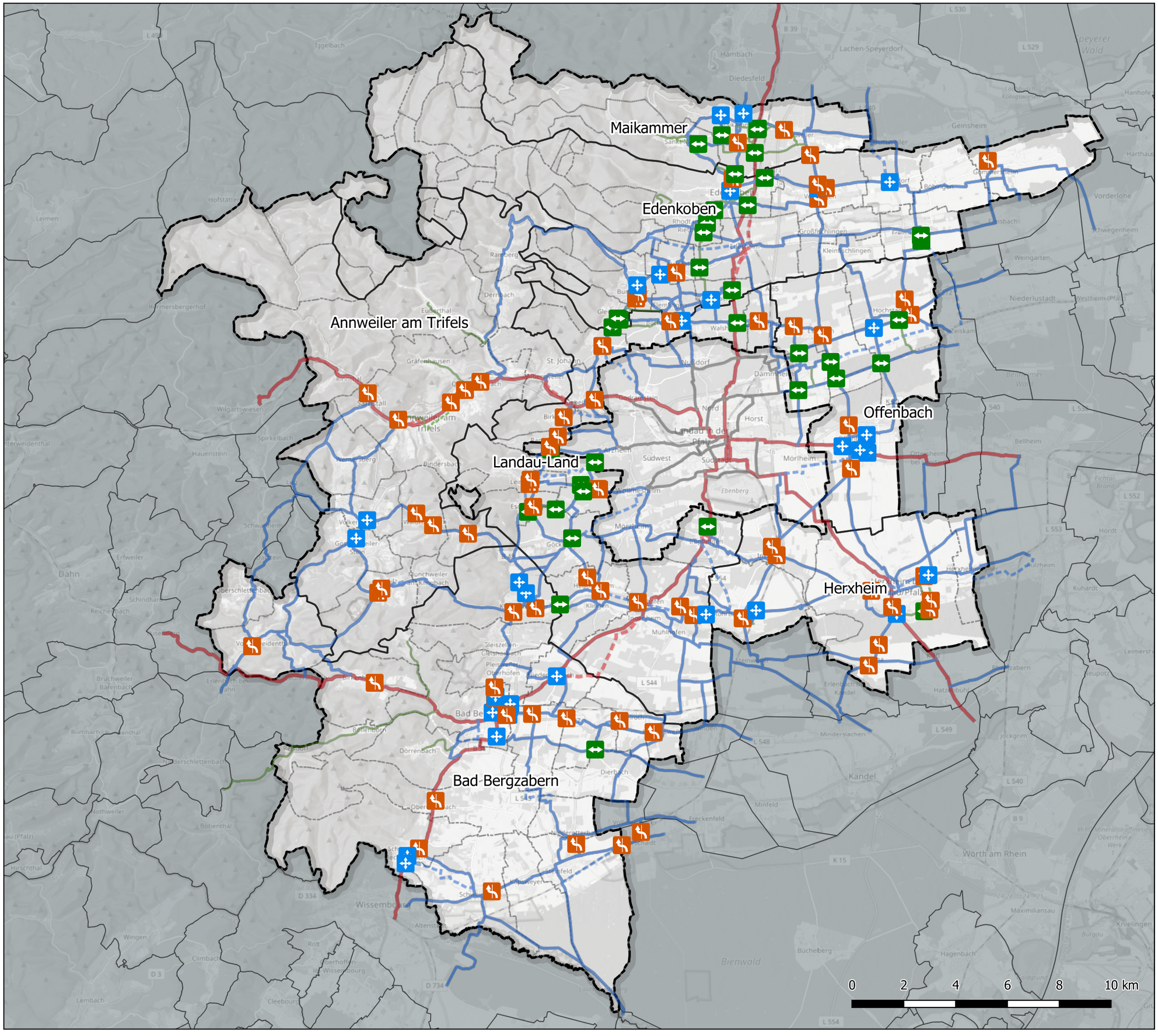
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	28.04.2026
Quelle:	Eigene Darstellung
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 11

Karte 07b *Planungsprogramm: Bauliche Punktmaßnahmen*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Punktmaßnahmen

- Knotenpunkt optimieren
- Überquerungsstelle sichern
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 11

Karte 07b: **Planungsprogramm - verkehrsrechtliche und geringfügige bauliche Maßnahmen**

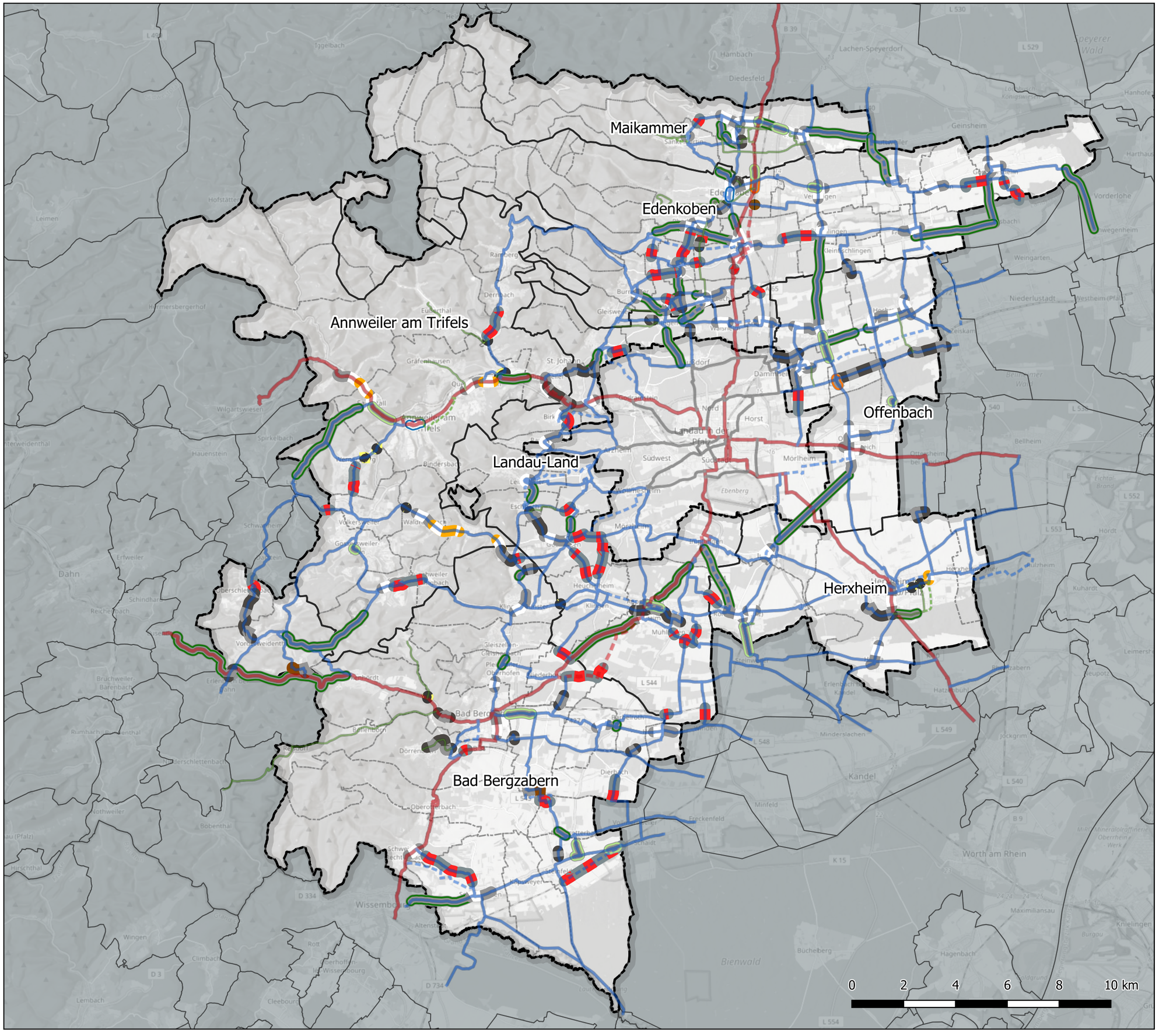
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	28.04.2026
Quelle:	Eigene Darstellung
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 12

Karte 07c *Planungsprogramm: Bauliche Streckenmaßnahmen*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Streckenmaßnahmen

- Brücke / Unterführung anlegen
- Bestehenden Weg verbreitern
- Freigabe Einbahnstraße
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Sonstiges
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Wegeneubau

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 12

Karte 07c: Planungsprogramm - bauliche Streckenmaßnahmen

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	28.04.2026
Quelle:	Eigene Darstellung
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

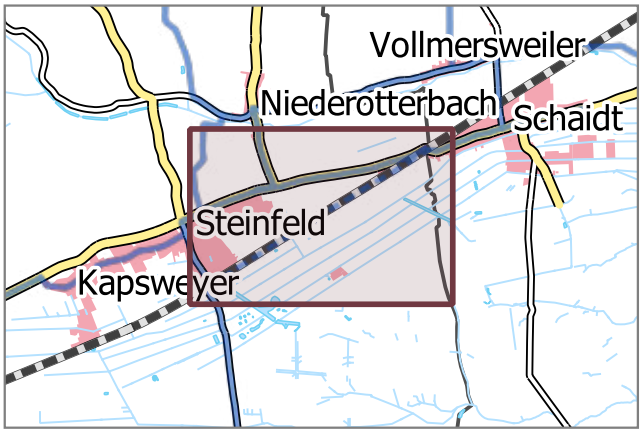
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

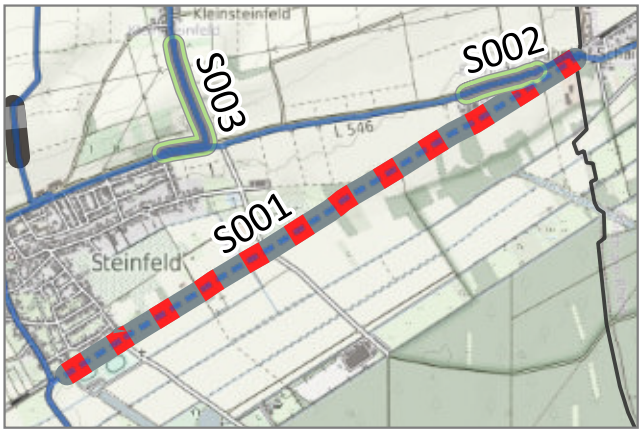
Anlage 13

Kataster *Maßnahmendatenblätter Bauliche Streckenmaßnahmen*

Verbindung:	Steinfeld - Schaidt	Maßnahme Nr.:	**S001**
Kommune 1:	Steinfeld	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2610 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	27 1	Baulast:	Kommune/Bahn
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG, LSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt auf mehreren Teilstücken über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften (betonierten / asphaltierten) Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

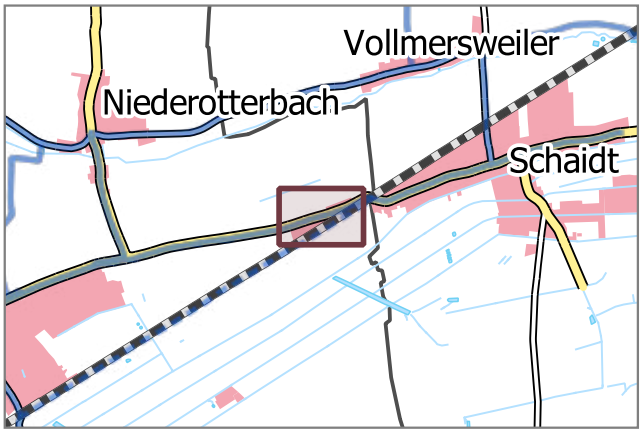
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

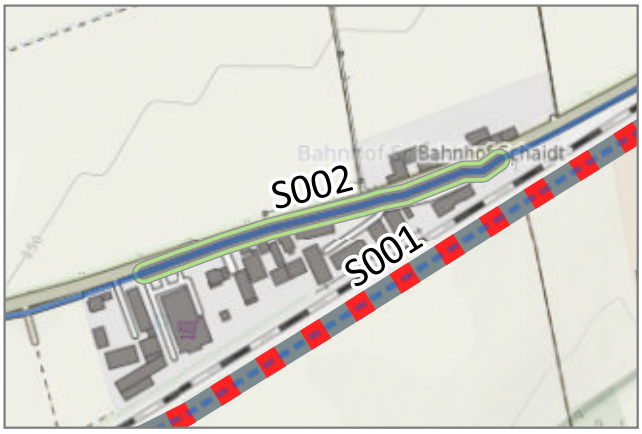
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Steinfeld - Schaidt	Maßnahme Nr.:	S002
Kommune 1:	Steinfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 360 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L546
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: 1462 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der straßenbegleitende Weg ist zu schmal. Der Weg ist nicht als benutzungspflichtiger Geh- und Radweg beschildert. Der Weg wird vom Radverkehr genutzt.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht und Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Zum Teil ist dazu eine Neuordnung des Straßenraums notwendig.

Fotos:





Priorität: A

Kostenrahmen: 100.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

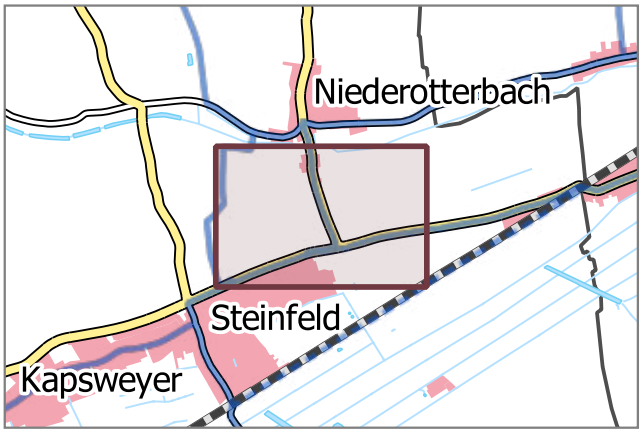
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung:	Steinfeld - Niederotterbach	Maßnahme Nr.:	S003
Kommune 1:	Steinfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 544
Beteiligung:	6 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 1808 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist zum Teil zu schmal.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 350.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

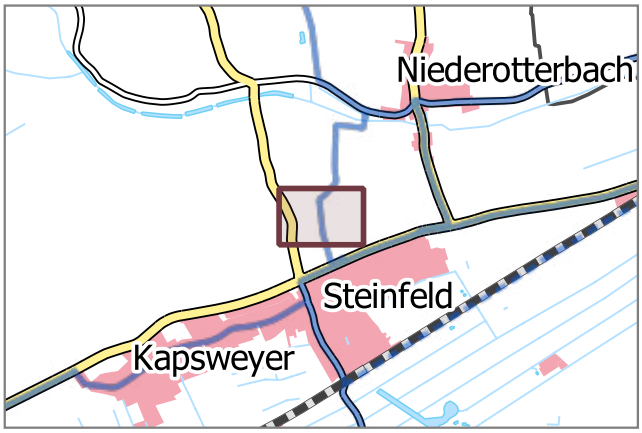
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:

Verbindung:	Steinfeld - Bad Bergzabern	Maßnahme Nr.:	S004
Kommune 1:	Steinfeld	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 220 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	22 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Der Weg ist Teil einer über Wirtschaftswege verlaufenden Verbindung von Steinfeld nach Bad Bergzabern parallel zur L 545. Entlang der L 545 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.
Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.

Fotos:





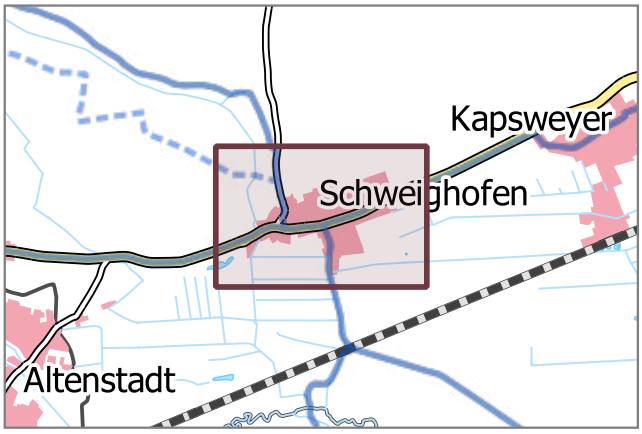
Priorität:	B	Kostenrahmen:	200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Schweighofen	Maßnahme Nr.:	S005
Kommune 1:	Schweighofen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03 / VUG_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 850 Meter DTV: 3607 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (L546)
Beteiligung:	5 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen.

Fotos:





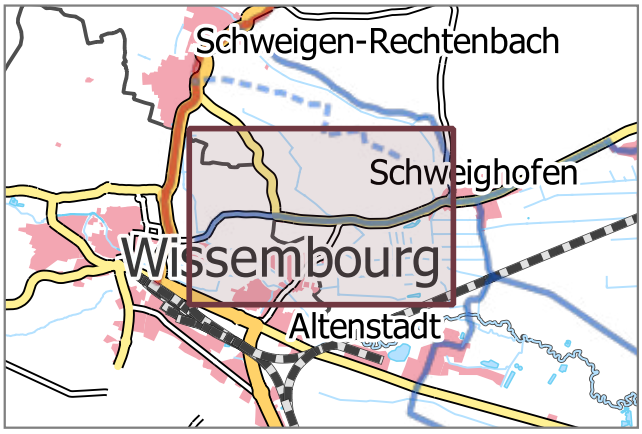
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

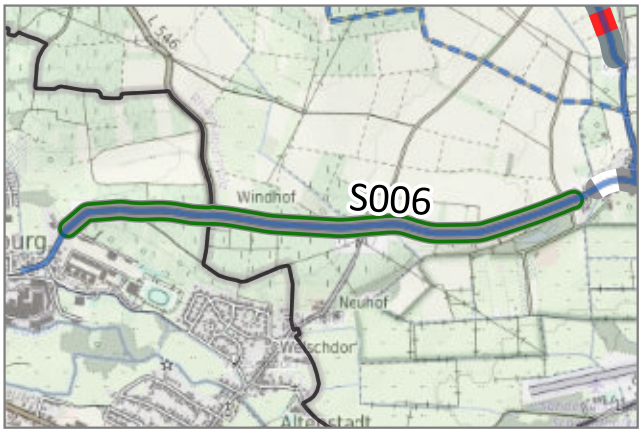
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Wissembourg - Schweighofen	Maßnahme Nr.:	S006
Kommune 1:	Schweighofen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2260 Meter DTV: 2723 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 546/ D 534
Beteiligung:	20 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG, VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





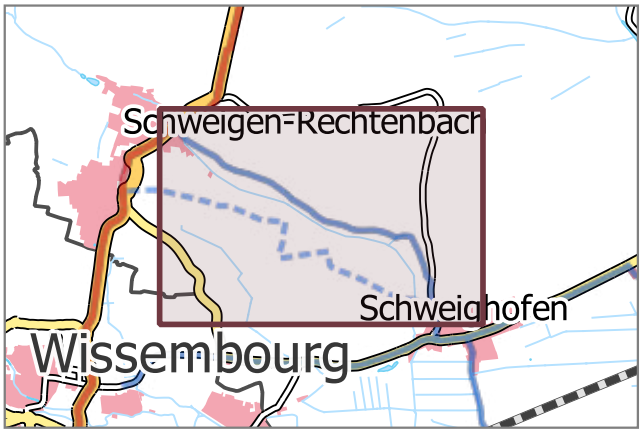
Priorität:	C	Kostenrahmen:	1.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

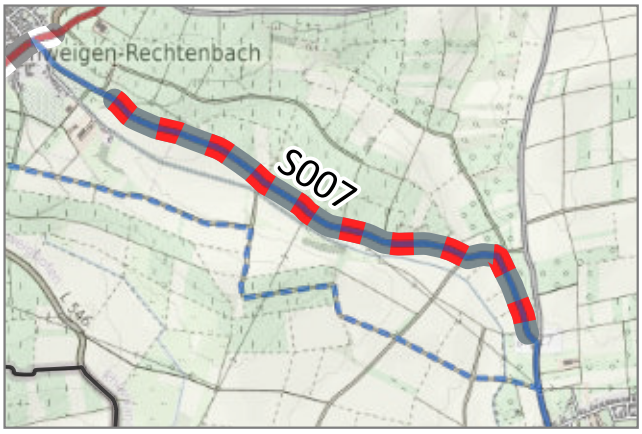
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, und der Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Im Fahrradplan des französischen Gemeindeverbands Pays de Wissembourg ist diese Verbindung mit der Maßnahme eines Wegeneubaus nicht vorgesehen.

Verbindung:	Schweighofen - Schweigen-Rechtenbach	Maßnahme Nr.:	S007
Kommune 1:	Schweighofen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Schweigen-Rechtenbach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2220 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	25 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt stellenweise über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Fotos:





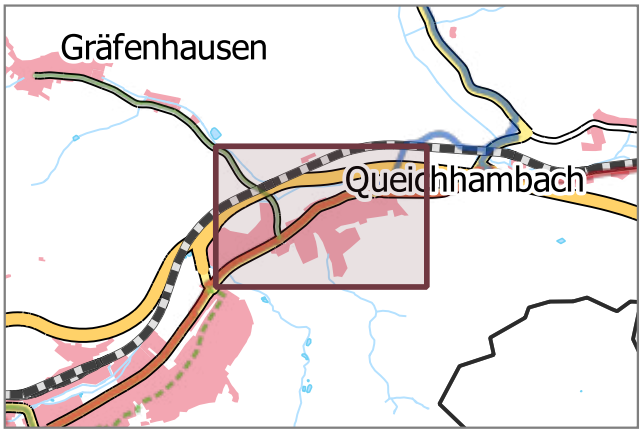
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

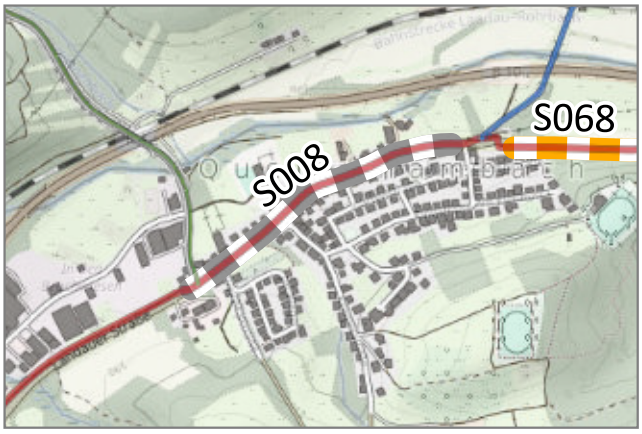
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Annweiler am Trifels	Maßnahme Nr.:	S008
Kommune 1:	Annweiler am Trifels	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 660 Meter DTV: 4041 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 490
Beteiligung:	9 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (und Nachts aufgrund von Lärmschutz 30 km/h).

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





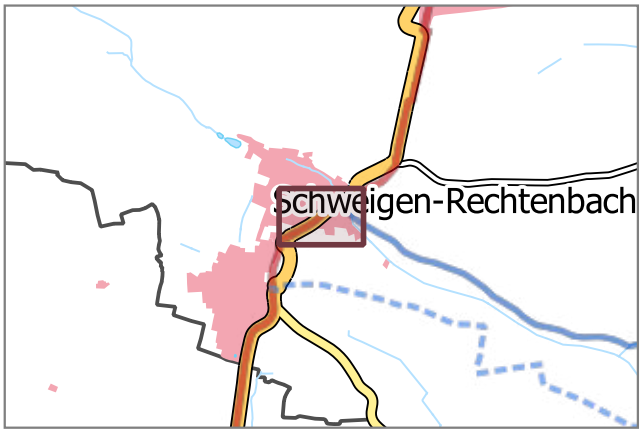
Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Schweigen-Rechtenbach	Maßnahme Nr.:	S009
Kommune 1:	Schweigen-Rechtenbach	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 490 Meter DTV: 5133 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Weinstraße (B 38)
Beteiligung:	2 3	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen.

Fotos:





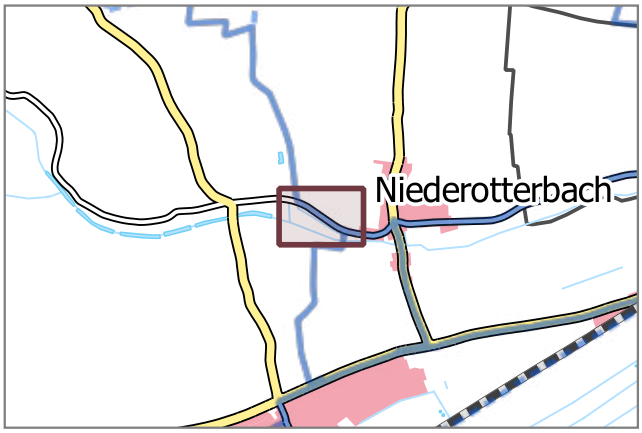
Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Steinfeld - Bad Bergzabern	Maßnahme Nr.:	S011
Kommune 1:	Niederotterbach	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 360 Meter DTV: 847 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 25
Beteiligung:	16 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es ist kein straßenbegleitender Geh- und Radweg vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn der K 25 geführt. Der Abschnitt ist Teil einer über Wirtschaftswege verlaufenden Verbindung von Steinfeld nach Bad Bergzabern parallel zur L 545. Entlang der L 545 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Nutzung und Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen entlang der K 25.
Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.

Fotos:





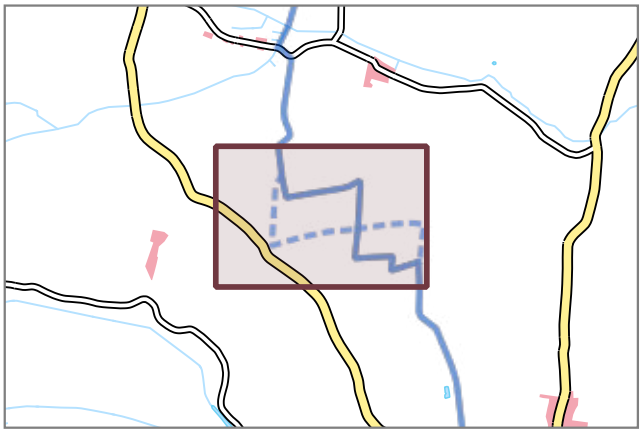
Priorität:	B	Kostenrahmen:	250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

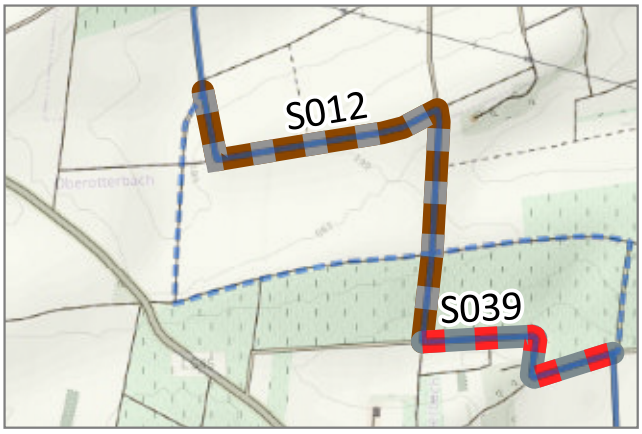
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Steinfeld - Bad Bergzabern	Maßnahme Nr.:	**S012**
Kommune 1:	Oberotterbach	Maßnahmentyp:	**Unbefestigten Weg ausbauen**
Kommune 2:	Dierbach, Kapellen-Dusweiler		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1150 Meter DTV: 2327 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 545
Beteiligung:	20 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Der Weg ist Teil einer über Wirtschaftswege verlaufenden Verbindung von Steinfeld nach Bad Bergzabern parallel zur L 545. Entlang der L 545 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.
Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	950.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

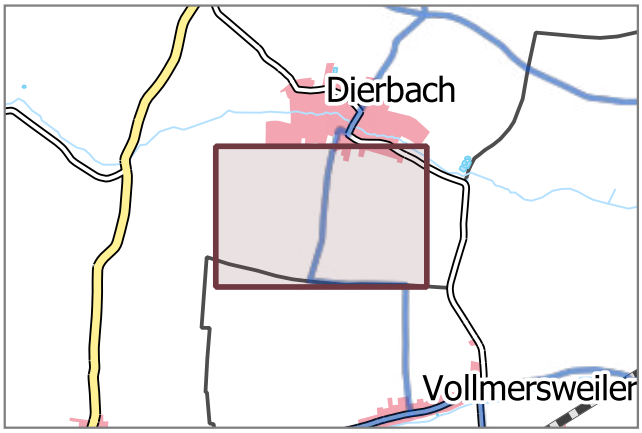
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet.
Eine Führung auf der L 545 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es ist auch eine Führung über weitere parallele Wirtschaftswege zu untersuchen (verschiedene mögliche Varianten). Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Dierbach - Vollmersweiler	Maßnahme Nr.:	**S013**
Kommune 1:	Dierbach	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 850 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	13 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





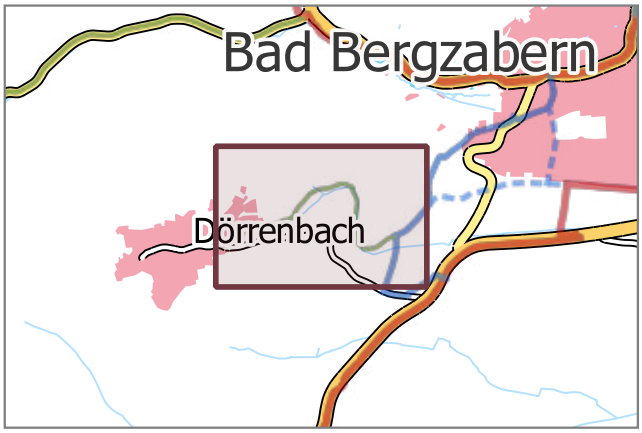
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist. Für Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Dörrenbach - Bad Bergzabern	Maßnahme Nr.:	S014
Kommune 1:	Dörrenbach	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01 / OAU_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1450 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	27 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Oberfläche mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden K 22 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Alternativ Sanierung der wassergebundenen Decke und Verbreitern des Weges.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	950.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

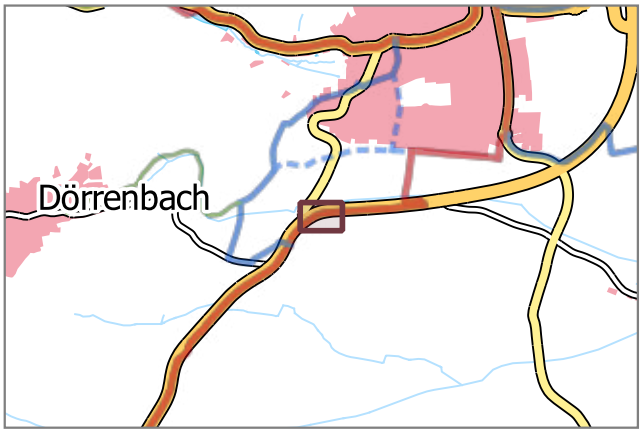
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Die Führung auf der K 22 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

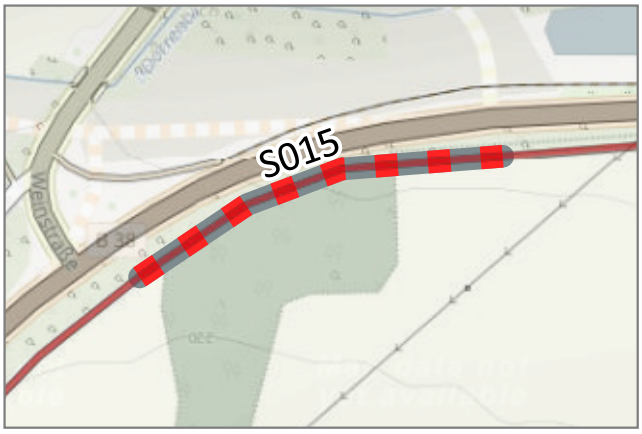
Sonstiges: Der Weg ist als Wanderweg ausgewiesen und befindet sich zum Teil auf Privatgrundstücken.

Verbindung:	Bad Bergzabern - Oberotterbach	Maßnahme Nr.:	S015
Kommune 1:	Dörrenbach	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 170 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	12 0	Baulast:	Bund/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Auf dem betrachteten Abschnitt ist der Weg verschmutz und zum Teil beschädigt (Entwässerung funktioniert nicht).

Beschreibung: Sanierung der Entwässerung und Prüfung von weiteren Gründen für die Verschmutzung des Weges.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: *k. A.*

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

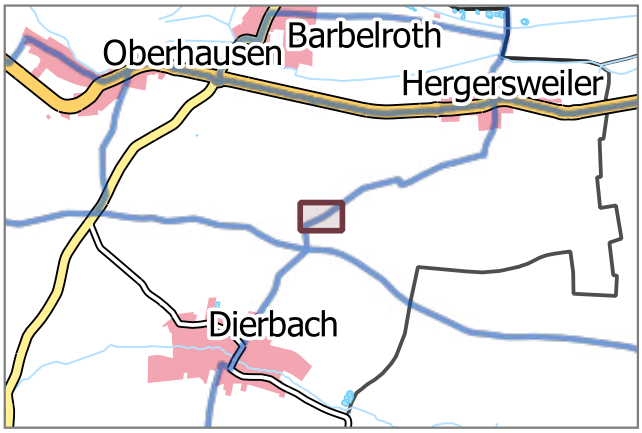
Begründung: Derartig verschmutzte Wegeoberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

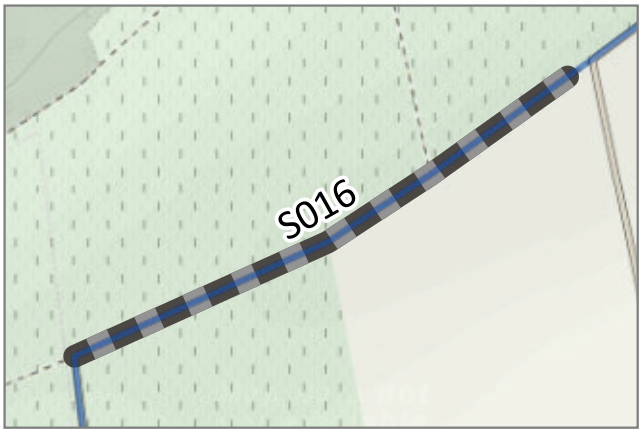
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Dierbach - Hergersweiler	Maßnahme Nr.:	**S016**
Kommune 1:	Barbelroth	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 250 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: C

Kostenrahmen: 220.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

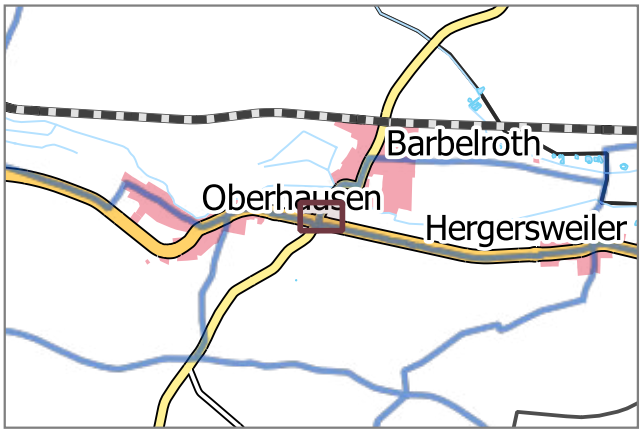
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. (Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung).

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Barbelroth - Oberhause / Hergersweiler	Maßnahme Nr.:	**S017**
Kommune 1:	Oberhausen	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Barbelroth		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 120 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 544
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Bund/Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 3438 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 70 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 120.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

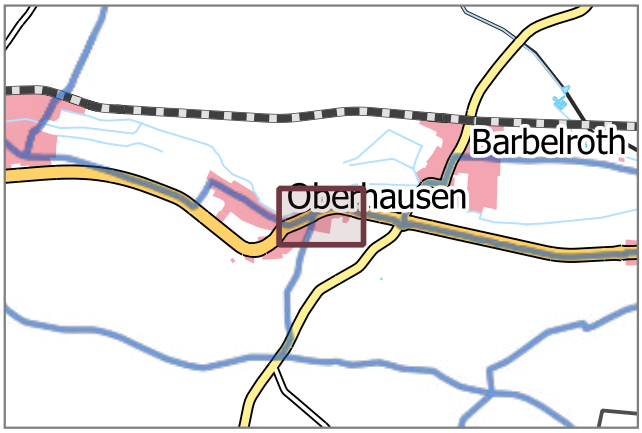
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der (abschnittsweise) hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Oberhausen	Maßnahme Nr.:	S018
Kommune 1:	Oberhausen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 460 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	B 427
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 6516 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (zw. 6-22 Uhr 30 km/h; Lärmschutz). Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 6.516 Kfz/24h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf 30 km/h.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: *k. A.*

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

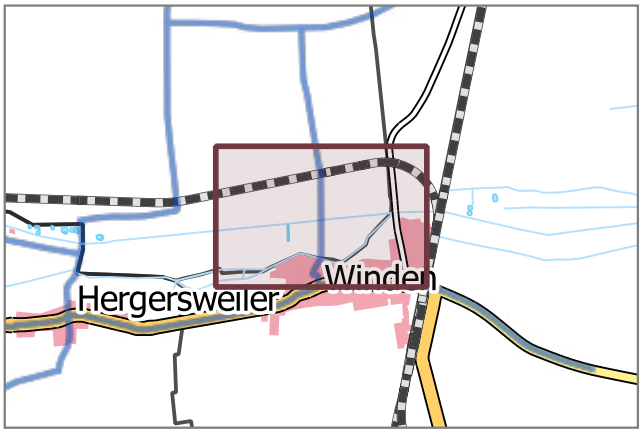
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Winden - Billigheim-Ingenheim	Maßnahme Nr.:	**S019**
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 470 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





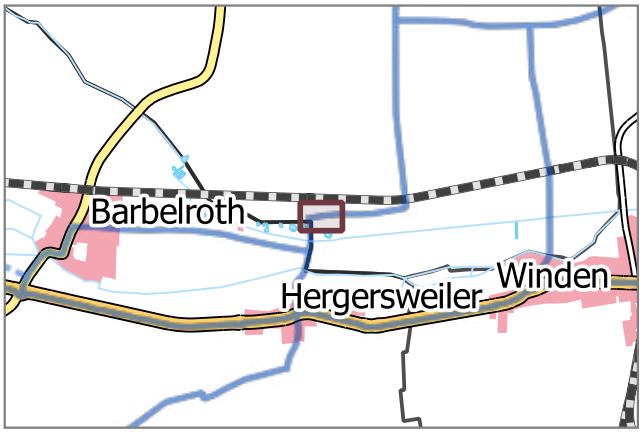
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

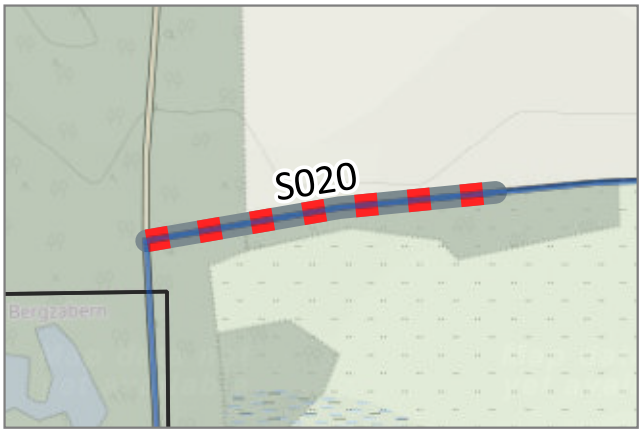
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist

Verbindung:	Hergersweiler - Billigheim-Ingenheim	Maßnahme Nr.:	**S020**
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 150 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	17 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

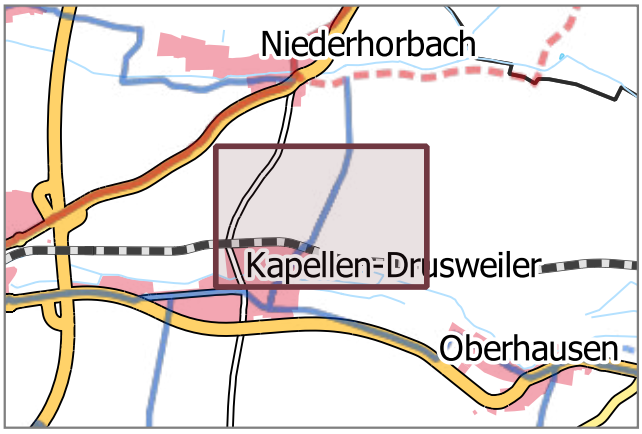
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Kapellen-Drusweiler - Niederhorbach	Maßnahme Nr.:	**S021**
Kommune 1:	Niederhorbach	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	Kapellen-Drusweiler		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 440 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene und zum Teil unbefestigte Decke. Auf der parallel verlaufenden K 16 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: 380.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

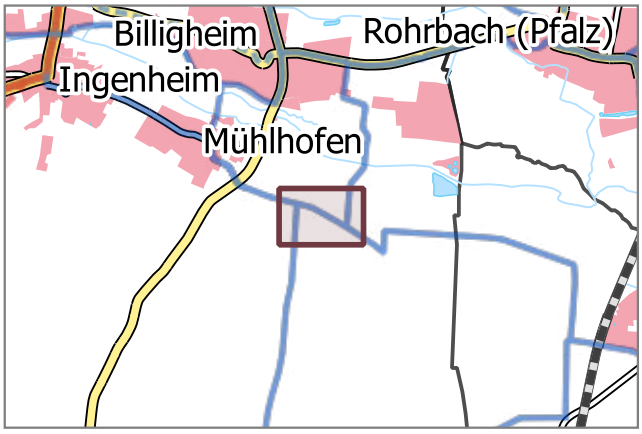
Begründung: Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

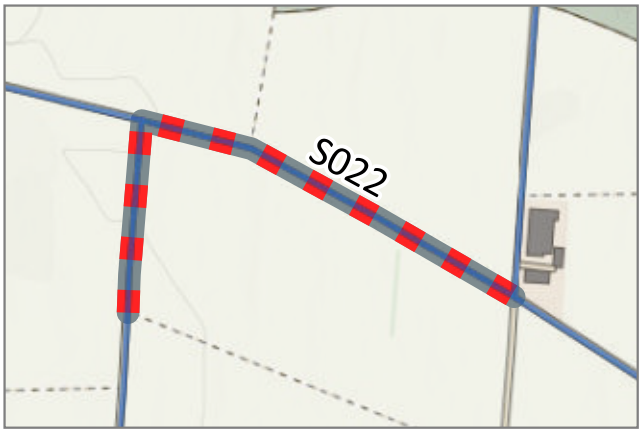
Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Mühlhofen - Steinweiler	Maßnahme Nr.:	S022
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 530 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	22 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten / betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C

Kostenrahmen: *k. A.*

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

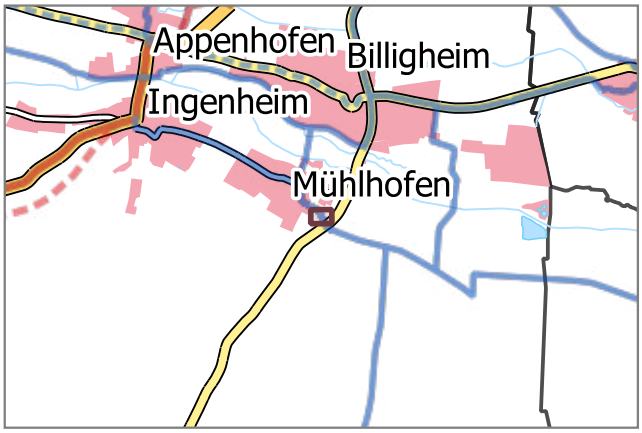
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Mühlenhofen - Steinweiler	Maßnahme Nr.:	**S023**
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 100 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	19 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten/betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

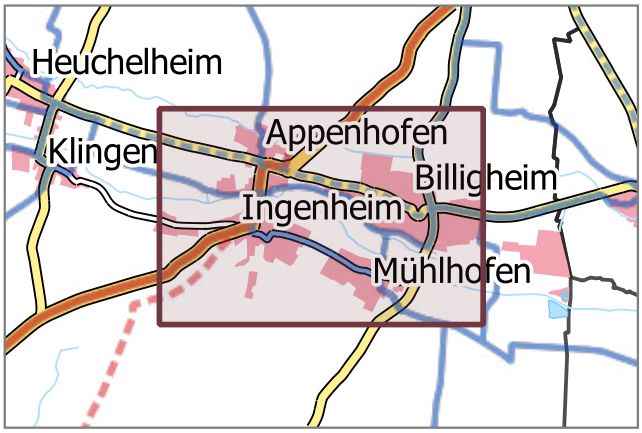
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Billigheim-Ingenheim	Maßnahme Nr.:	S024
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2020 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	16 7	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, LSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden L 493 gibt es zum Großteil keine Radverkehrsanlagen. Die Kfz Verkehrssträrke beträgt 4.978 Kfz/24h.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Auf dem gesamten Abschnitt Sperrpfosten mit Bodenmarkierungen optimieren und Bordsteine auf Nullviveau absenken.

Fotos:





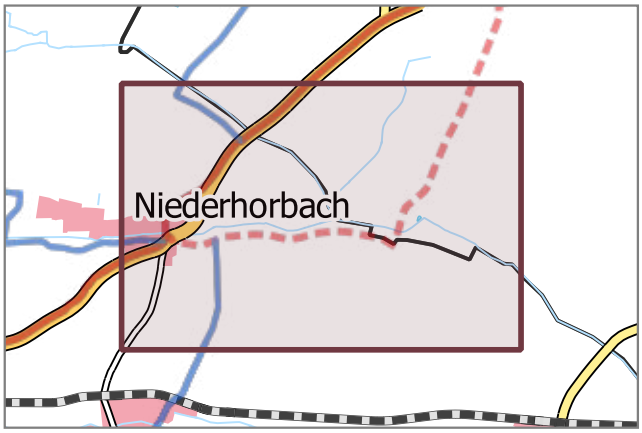
Priorität: C Kostenrahmen: 140.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

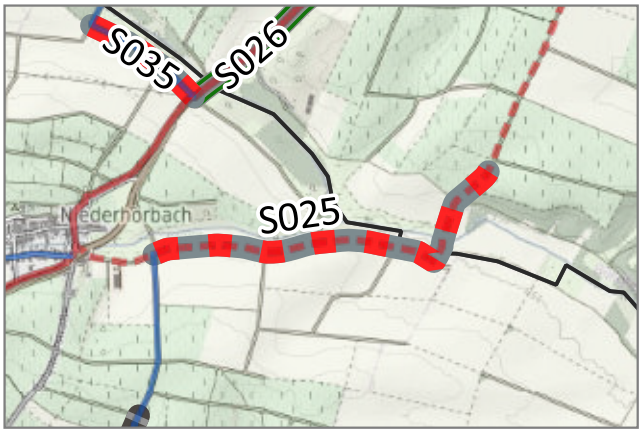
Begründung: Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Nicht den Regelwerken entsprechende Sperrpfosten behindern Radfahrende teilweise erheblich und Bordsteine erhöhen die Sturzgefahr.

Sonstiges:

Verbindung:	Billigheim-Ingenheim - Niederhorbach	Maßnahme Nr.:	**S025**
Kommune 1:	Niederhorbach	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	Billigheim-Ingenheim		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1720 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	24 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH, LSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte asphaltierte/betonierte Oberfläche und ist zum Teil wassergebunden.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten/betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und asphaltieren der wassergebundenen Oberfläche. Langfrisig soll ein straßenbegleitender Neubau entlang der B 38 verfolgt werden.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

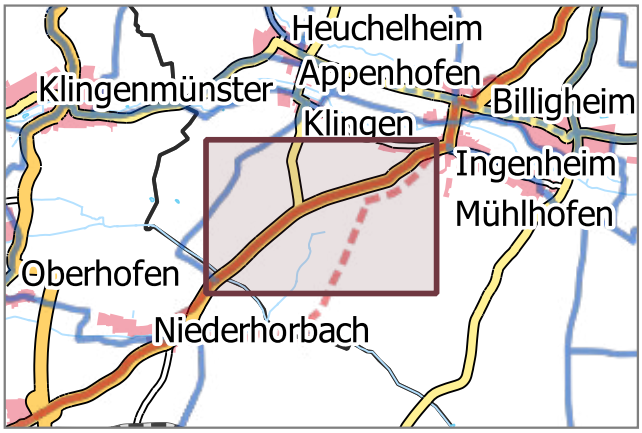
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

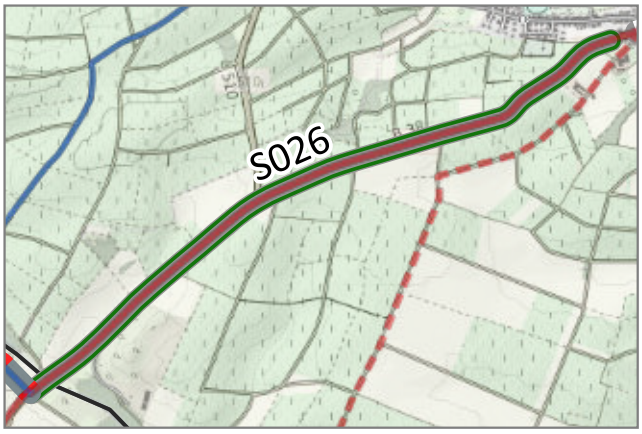
Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Niederhorbach - Billigheim-Ingenheim	Maßnahme Nr.:	S026
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 3000 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 38
Beteiligung:	32 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	BT, FFH, LSG

DTV: 6907 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit wird der Radverkehr zwischen Appendhofen und Landau umwegig über Billigheim geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges und Einrichtung von sicheren Übergängen am Anfang und Ende des Weges. Der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen soll geprüft werden.
Kurzfristig soll die südliche alternative Führung mit Sanierungsmaßnahmen aufgewertet werden.

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	2.000.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

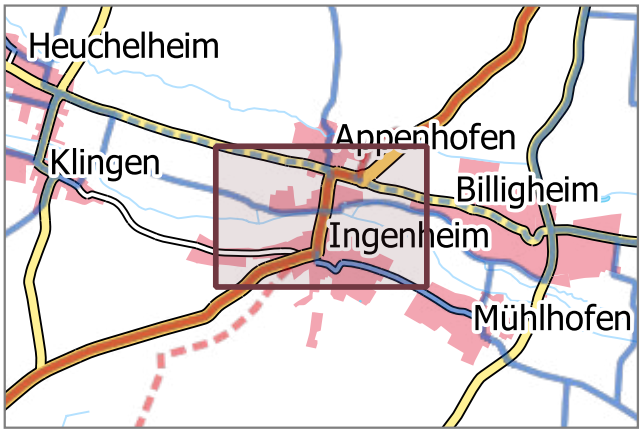
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn der B38 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Die südliche Führung ist umwegig.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Billigheim-Ingenheim	Maßnahme Nr.:	S027
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 800 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 38
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: 7396 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. Alternativ ist die Markierung von Schutzstreifen zu prüfen.

Fotos:





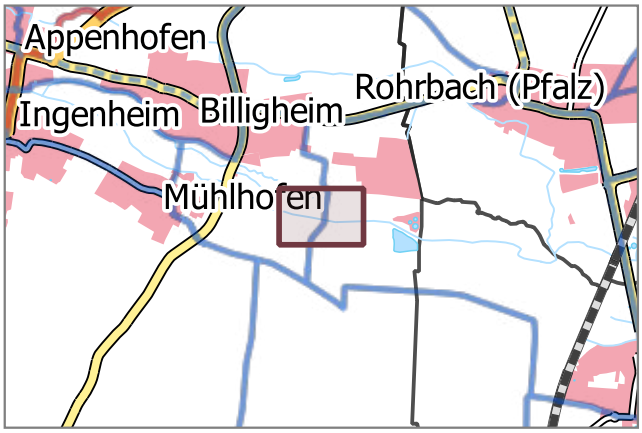
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

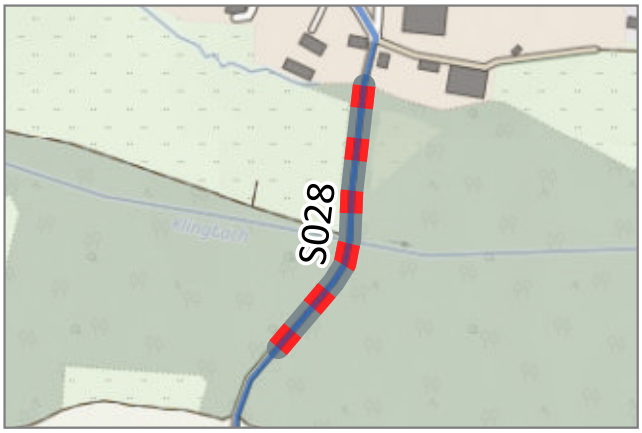
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Billigheim - Steinweiler	Maßnahme Nr.:	**S028**
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 250 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	19 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten / betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





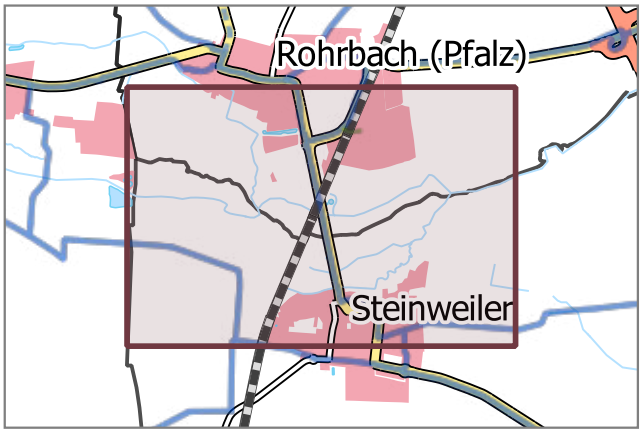
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Rohrbach - Steinweiler	Maßnahme Nr.:	S029
Kommune 1:	Rohrbach	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1020 Meter DTV: 2731 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 554
Beteiligung:	18 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BT, FFH, LSG

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

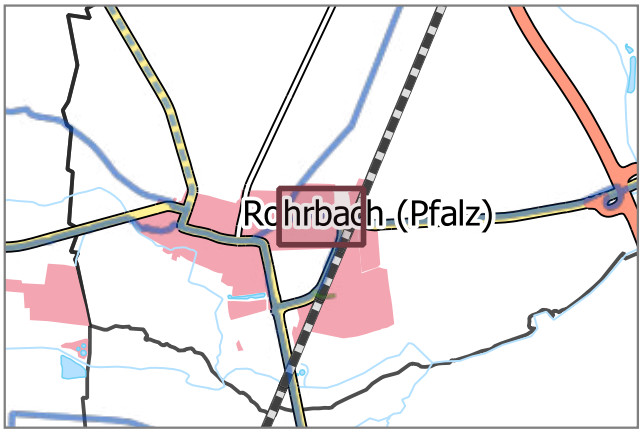
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Rohrbach	Maßnahme Nr.:	S030
Kommune 1:	Rohrbach	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 310 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Bahnhofstraße
Beteiligung:	3 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen oder Aufpflasterungen.

Fotos:





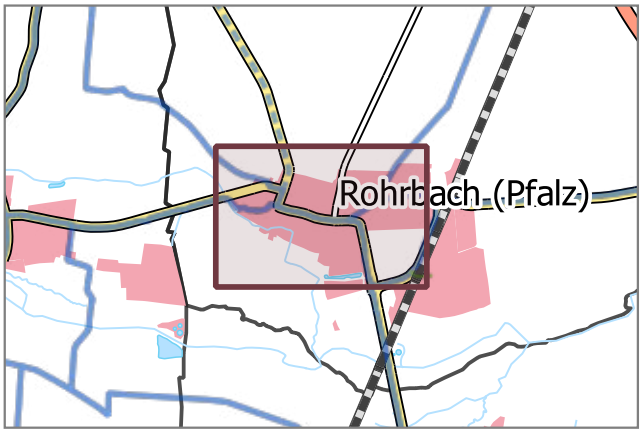
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Rohrbach	Maßnahme Nr.:	S031
Kommune 1:	Rohrbach	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 790 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	4485 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße
Beteiligung:	10 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30), geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

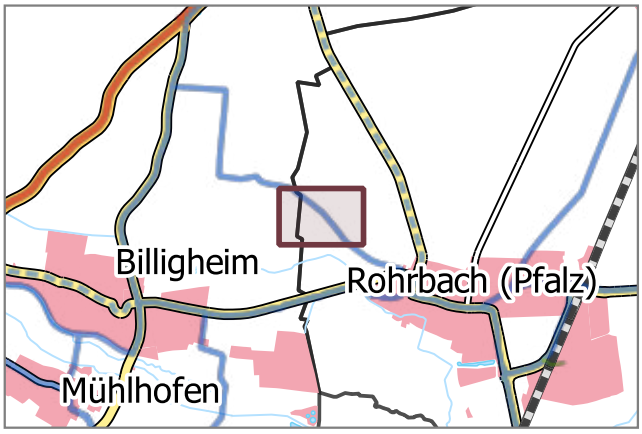
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Rohrbach - Impflingen	Maßnahme Nr.:	S032
Kommune 1:	Rohrbach	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Billigheim-Ingenheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 480 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	30 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Als langfristige Maßnahme für die Verbindung Rohrbach - Impflingen soll ein direkter Radweg entlang der L 554 weiterverfolgt werden (siehe S223).

Fotos:





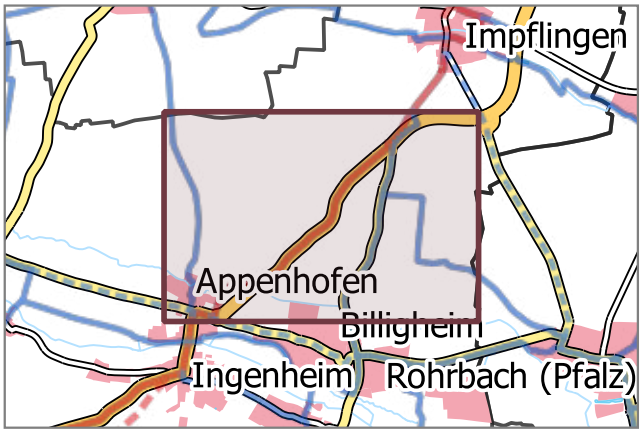
Priorität:	B	Kostenrahmen:	*k. A.*	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	*k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Appenhof - Impflingen	Maßnahme Nr.:	**S033**
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1750 Meter DTV: 7396 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 38
Beteiligung:	21 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit wird der Radverkehr zwischen Appendhofen und Landau umwegig über Billigheim geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	1.200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

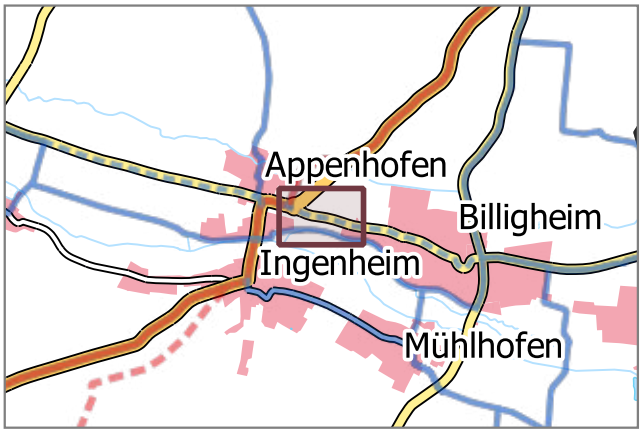
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn der B38 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

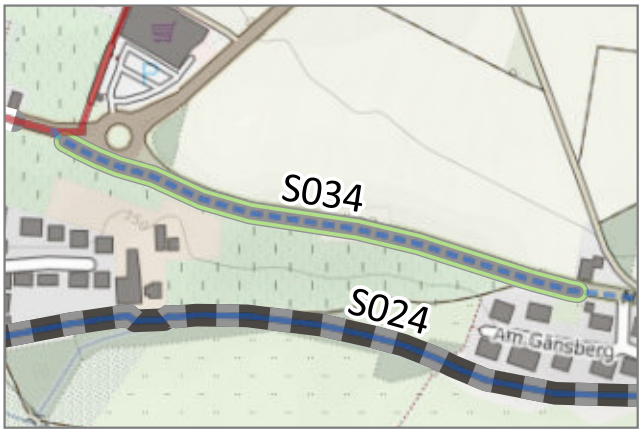
Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Billigheim-Ingenheim	Maßnahme Nr.:	S034
Kommune 1:	Billigheim-Ingenheim	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02 / UFR_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 470 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 493
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: 4978 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene straßenbegleitende Weg ist zu schmal. Er ist weder als Gehweg noch als Radweg beschildert. Er befindet sich unmittelbar am Fahrbahnrand der L 493 und ist mit einem Bord von der Fahrbahn getrennt.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung von Übergängen Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Weges

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

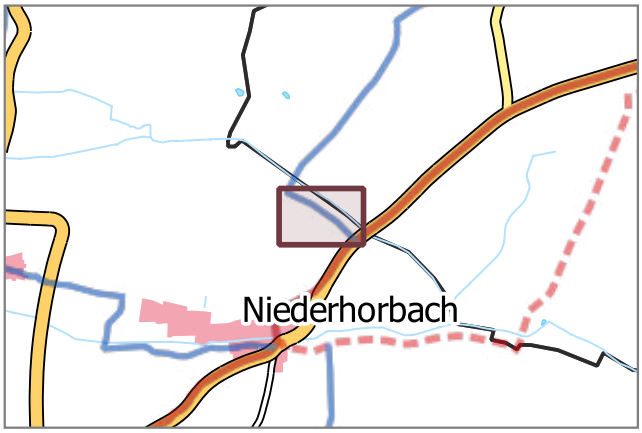
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Die nähe zur Fahrbahn führt zu einem Unsicherheitsempfinden.

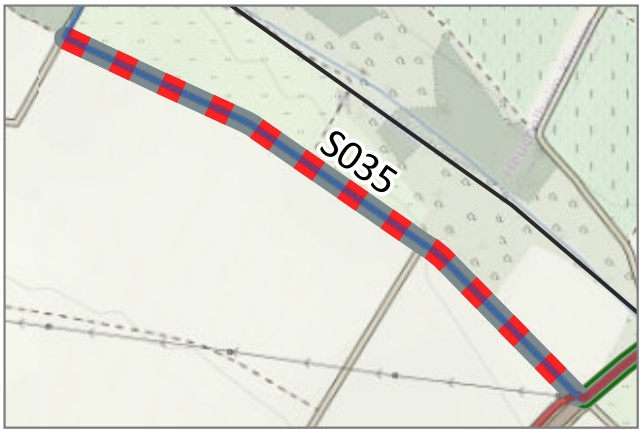
Sonstiges: -

Verbindung:	Niederhorbach - Heuchelheim/ Klingen	Maßnahme Nr.:	**S035**
Kommune 1:	Niederhorbach	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	12 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, LSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

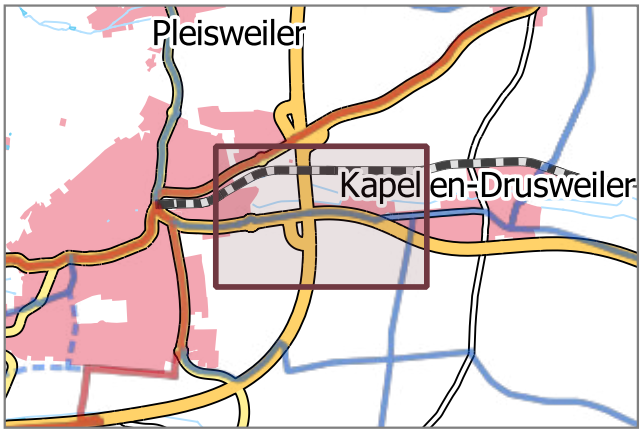
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

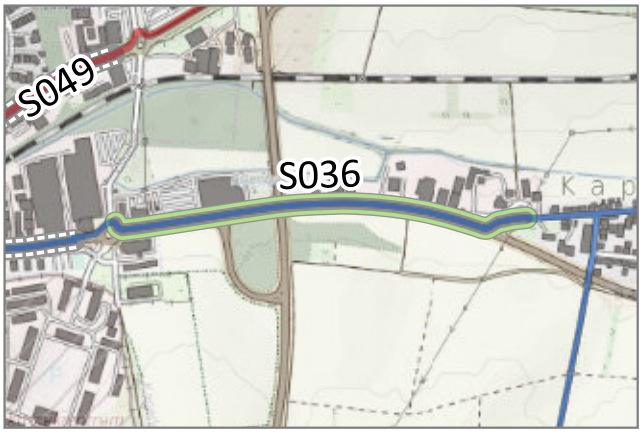
Sonstiges: Der Weg soll im Zuge der abgeschlossenen Pipeline-Arbeiten saniert werden. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Bad Bergzabern - Kapellen-Drusweiler	Maßnahme Nr.:	S036
Kommune 1:	Kapellen-Drusweiler	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	Bad Bergzabern		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 920 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 427
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Bund/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der vorhandene straßenbegleitende Weg ist zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben. Er befindet sich unmittelbar am nördlichen Fahbrbahnrand der B 427.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Radweg und Fahrbahn. Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Fotos:





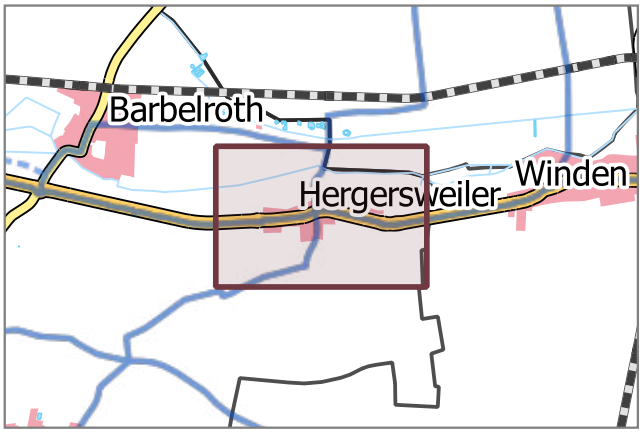
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Die Nähe zur Kfz-Fahrbahn stellt eine Gefahr dar.

Sonstiges: Wenn Schutzeinrichtungen, wie Schutzleitplanken, nicht realisiert werden können, ist eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn zu prüfen, um den Fuß- und Radverkehr besser zu schützen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Hergersweiler	Maßnahme Nr.:	S037
Kommune 1:	Hergersweiler	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02 / VUG_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 780 Meter DTV: 5133 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (B 427)
Beteiligung:	3 3	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen oder Aufpflasterungen.

Fotos:





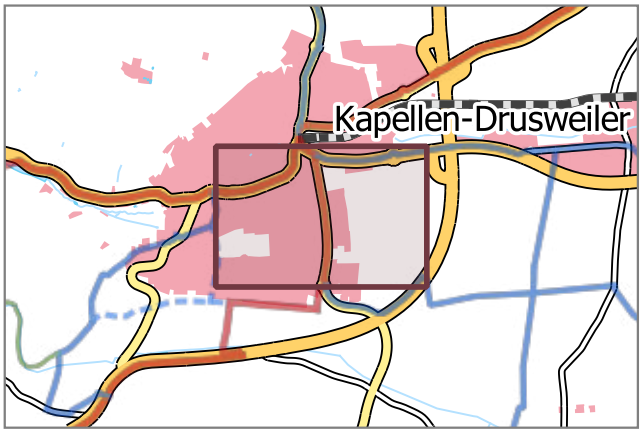
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

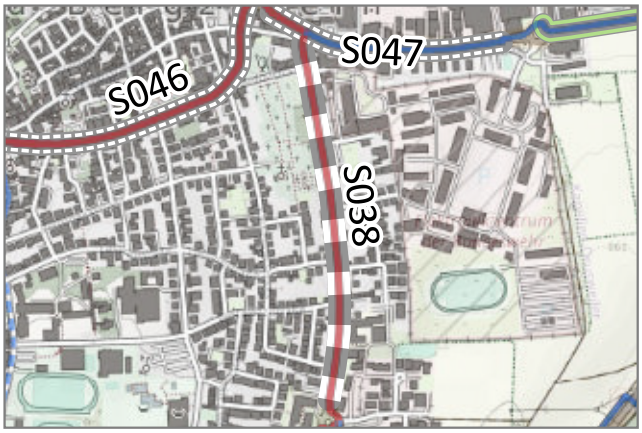
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Bad Bergzabern	Maßnahme Nr.:	S038
Kommune 1:	Bad Bergzabern	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 800 Meter DTV: 2367 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Steinfelder Straße (L 545)
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Baulast:	Land
Beteiligung:	5 0	Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

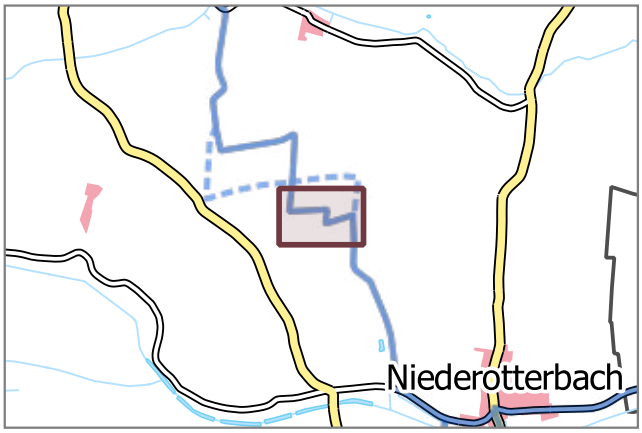
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Steinfeld - Bad Bergzabern	Maßnahme Nr.:	**S039**
Kommune 1:	Niederotterbach	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 520 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	19 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Der Weg ist Teil einer über Wirtschaftswege verlaufenden Verbindung von Steinfeld nach Bad Bergzabern parallel zur L 545. Entlang der L 545 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.
Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

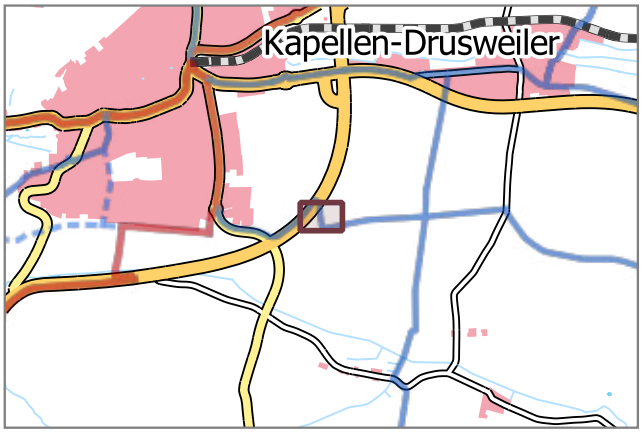
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

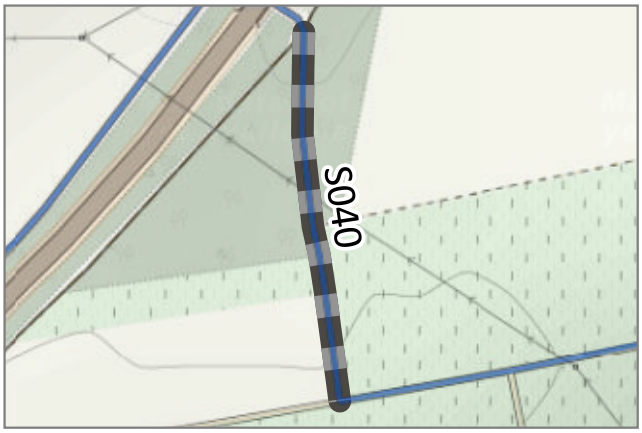
Sonstiges: Es ist auch eine Führung über weitere parallele Wirtschaftswege zu untersuchen (verschiedene mögliche Varianten). Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Bad Bergzabern - Oberhausen	Maßnahme Nr.:	S040
Kommune 1:	Kapellen-Drusweiler	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 160 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	15 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene und zum Teil unbefestigte Oberfläche.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: 140.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

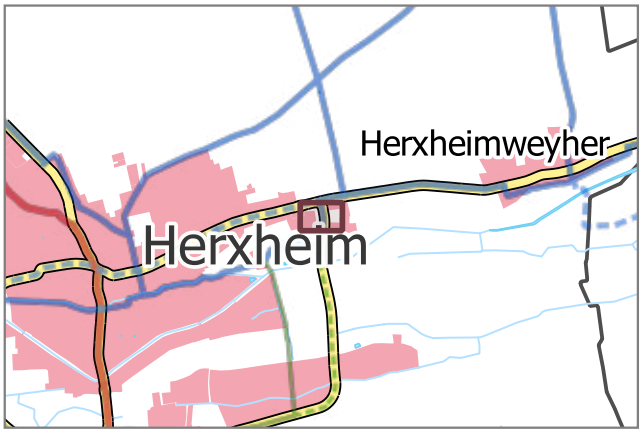
Begründung: Wassergebundene Oberflächen / Gepflasterte Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Herxheim	Maßnahme Nr.:	S041
Kommune 1:	Herxheim	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	GVA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 180 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Im Riegel (L 493)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Schmaler Gehweg "Radverkehr Frei" für beide Richtungen auf der westlichen Seite der Ortsrandstraße. Auf der östlichen Seite ist kein Weg vorhanden.

Beschreibung: Verbreitern des Weges und Sicherung der Einmündungen gemäß Musterlösung. Langfristig sollte zu dem ein Geh- und Radweg auf der Ostseite eingerichtet werden.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

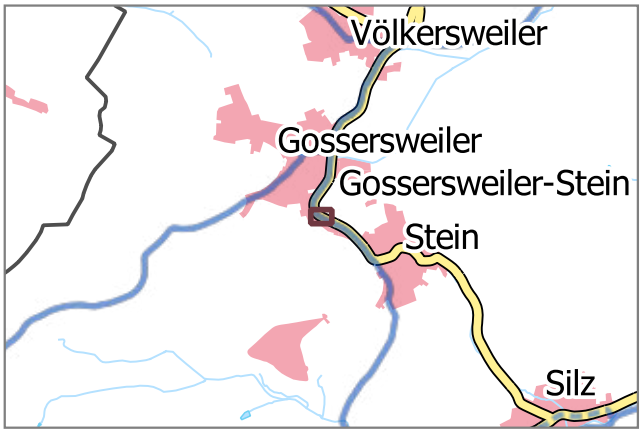
Begründung: Die Bestandsführung im Zweirichtungsradverkehr auf der Westseite über die Einmündungen am Penny-Markt und Zufahrt Firma Tiator hinweg sind für Radfahrende gefährlich.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radwegenetz der Gemeinde Herxheim (PTV Transport Consult GmbH, 2023). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Gossersweiler-Stein	Maßnahme Nr.:	S042
Kommune 1:	Gossweiler-Stein	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 110 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	VGS

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der vorhandene straßenbegleitende Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben.

Beschreibung: Prüfung der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg der den ERA-Regelmaßen entspricht. Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen prüfen.

Fotos:





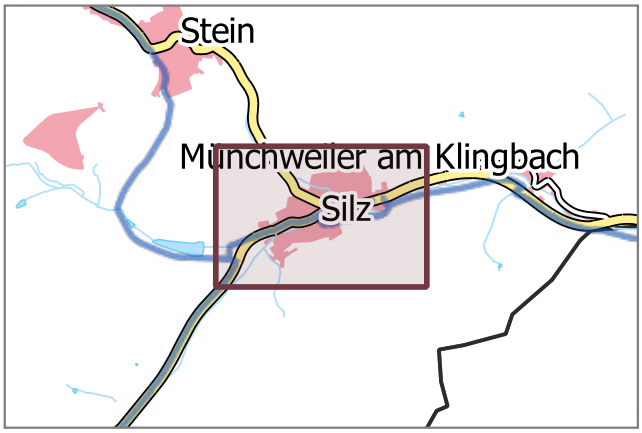
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Silz	Maßnahme Nr.:	S043
Kommune 1:	Silz	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 870 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	2105 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 493
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





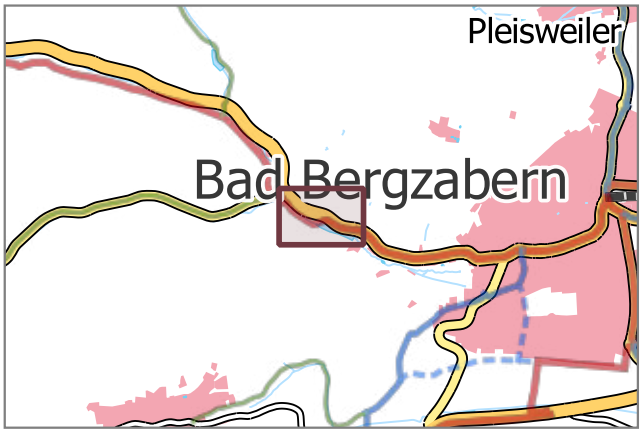
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

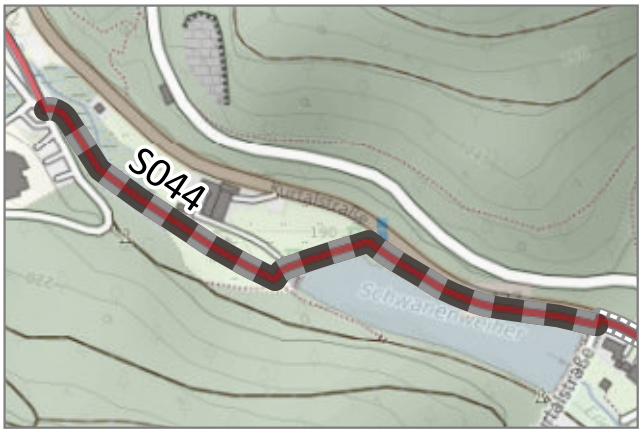
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Bad Bergzabern - Birkenhördt	Maßnahme Nr.:	S044
Kommune 1:	Bad Bergzabern	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 560 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Kurtalstraße (B 427)
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Bund/Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt ist zu schmal und verfügt abschnittsweise über eine wassergebundene Oberfläche mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden B 427 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	400.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

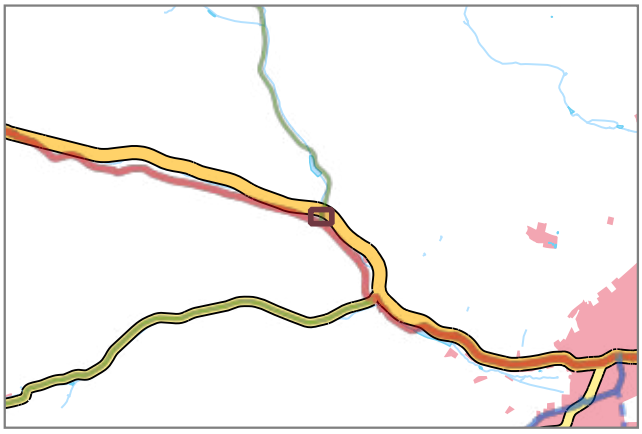
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

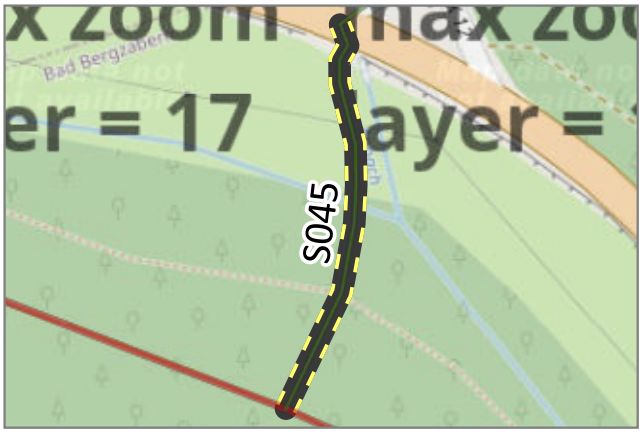
Sonstiges: -

Verbindung:	Blankenborn - Bad Bergzabern	Maßnahme Nr.:	S045
Kommune 1:	Bad Bergzabern	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 90 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH

DTV: k.A.

Lage:



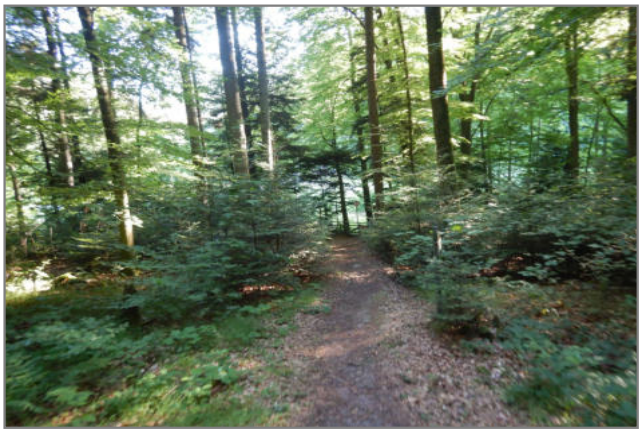


Situation: Die vorhande Brücke war zum Zeitpunkt der Befahrung nicht benutzbar (Juni 2025). Die Zuwege zur Brücke sind zu schmal und weisen eine schadhafte wassergebundene Decke auf.

Beschreibung: Sanieren/Neubau der Brücke und der Zuwege. Ausbau der Wege mit einer asphaltierten Oberfläche.

Fotos:





Priorität: D

Kostenrahmen: 250.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

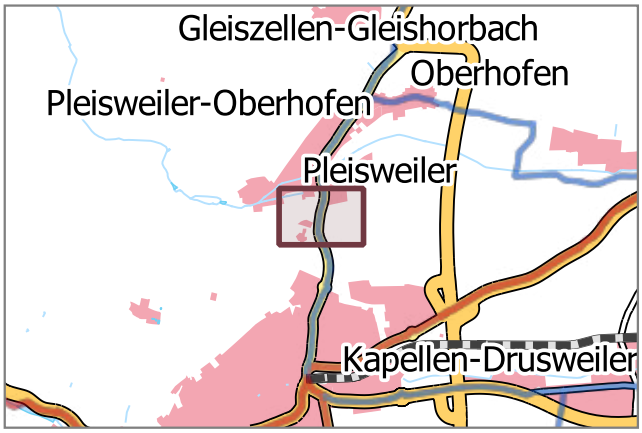
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

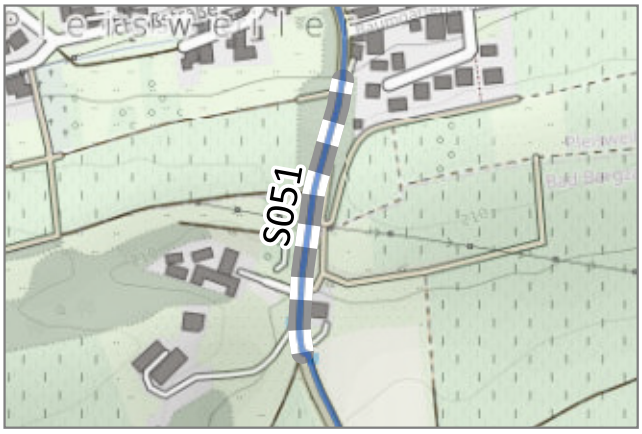
Sonstiges:

Verbindung:	Bad Bergzabern - Pleisweiler-Oberhofen
Kommune 1:	Bad Bergzabern
Kommune 2:	Pleisweiler-Oberhofen
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Beteiligung:	2 0

Maßnahme Nr.:	S051
Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Musterlösung(en):	VUG_01 / RVM_02
Länge:	Ca. 240 Meter DTV: 2672 Kfz/24h
Straße(n):	Weinstraße (L 508)
Baulast:	Land
Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.
Die Markierung von einem einseitigen Schutzstreifen in Steigungsrichtung prüfen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

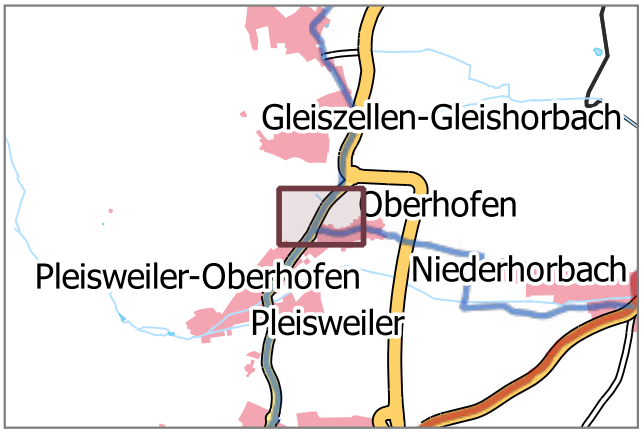
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Pleisweiler-Oberhofen - Gleiszellen-Gleishorbach	Maßnahme Nr.:	S052
Kommune 1:	Pleisweiler-Oberhofen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 290 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 508
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	NSG

DTV: 2672 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende eine umwegige Verbindung über Wirtschaftswege westlich der L 508 nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





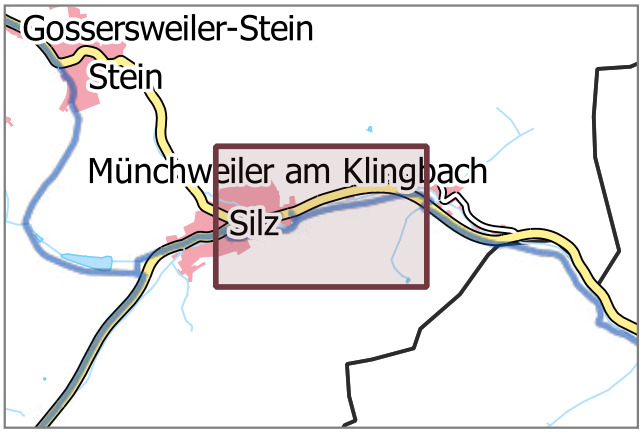
Priorität:	A	Kostenrahmen:	350.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung:	Silz - Münchweiler am Klingbach	Maßnahme Nr.:	S053
Kommune 1:	Silz	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Münchweiler am Klingbach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1170 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	37 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

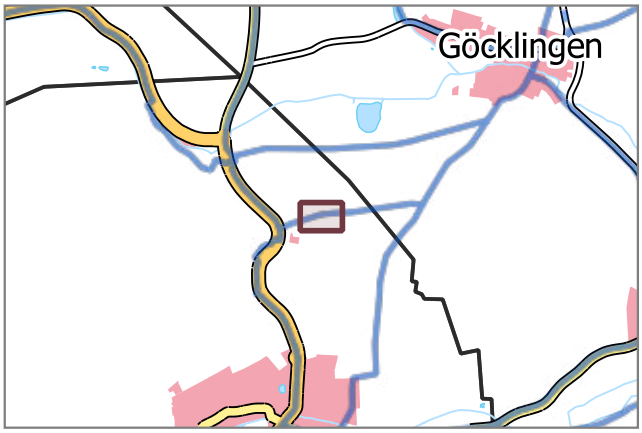
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

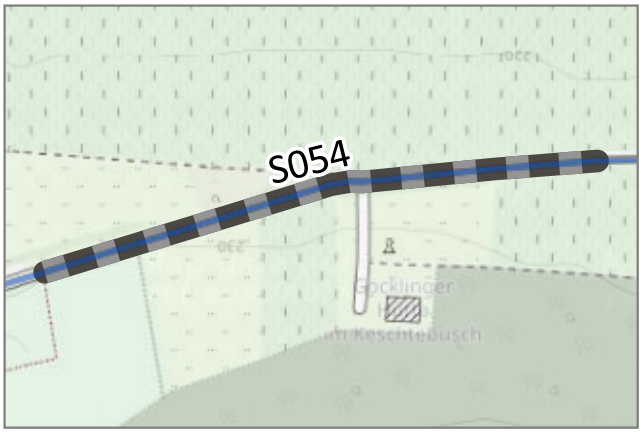
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Klingenmünster - Göcklingen	Maßnahme Nr.:	S054
Kommune 1:	Klingenmünster	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 250 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	19 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Oberfläche.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

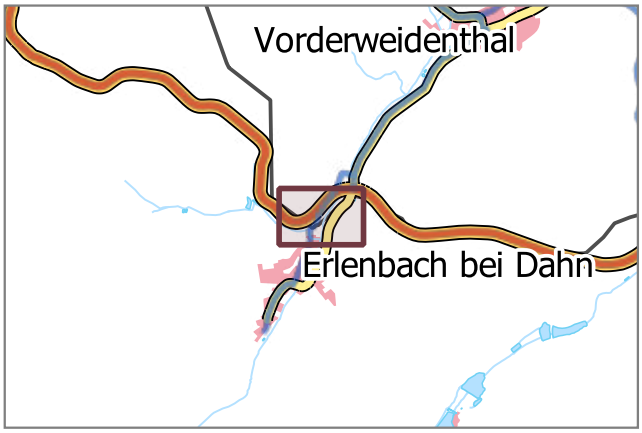
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Erlenbach bei Dahn - Vorderweilenthal	Maßnahme Nr.:	**S055**
Kommune 1:	Vorderweidenthal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 340 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 300.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

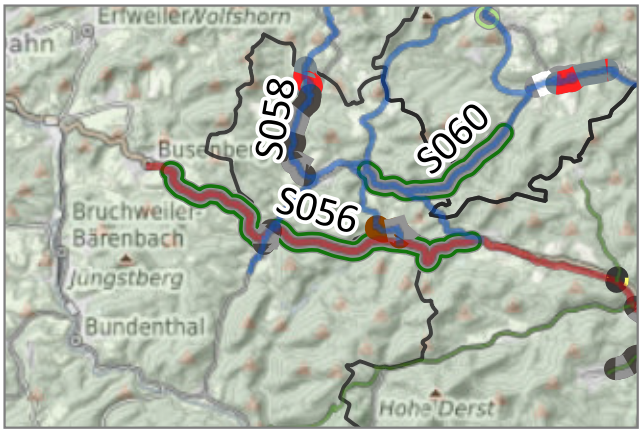
Begründung: Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung:	Birkenhördt - Busenberg	Maßnahme Nr.:	S056
Kommune 1:	Vorderweidenthal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Birkenhördt		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 8270 Meter DTV: 2315 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 427
Beteiligung:	43 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	BT, VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Fortwegen soll untersucht werden.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	5.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

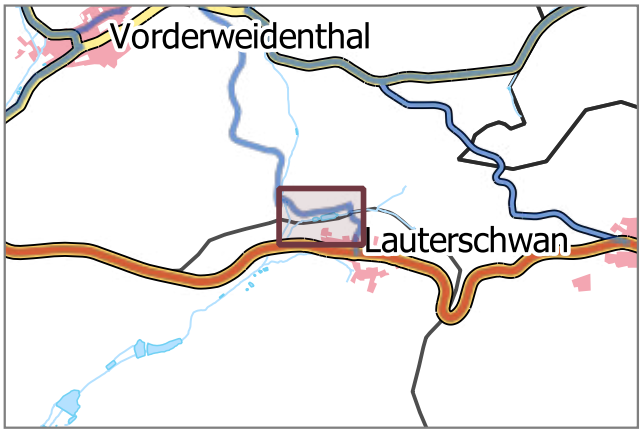
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der (abschnittsweise) hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, d) nicht für den Radverkehr geeignet.

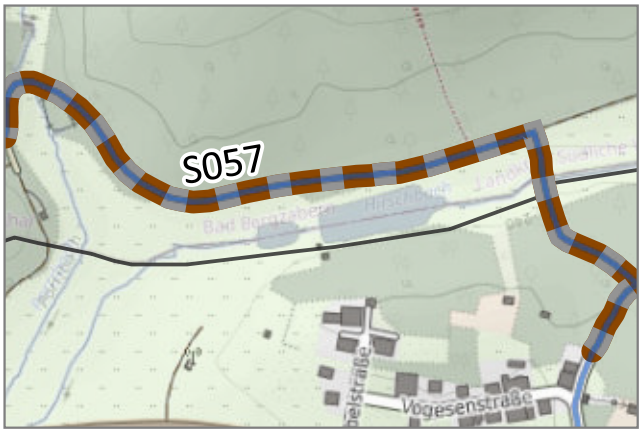
Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Birkenhördt - Vorderweidenthal	Maßnahme Nr.:	S057
Kommune 1:	Vorderweidenthal	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 790 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	27 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Vorderwaidenthal und Lauterschwand.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer einer wassergebundenen Decke.

Fotos:





Priorität: D

Kostenrahmen: 550.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

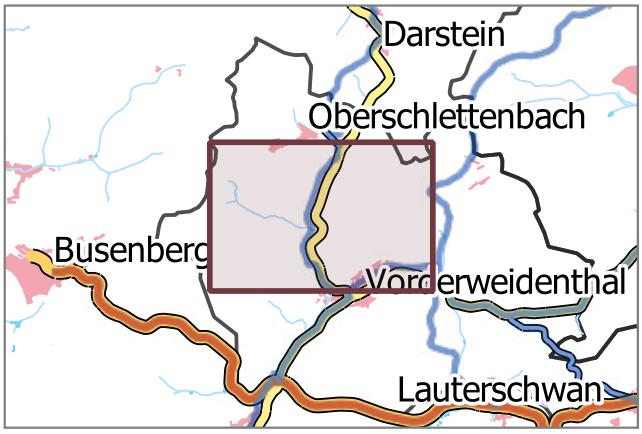
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

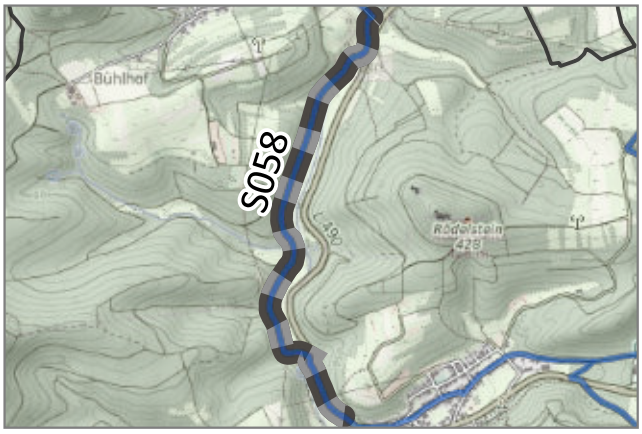
Sonstiges: -

Verbindung:	Vorderweidenthal - Oberschlettenbach	Maßnahme Nr.:	S058
Kommune 1:	Oberschlettenbach	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2070 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 490
Beteiligung:	45 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: 1312 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden L 490 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

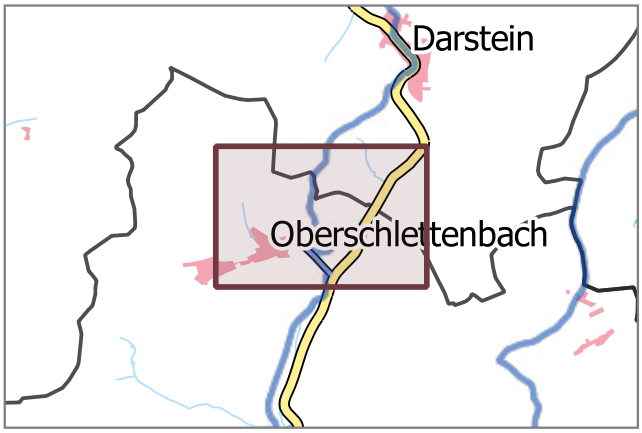
Begründung: Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. (Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.)

Sonstiges:

Verbindung:	Darstein - Oberschlettenbach	Maßnahme Nr.:	S059
Kommune 1:	Oberschlettenbach	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	14 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläch (Grasbüschel zw. den Betonplatten).

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





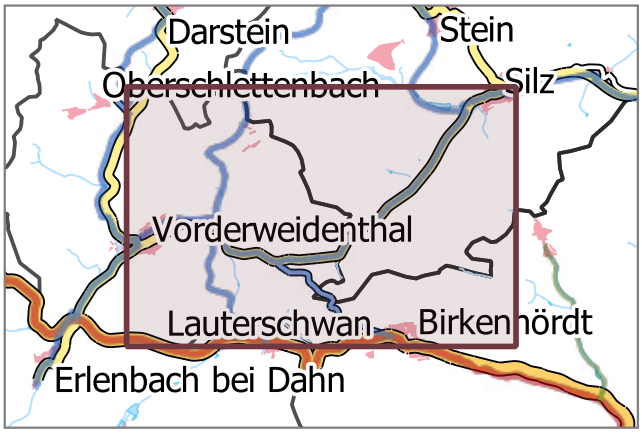
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

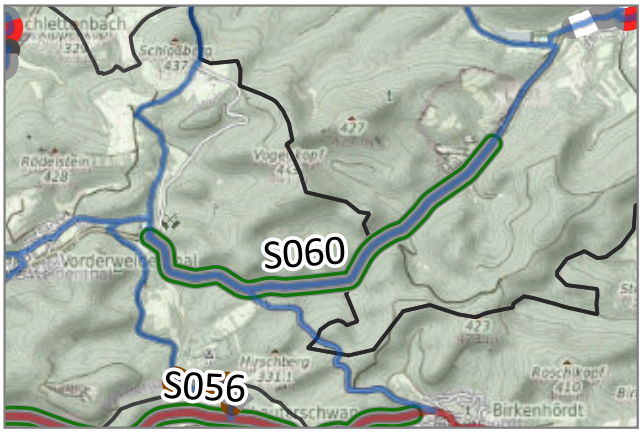
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Silz - Vorderweidenthal	Maßnahme Nr.:	S060
Kommune 1:	Vorderweidenthal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Silz		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 3720 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	DTV:	2105 Kfz/24h
Beteiligung:	246 0	Straße(n):	L 493
		Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BT, VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 70 km/h und ansonsten bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Fortwegen soll untersucht werden.

Fotos:





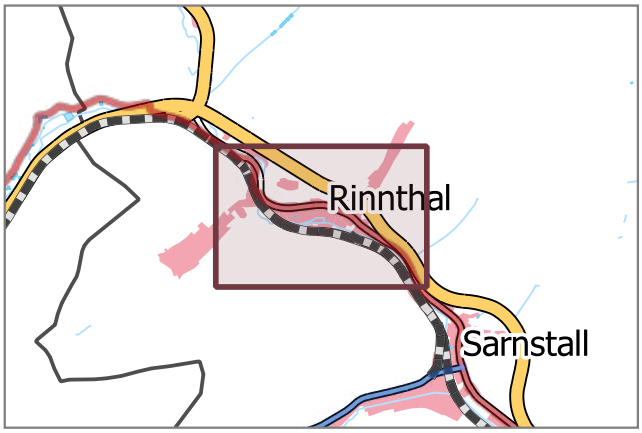
Priorität:	B	Kostenrahmen:	2.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

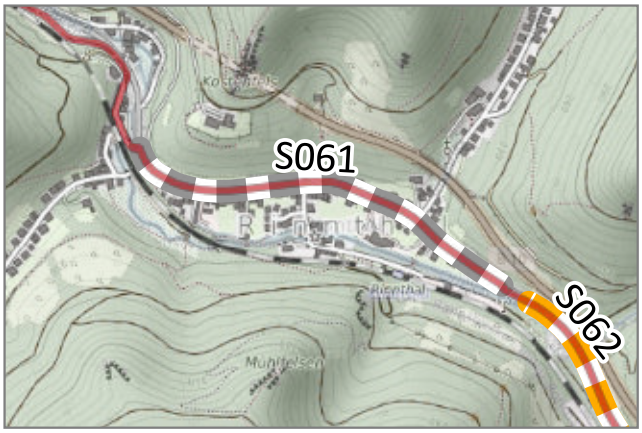
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Rinnthal	Maßnahme Nr.:	S061
Kommune 1:	Rinnthal	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 890 Meter DTV: 1802 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Pirmasenser Straße (L 490)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





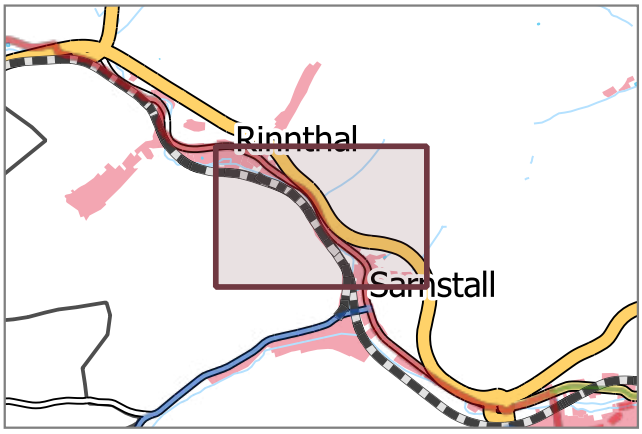
Priorität:	B	Kostenrahmen:	*k. A.*
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	*k. A.*		

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Annweiler am Triffels - Rinnthal	Maßnahme Nr.:	S062
Kommune 1:	Anweiler am Trifels	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 510 Meter DTV: 1802 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (L490)
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radweg befindet sich unmittelbar am Fahrbahnradn der L 490 und ist mit einem Bord von der Fahrbahn getrennt. Es ist keine Schutzleitplanke vorhanden.

Beschreibung: Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.

Fotos:





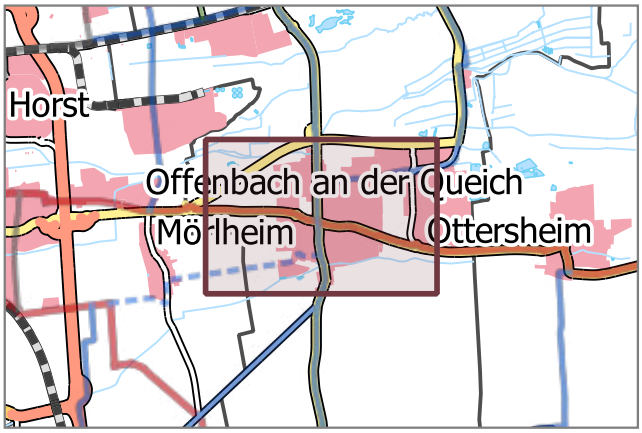
Priorität:	B	Kostenrahmen:	220.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Der Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn ist zu gering (<= 1,75 m). Eine Schutzleitplanke erhöht die Sicherheit für Radfahrende.

Sonstiges: Wenn Schutzeinrichtungen nicht realisiert werden können, ist eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn zu prüfen, um den Fuß- und Radverkehr besser zu schützen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Offenbach an der Queich	Maßnahme Nr.:	S063
Kommune 1:	Offenbach an der Queich	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1680 Meter DTV: 6385 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Essinger Straße / Hauptstraße) (L 542)
Beteiligung:	17 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittsweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





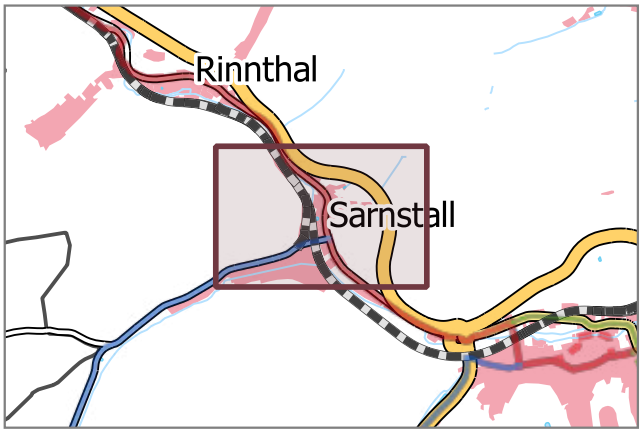
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Rinnthal - Annweiler am Trifels / Lug	Maßnahme Nr.:	S064
Kommune 1:	Anweiler am Trifels	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 560 Meter DTV: 1802 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Pirmasenser Straße (L 490)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

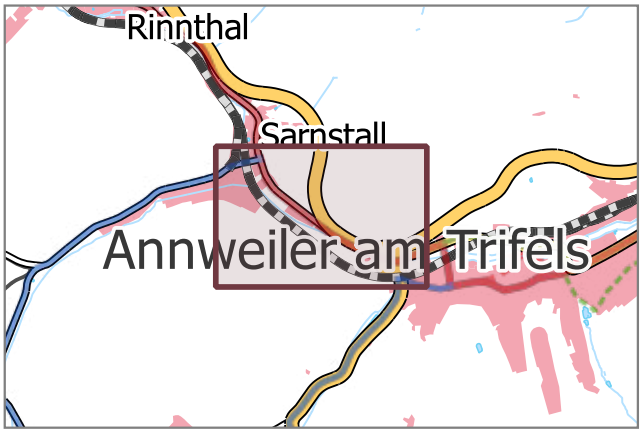
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

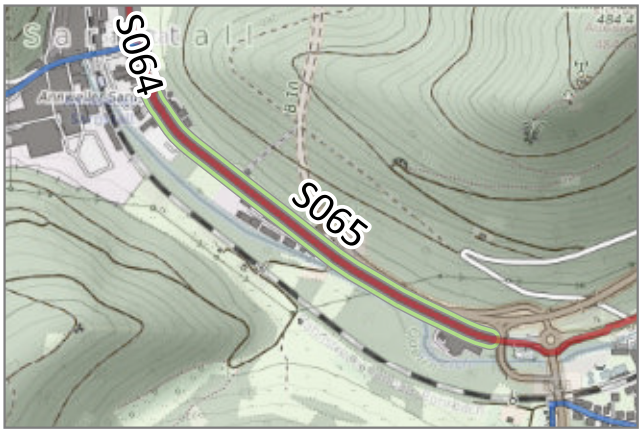
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Annweiler am Triffels - Rinnthal / lug	Maßnahme Nr.:	S065
Kommune 1:	Anweiler am Trifels	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	GVA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 920 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 490
Beteiligung:	4 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 4660 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene (gemeinsame) Geh- und Radweg ist zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen freigegeben. Er beifndet sich unmittelbar am Fahrbahnrand und es ist keine Schutzleitplanke vorhanden. Die Ausfahrten und Einmündungen sind nicht ausreichend gekennzeichnet.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung einer Schutzseinrichtung in Form einer Schutzleitplanke prüfen. Ausfahrten und Einmündungen gemäß Musterlösung sichern.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: *k. A.*

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

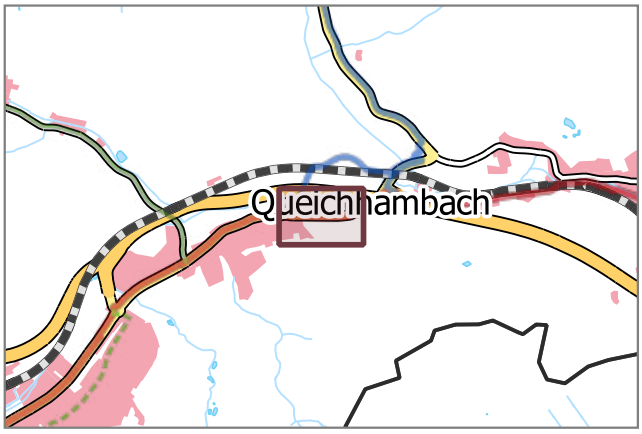
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

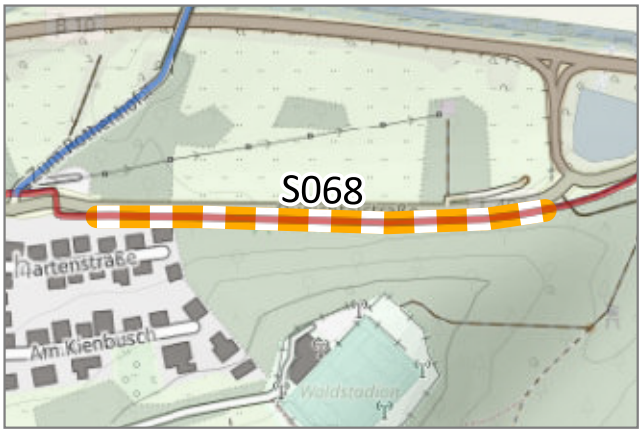
Sonstiges: Wenn Schutzeinrichtungen nicht realisiert werden können, ist eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn zu prüfen, um den Fuß- und Radverkehr besser zu schützen.

Verbindung:	Queichhambach - Albersweiler	Maßnahme Nr.:	S068
Kommune 1:	Annweiler am Trifels	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 390 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 490
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 4041 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radweg befindet sich unmittelbar am Fahrbahnrand der L 490. Es ist keine Schutzeinrichtung vorhanden.

Beschreibung: Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.

Fotos:





Priorität: C

Kostenrahmen: 170.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

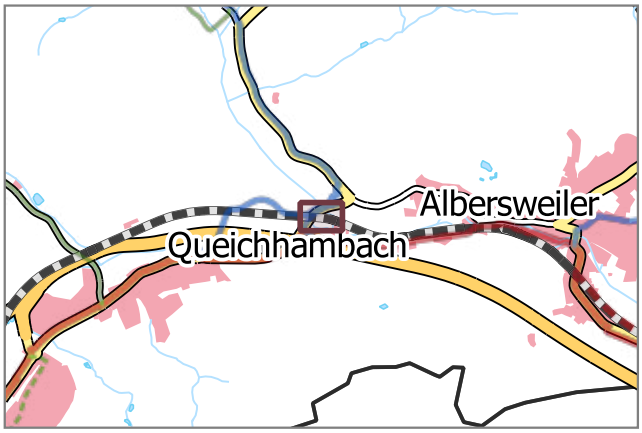
Begründung: Der Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn entspricht nicht den Regelwerken (<= 1,75 m). Eine Schutzleitplanke erhöht die Sicherheit für Radfahrende.

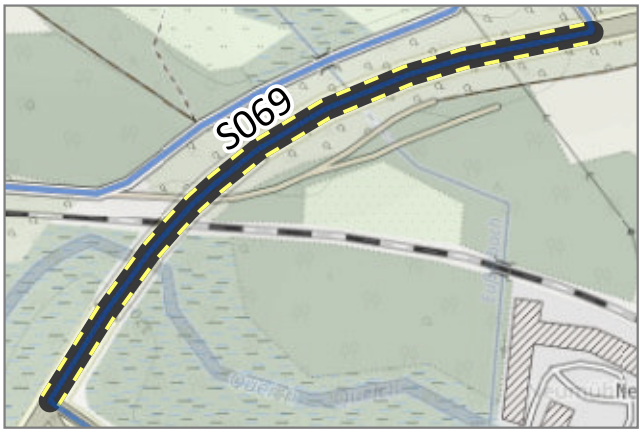
Sonstiges: Wenn Schutzeinrichtungen nicht realisiert werden können, ist eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn zu prüfen, um den Fuß- und Radverkehr besser zu schützen.

Verbindung:	Annweiler am Trifels - Dernbach/ Eußertal	Maßnahme Nr.:	S069
Kommune 1:	Annweiler am Trifels	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 300 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 505
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH

DTV: 3727 Kfz/24h

Lage:





Situation: Entlang der Brücke der L505 über die Bahntrasse sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

Beschreibung: Einrichtung von Radverkehrsanlagen entlang der Brücke oder Bau einer Radverkehrsbrücke zur Anbindung des Radweges in Richtung Eußerthal.

Fotos:





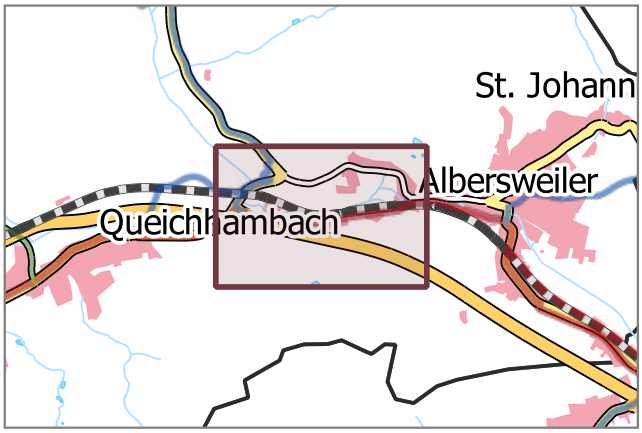
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

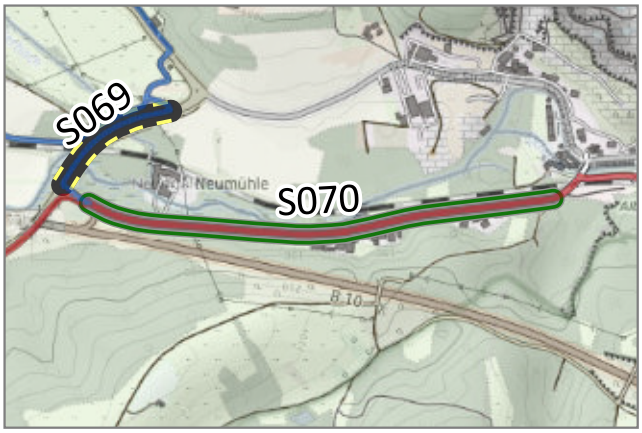
Begründung: Die aktuelle Führung über den Steinbruch ist aufgrund des Schwerverkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Die Führung im Mischverkehr auf der L505 ist aufgrund des hohen Kfz-Geschwindigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsstärke nicht geeignet.

Sonstiges: Der Knotenpunkt der L 505 mit der B10 wird derzeit vom LBM umgeplant. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Annweiler am Trifels - Albersweiler	Maßnahme Nr.:	S070
Kommune 1:	Annweiler am Trifels	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	RVM_01 / PKM_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1020 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Am Bahnhof
Beteiligung:	30 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der Radverkehr wir in Richtung Westen auf der Fahrbahn geführt und in Richtung Osten auf einem Standstreifen/Radfahrstreifen, der nicht als Radweg beschildert ist.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zw. Albersweiler und Queichhambach. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es wird auch eine Variante nördlich der Queich untersucht. Alternativ zu einem Wegeneubau soll auch ein Radfahrstreifen mit baulicher Trennung und Führung auf der Fahrbahn mit Piktogramen und einer Geschwindigkeitsredurierung untersucht werden.

Fotos:





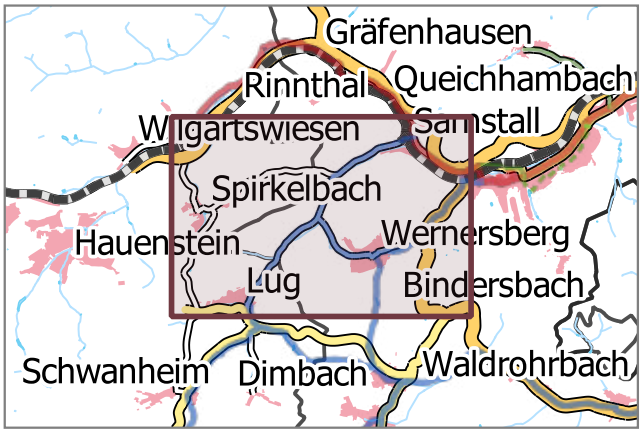
Priorität:	A	Kostenrahmen:	680.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Dies ist ein Lückenschluss auf der Verbinsung Annweiler - Landau.

Sonstiges: Alternativ: Radfahrstreifen mit baulicher Trennung + Führung auf Fahrbahn mit Piktogramen + Geschwindigkeitsredurierung.
Die Maßnahme ist Abhängig von den Planungen des LBM zum Knotenpunkt L505/B10.

Verbindung:	Lug - Annweiler am Trifels	Maßnahme Nr.:	S071
Kommune 1:	Wernersberg	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Annweiler am Trifels		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 3700 Meter DTV: 2637 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	K 65
Beteiligung:	102 4	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	BT, VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.Die Nutzung und der Ausbau von parallelen Fortwegen soll untersucht werden.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 2.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

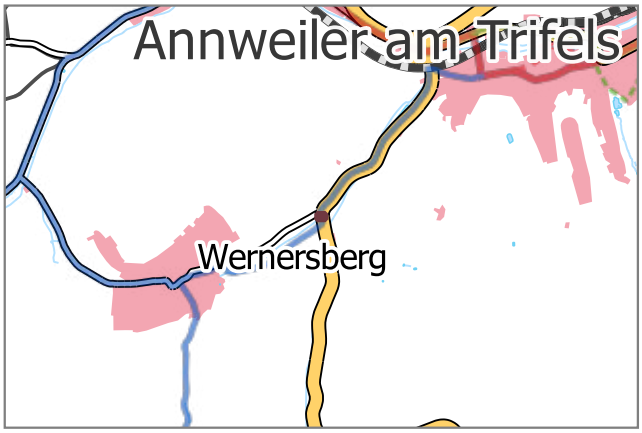
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der (abschnittsweise) hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

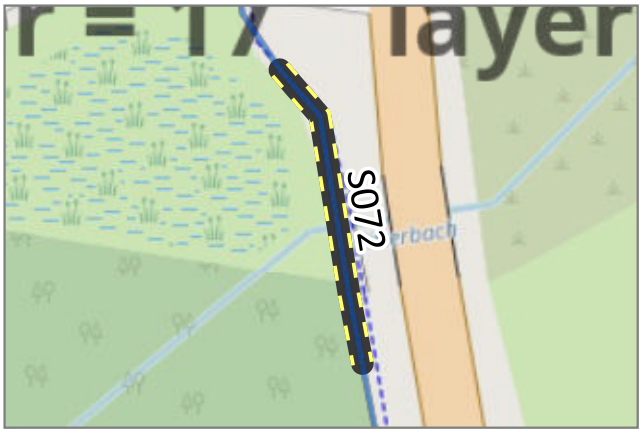
Sonstiges: In einer Untersuchung der AR Mobilitätsplanung für den LBM (2019) wurde ein straßenbegleitender Neubau bereits bewertet: Ein straßenbegleitedner Neubau über die gesamte Länge sei aufgrund der Steigung und Bach- und Hanglage nur mit herblichem Aufwand möglich. Eine kombinierte Führung auf neu gebauten Wegen und im Mischverkehr auf der Kreisstraße wird darin empfohlen.

Verbindung:	Annweiler am Trifels - Wernersberg	Maßnahme Nr.:	S072
Kommune 1:	Wernersberg	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 48
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Bund/Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Die Bestehende Brücke weist eine Holzoberfläche auf.

Beschreibung: Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative.

Fotos:





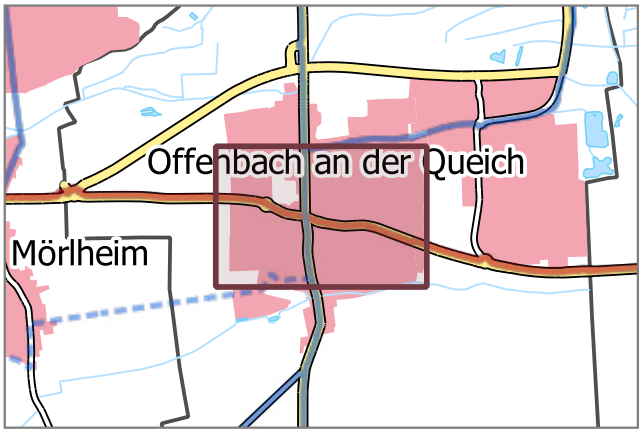
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Holzoberflächen können bei Nässe sehr rutschig werden und stellen eine Unfallgefahr dar.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Offenbach an der Queich	Maßnahme Nr.:	S073
Kommune 1:	Offenbach an der Queich	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 660 Meter DTV: 7158 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Landauer Straße / Germersheimer Straße (L 509)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittsweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

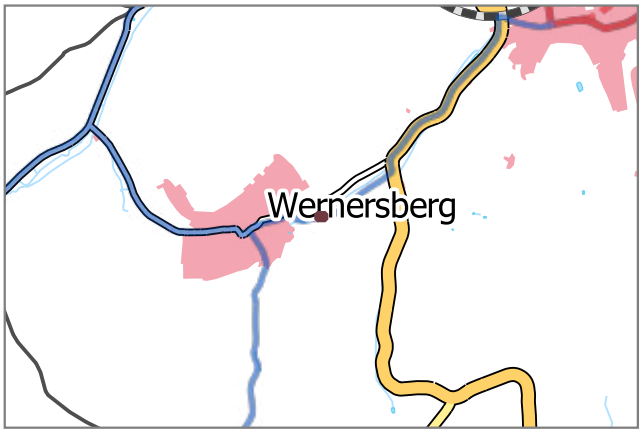
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

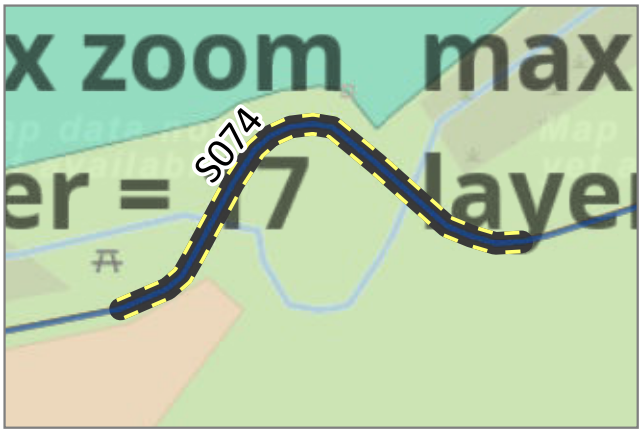
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Annweiler am Trifels - Wernersberg	Maßnahme Nr.:	S074
Kommune 1:	Wernersberg	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 50 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Radverkehrsbrücke mit Holzoberfläche und Sperrpfosten.Der Weg verläuft in einer scharfen Kurve und ist schlecht einsehbar.

Beschreibung: Aufstellen von Warnhinweisen für den kurvigen Streckenverlauf. Anpassen der Brückenoberfläche mit einer rutschfesten Alternative. Entfernen der Sperrpfosten. Verbreitern des Weges im Kurvenbereich.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

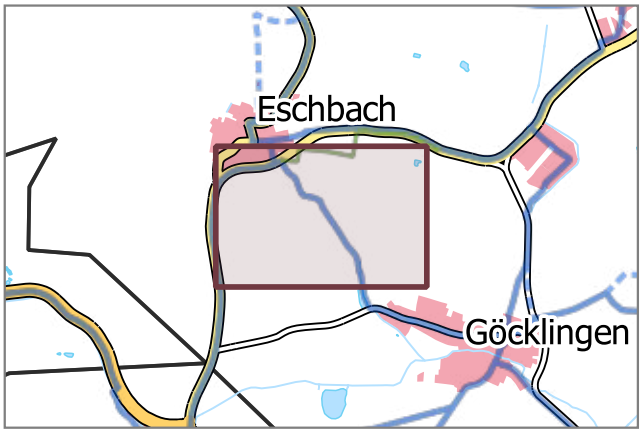
Begründung: Radfahrer sollen auf die Gefahrensituation hingewiesen werden und im Kurvenbereich mehr Platz zum Ausweichen haben. Die Holzoberlfäche stellt eine Unfallgefahr bei nässe dar. Die Sperrpfosten sind ein Hinderniss für den Radverkehr und stellen gerade bei Dunkelheit eine Gefahr dar.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Göcklingnen - Eschbach	Maßnahme Nr.:	**S075**
Kommune 1:	Göcklingen	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	Eschbach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 920 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	14 15	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Alternativ: Sanierung der wassergebundenen Decke.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

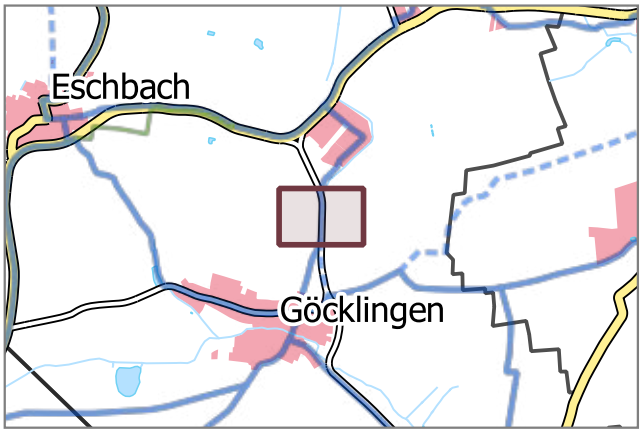
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Der Wegeabschnitt sei laut der Landwirtschaft 2009 renaturiert worden. Aspekte des Naturschutzes sind hier gegenüber den Belangen des Radverkehrs abzuwägen.

Verbindung:	Göcklingen - Ilbesheim	Maßnahme Nr.:	S076
Kommune 1:	Göcklingen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 320 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	K 17
Beteiligung:	18 4	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 1337 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen soll geprüft werden. Ein östlicher Neubau eines Radweges bis Zum Knotenpunkt K17/Steinstraße Einfahrt Göcklingen wird von der Kommune vorgeschlagen.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	230.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

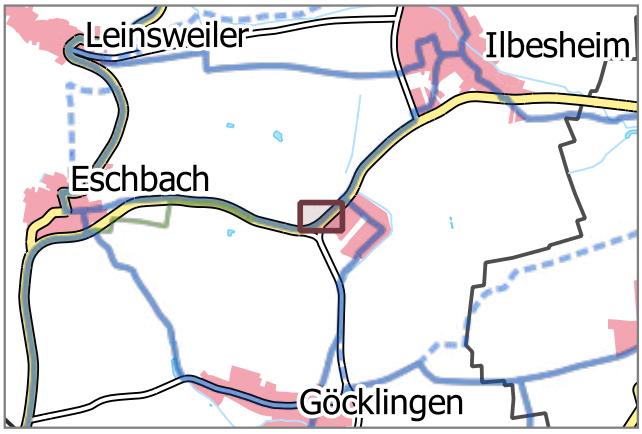
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

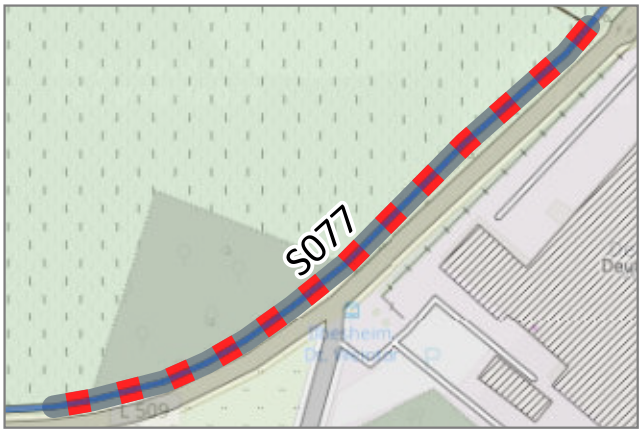
Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Eschbach - Ilbesheim	Maßnahme Nr.:	S077
Kommune 1:	Ilbesheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 290 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	18 1	Baulast:	Land/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche (Wurzelaufbrüche).

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

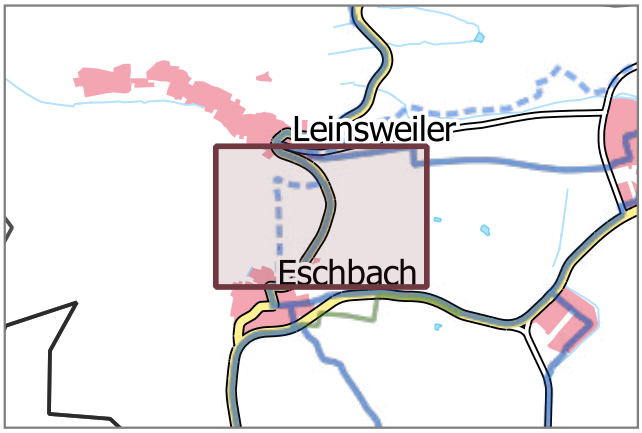
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Eschbach - Leinsweiler	Maßnahme Nr.:	S078
Kommune 1:	Leinsweiler	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Eschbach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 500 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 508
Beteiligung:	8 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 2328 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Derzeit können Radfahrende die umwegigere Verbindung über Wirtschaftswege nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges bis zum Leinsweiler Hof. Ab dort Führung auf dem straßenbegleitenden Wirtschaftsweg. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: 400.000 €

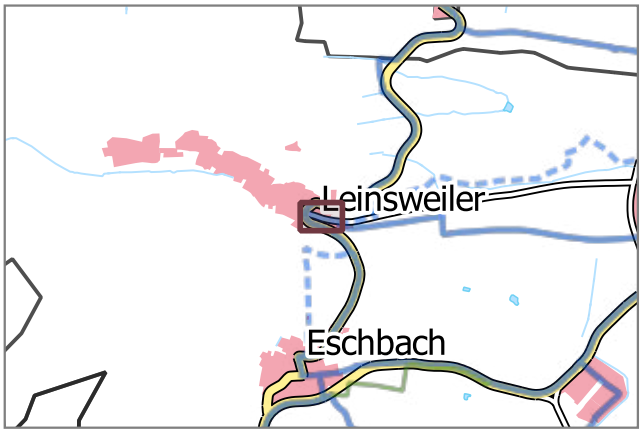
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Die aktuelle Führung ist umwegig, weist eine große Steigung auf und der Wirtschaftsweg ist in einem schlechten Zustand (sanierungsbedürftig).

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Leinsweiler	Maßnahme Nr.:	S079
Kommune 1:	Leinsweiler	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 460 Meter DTV: 2328 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Weinstraße (L 508)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums vor allem in den Ortseingangsituationen. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

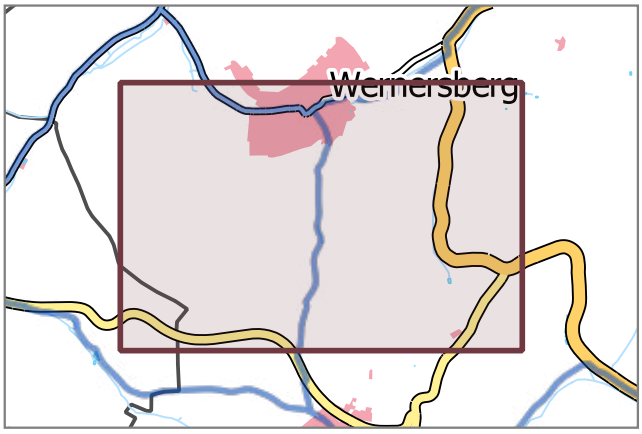
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Wernersberge - Völkersweiler	Maßnahme Nr.:	**S080**
Kommune 1:	Völkersweiler	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1000 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	24 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt auf Teilstücken über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften betoniert/ asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C

Kostenrahmen: *k. A.*

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

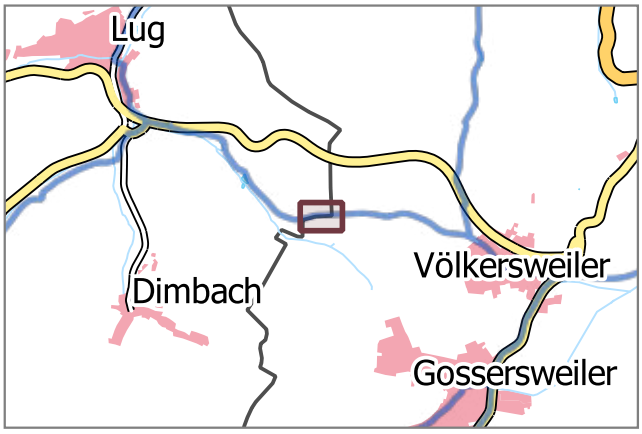
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

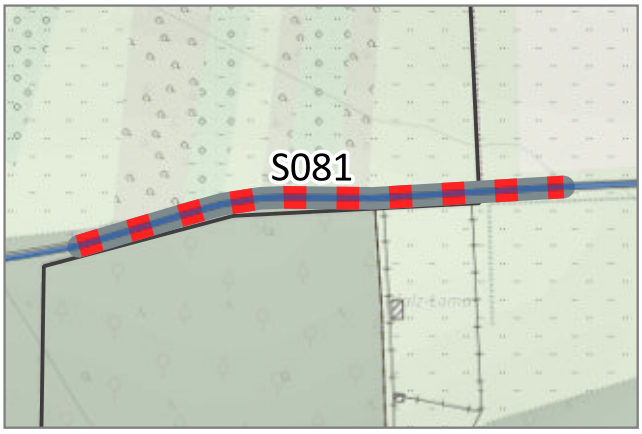
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Lug - Völkersweiler	Maßnahme Nr.:	S081
Kommune 1:	Völkersweiler	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 210 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	19 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche (Wurzelaufbrüche).

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

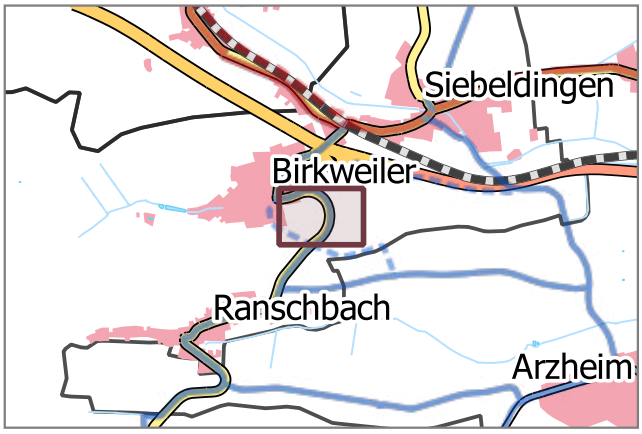
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

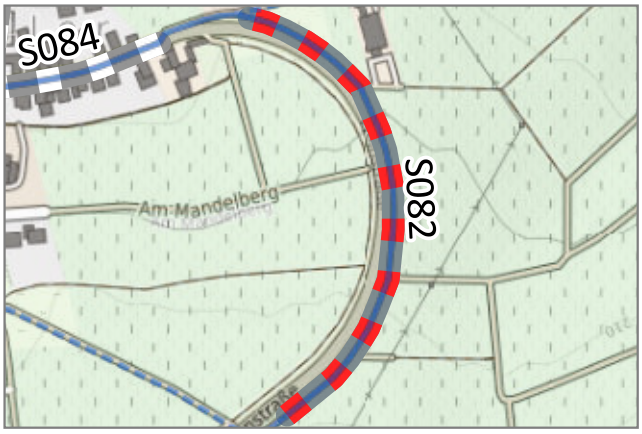
Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Birkenweiler - Ranschbach	Maßnahme Nr.:	S082
Kommune 1:	Birkweiler	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 440 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	13 1	Baulast:	Land/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

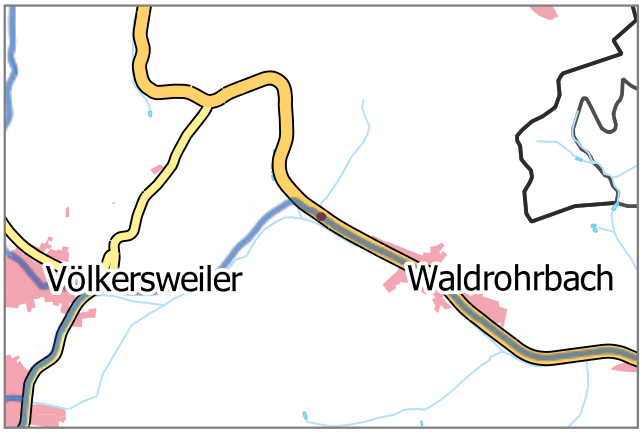
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Waldrohrbach - Völkersweiler	Maßnahme Nr.:	S083
Kommune 1:	Waldrohrbach	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	DPO_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 48
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Bund/Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Die Bestehende Brücke weist eine Holzoberfläche auf. Die Sperrpfosten vor und hinter der Brücke sind für den Radverkehr hinderlich.

Beschreibung: Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative. Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen oder entfernen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).

Fotos:





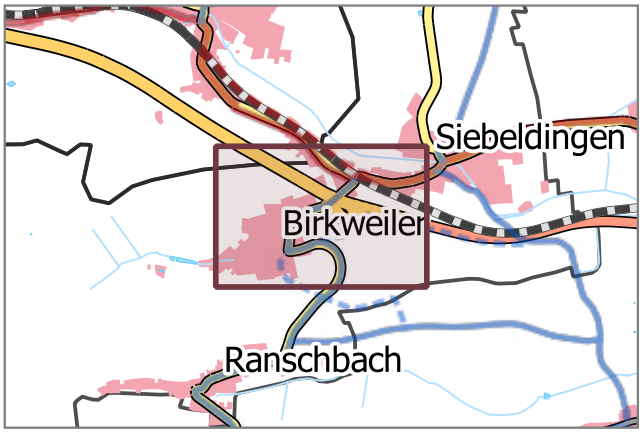
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Holzoberflächen können bei Nässe sehr rutschig werden und stellen eine Unfallgefahr dar. Nicht den Regelwerken entsprechende Sperrpfosten behindern Radfahrende teilweise erheblich.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Birkweiler - Siebeldingen	Maßnahme Nr.:	S084
Kommune 1:	Birkweiler	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 810 Meter
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	2328 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Weinstraße (L508)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (Vor dem Kindergarten abschnittsweise Tempo 30).

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





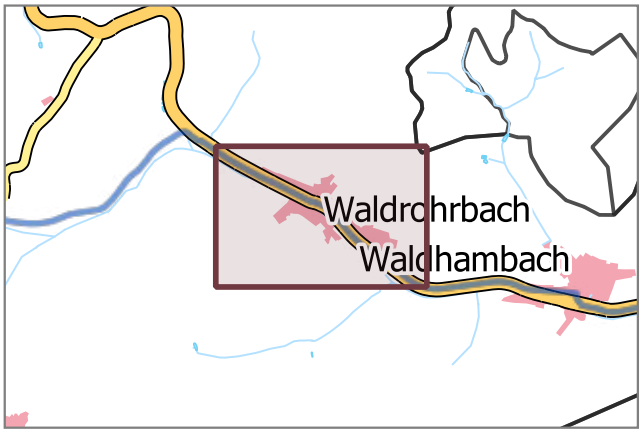
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

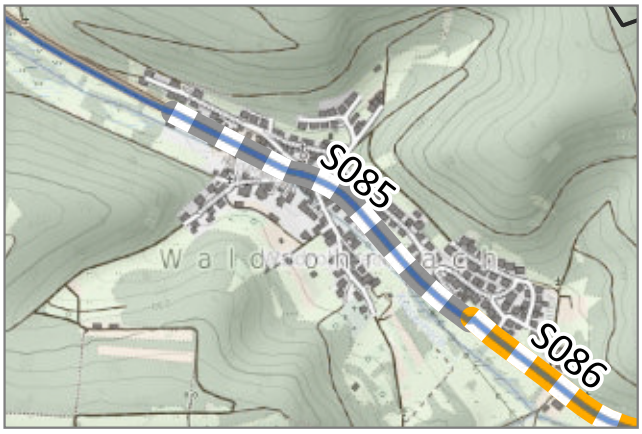
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Waldrohrbach	Maßnahme Nr.:	S085
Kommune 1:	Waldrohrbach	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 800 Meter DTV: 4425 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 48
Beteiligung:	3 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	BT, VSG

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h bzw. abschnittweise 70 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

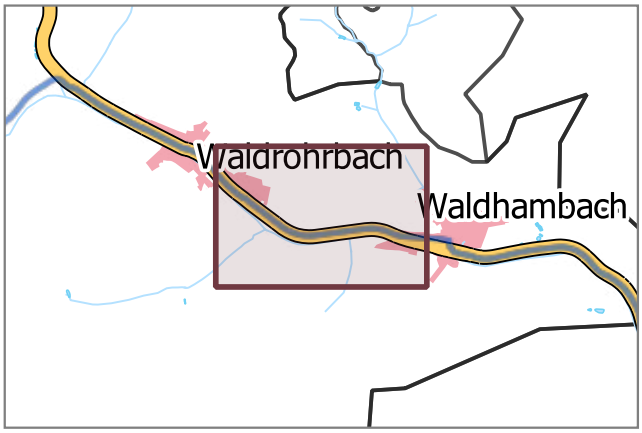
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Walsrohrbach - Waldhambach	Maßnahme Nr.:	S086
Kommune 1:	Waldrohrbach	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	Waldhambach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1090 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	4425
Beteiligung:	4 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	BT, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radweg befindet sich unmittelbar am nördlichen Fahrbahnrand der B 48. Es ist keine Schutzeinrichtung vorhanden.

Beschreibung: Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Radweg und Fahrbahn.

Fotos:





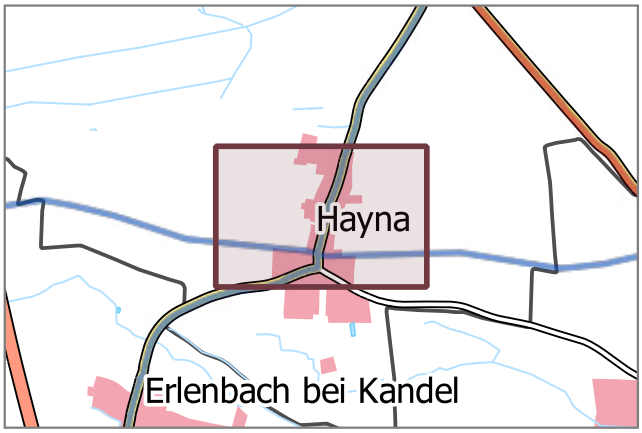
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 450.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Der Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn entspricht nicht den Regelwerken (<= 1,75 m). Eine Schutzleitplanke erhöht die Sicherheit für Radfahrende.

Sonstiges: Wenn Schutzeinrichtungen nicht realisiert werden können, ist eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn zu prüfen, um den Fuß- und Radverkehr besser zu schützen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Hayna	Maßnahme Nr.:	S087
Kommune 1:	Herxheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 860 Meter
Schulverbindung:	Ja	DTV:	4097 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (L 542)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (Nachts aufgrund von Lärmschutz 30 km/h).

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen und Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

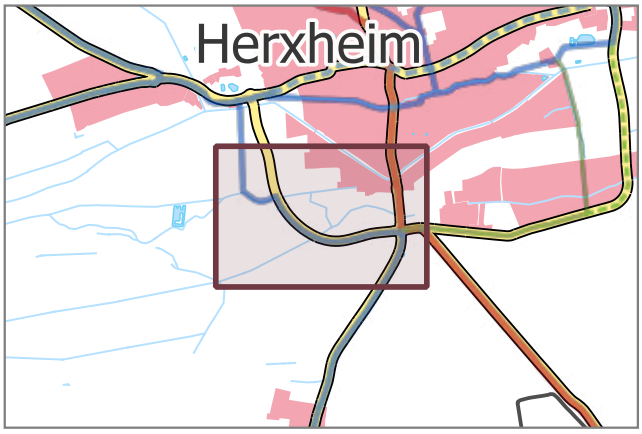
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Herxheim	Maßnahme Nr.:	S088
Kommune 1:	Herxheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1180 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	15 0	Baulast:	Land/Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Wassergebundener straßenbegleitender Geh- und Radweg (geringe Breite).

Beschreibung: Herstellung eines durchgehenden, befestigten Geh- und Radweg entland der Ortsrandstraße.
Belag der Holzbrücken rutschfest optimieren.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: 850.000 €

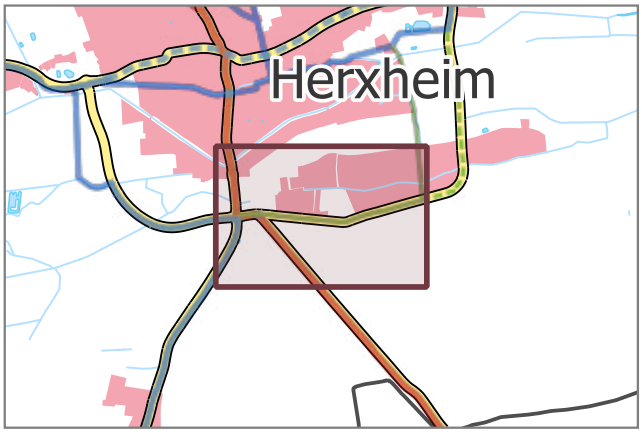
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

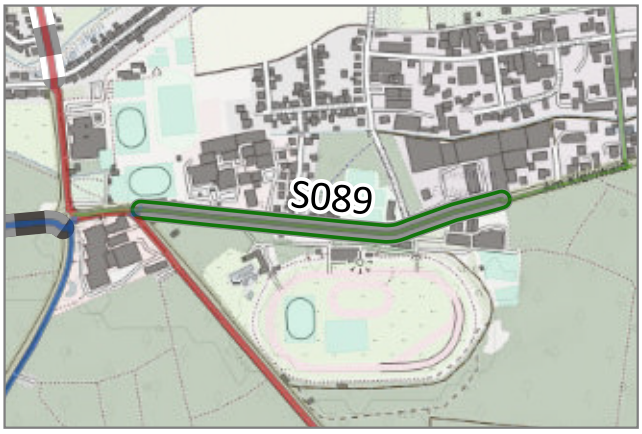
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radwegenetz der Gemeinde Herxheim (PTV Transport Consult GmbH, 2023).
Die Umsetzung der Maßnahme ist für das Jahr 2025 geplant.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Herxheim	Maßnahme Nr.:	S089
Kommune 1:	Herxheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 800 Meter DTV: 4097 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	St. Christopherus Straße
Beteiligung:	17 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es besteht ein gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der St. Christophorus Straße. Der Weg ist zu schmal und quert mehrere Einmündungen und Parkplatzzufahrten.

Beschreibung: Neubau eines Radweges in östliche Richtung durch Entfall von Stellplätzen und Wegeausbau. Als Alternative: Schaffung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Osten ggfs. zulasten von Stellplätzen auf der Südseite. Einrichten von zusätzlichen Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	600.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

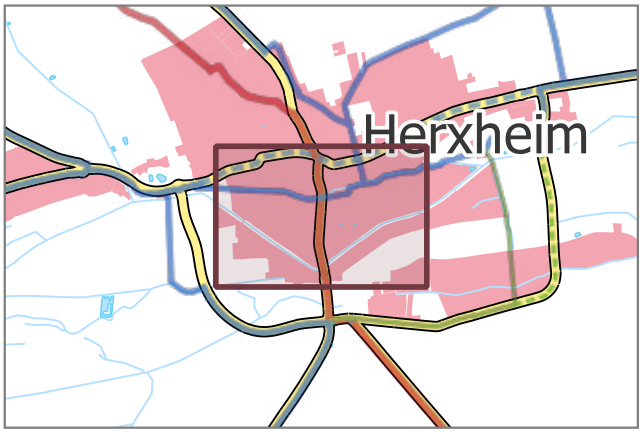
Begründung: Die Führung im Zweirichtungsradverkehr auf der Nordseite der Straße birgt Unfallrisiken für den Radverkehr. Die Herstellung einer verkehrssicheren Radwegeführung auf der Südseite liegt daher in der Pflicht des Straßenbaulastträgers.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radwegenetz der Gemeinde Herxheim (PTV Transport Consult GmbH, 2023).

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Herxheim
Kommune 1:	Herxheim
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Beteiligung:	5 0

Maßnahme Nr.:	S091
Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Länge:	Ca. 760 Meter DTV: 4097 Kfz/24h
Straße(n):	Holzgasse (L 542)
Baulast:	Land
Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

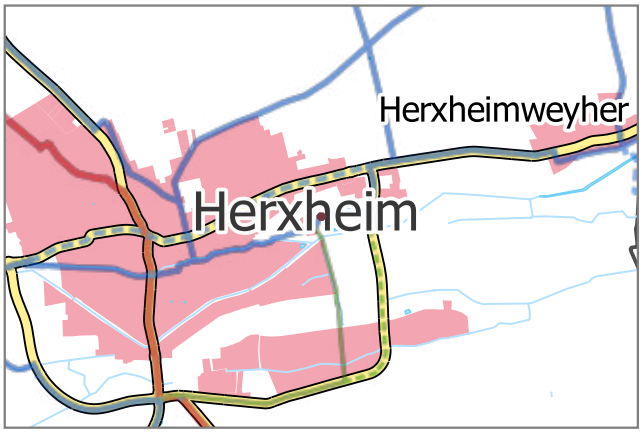
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Herxheim	Maßnahme Nr.:	S093
Kommune 1:	Herxheim	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	DPO_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	0 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Die Bestehende Brücke weist eine Holzoberfläche auf. Die Sperrpfosten vor und hinter der Brücke sind für den Radverkehr hinderlich.

Beschreibung: Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative. Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen oder entfernen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: *k. A.*

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

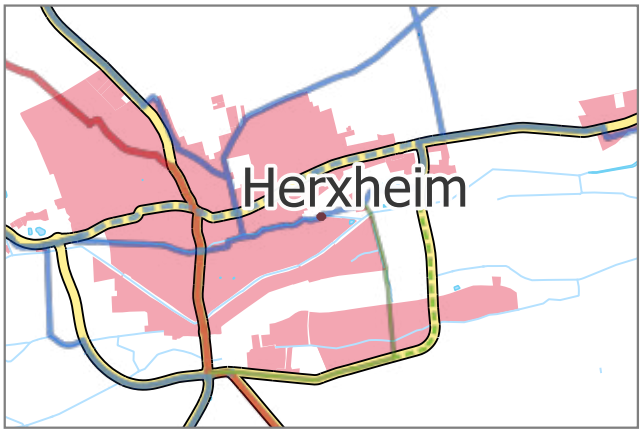
Begründung: Holzoberflächen können bei Nässe sehr rutschig werden und stellen eine Unfallgefahr dar. Nicht den Regelwerken entsprechende Sperrpfosten behindern Radfahrende teilweise erheblich.

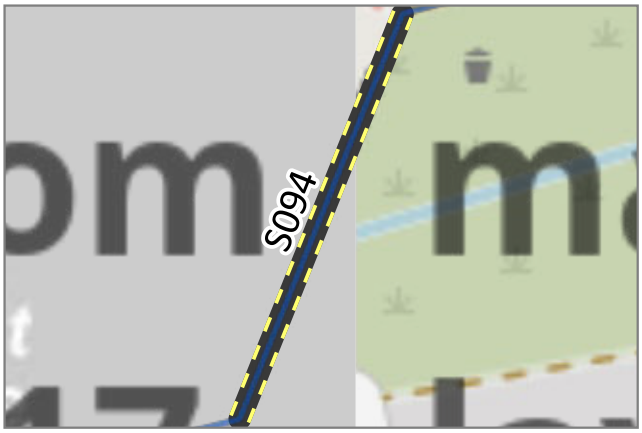
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Herxheim	Maßnahme Nr.:	S094
Kommune 1:	Herxheim	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	DPO_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Die Bestehende Brücke weist eine Holzoberfläche auf. Die Sperrpfosten vor und hinter der Brücke sind für den Radverkehr hinderlich.

Beschreibung: Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative. Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen oder entfernen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

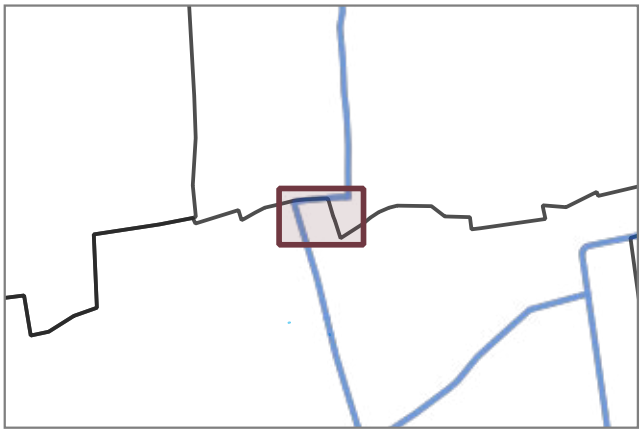
Begründung: Holzoberflächen können bei Nässe sehr rutschig werden und stellen eine Unfallgefahr dar. Nicht den Regelwerken entsprechende Sperrpfosten behindern Radfahrende teilweise erheblich.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ottersheim bei Landau - Herxheim	Maßnahme Nr.:	S095
Kommune 1:	Herxheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 590 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke und ist zum Teil unbefestigt (Spurweg)

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: C

Kostenrahmen: 500.000 €

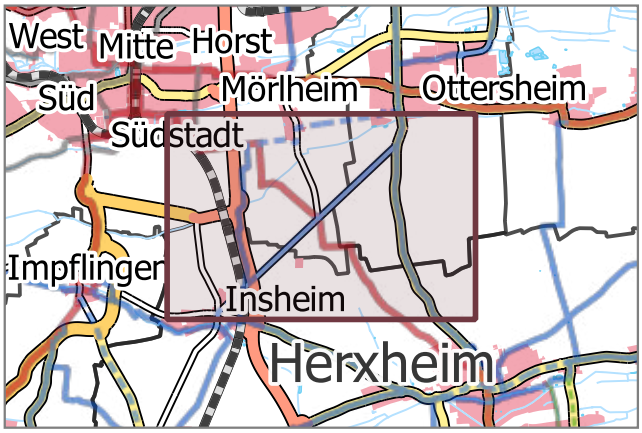
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

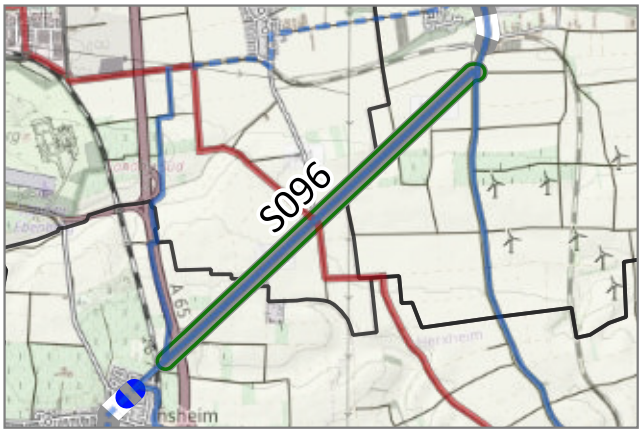
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist bereits in Planung durch die Gemeinde Herxheim. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Offenbach an der Queich - Insheim	Maßnahme Nr.:	S096
Kommune 1:	Insheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 3690 Meter DTV: 1737 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	K 2
Beteiligung:	119 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende für die Verbindung Insheim - Offenbach umwegige Wirtschaftswege über Mörlheim nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





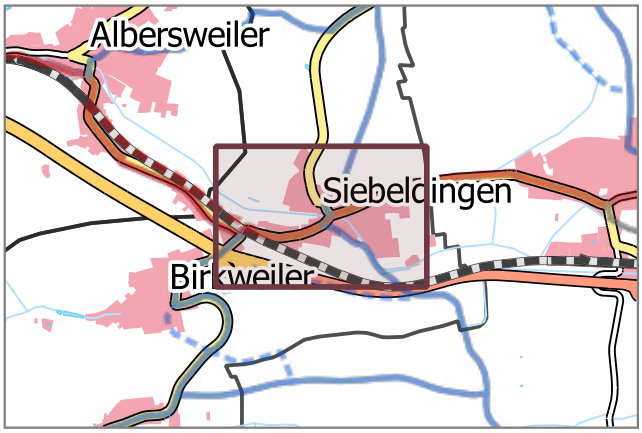
Priorität:	A	Kostenrahmen:	2.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Siebeldingen	Maßnahme Nr.:	S097
Kommune 1:	Siebeldingen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 850 Meter
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	2986 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 511
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Die Sanierung der Weinstraße/Bismarckstraße ist geplant. Im Zuge der Sanierung soll die Umsetzung von verkehrsberuhigende Maßnahmen geprüft werden. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Insheim	Maßnahme Nr.:	S098
Kommune 1:	Insheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_02
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 420 Meter DTV: 1737 Kfz/24h
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Bahnhofstraße (L 543)/ Offenbacher Straße (K 21)
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Kreis
Beteiligung:	6 1	Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (Nachts aufgrund von Lärmschutz 30 km/h).

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

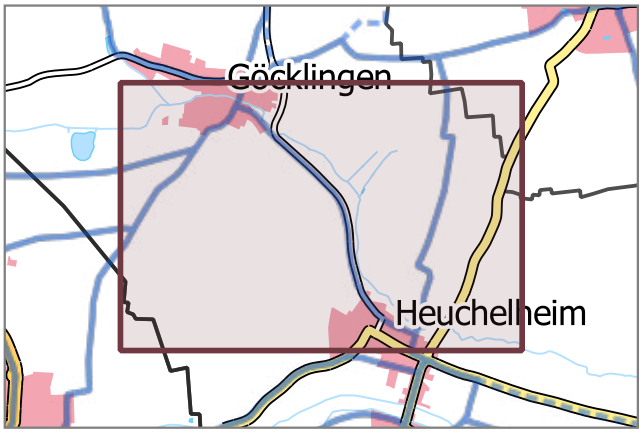
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

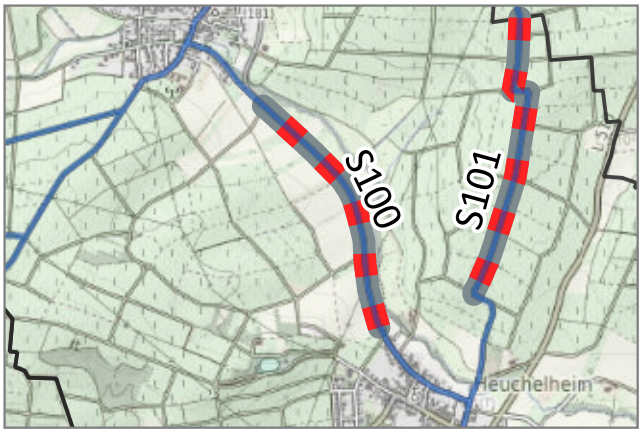
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Heuchelheim-Klingen - Göcklingen	Maßnahme Nr.:	**S100**
Kommune 1:	Heuchelheim-Klingen	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	Göcklingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1130 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	22 0	Baulast:	Kreis/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche (Wurzelaufbrüche).

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





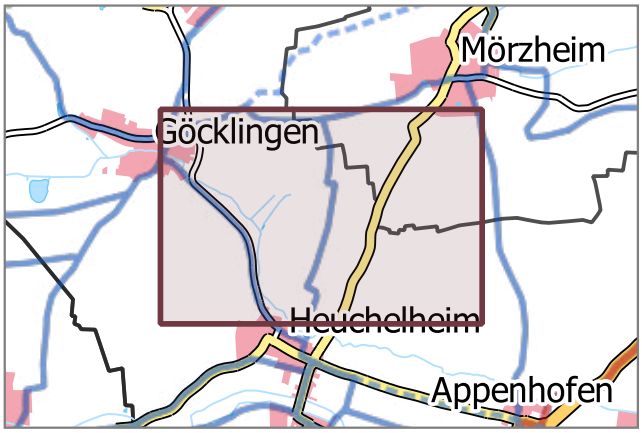
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Heuchelheim-Klingen - Mörzheim	Maßnahme Nr.:	**S101**
Kommune 1:	Göcklingen	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	Heuchelheim-Klingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1300 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	16 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten/betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





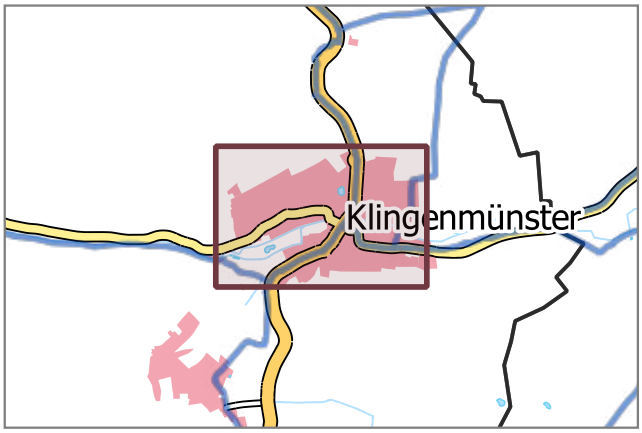
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Klingenmünster	Maßnahme Nr.:	S102
Kommune 1:	Klingenmünster	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 910 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	6272 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 48
Beteiligung:	8 2	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittsweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	*k. A.*
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	*k. A.*		

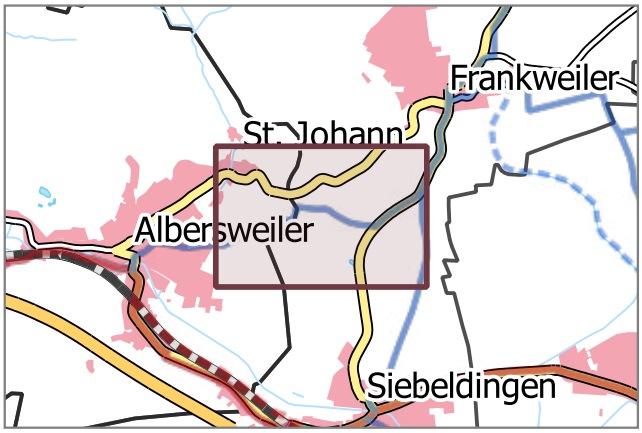
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Frankweiler - Albersweiler	Maßnahme Nr.:	S103
Kommune 1:	Siebeldingen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 790 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 1476 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden L 507 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	680.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

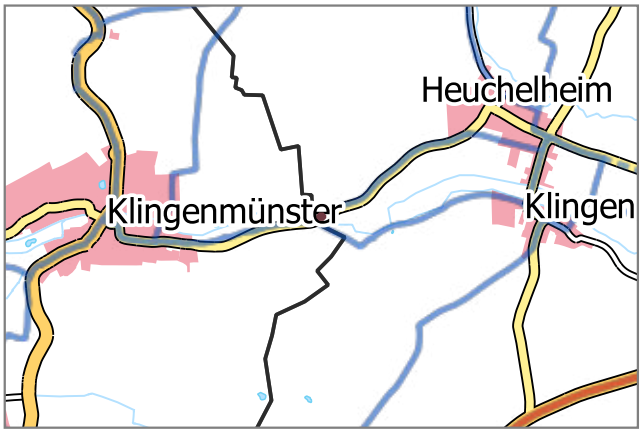
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Klingenmünster - Heuchelheim-Klingen	Maßnahme Nr.:	S104
Kommune 1:	Heuchelheim-Klingen	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 493
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Land/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Die vorhanden Brücke ist sanierungsbedürftig und ist gesperrt. Die Umleitung über die Kfz-Brücke ist ungenügend und gefährlich

Beschreibung: Sanieren der vorhandenen Radwegebrücke. Kurzfristig Ausbau der Umleitung über die benachbarte Kfz-Brücke.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: 100.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Begründung: Die aktuelle Umleitung stellt eine Gefahr dar.

Sonstiges: -

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Klingenmünster	Maßnahme Nr.:	S105
Kommune 1:	Klingenmünster	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 110 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	13 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn (zum Teil gegenläufig zu einer Einbahnstraße) geführt. Die Führung an der Bushaltestelle ist unklar.

Beschreibung: Verbesserung der Führung an der Bushaltestelle und der Zufahrt zum Pfalzklinikum durch die Neuanlage eines Radweges.

Fotos:





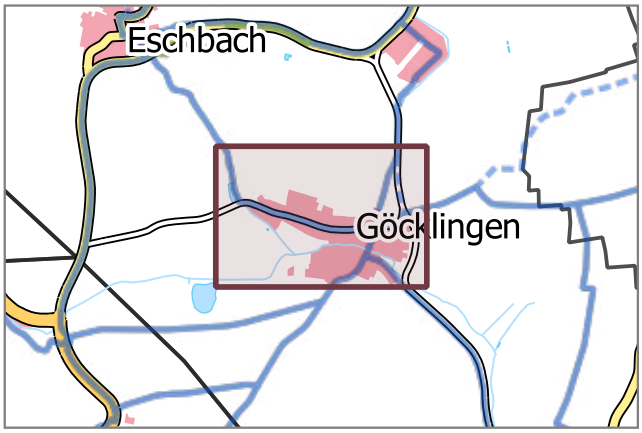
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Die aktuelle Führung für den Radverkehr ist nicht eindeutig zu erkennen. Der Radverkehr nutzt illegal den Gehweg. Dort entstehen Konflikte mit dem Fußverkehr.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Göcklingen	Maßnahme Nr.:	S106
Kommune 1:	Göcklingen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_02
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 1130 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	744 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 47
Beteiligung:	10 7	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	BT

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

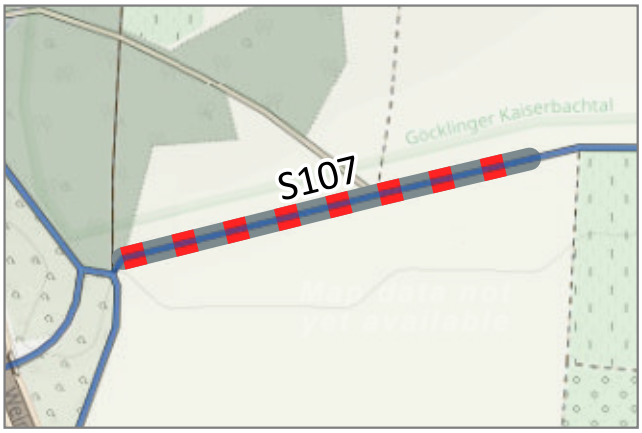
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Waldhambach - Klingenmünster / Göcklingen	Maßnahme Nr.:	S107
Kommune 1:	Klingenmünster	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 190 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	16 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Am Knotenpunkt ganz westlich dieses Abschnitts weist ein kurzes Stück des Weges eine wassergebundene Oberfläche auf.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Aspahltieren des Abschnitts mit wassergebundener Oberfläche.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

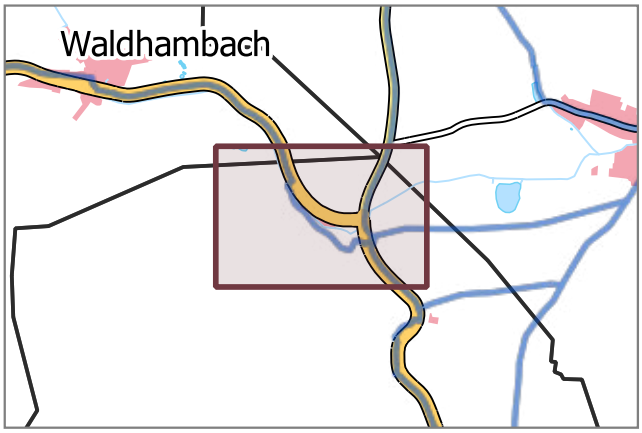
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Waldhambach - Klingenmünster / Göcklingen	Maßnahme Nr.:	S108
Kommune 1:	Klingenmünster	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 710 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	22 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Oberfläche mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden B 48 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

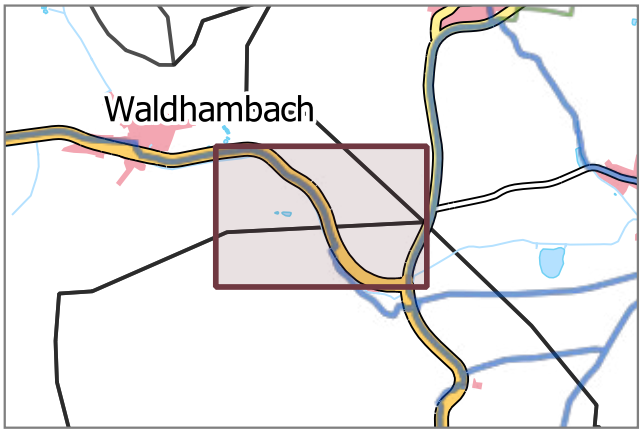
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

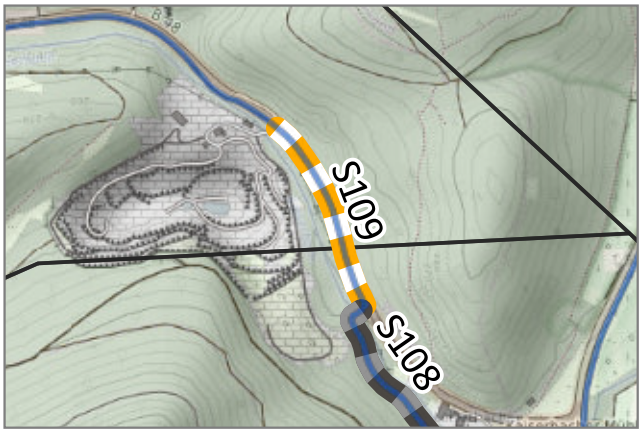
Sonstiges:

Verbindung:	Waldhambach - Klingenmünster / Göcklingen	Maßnahme Nr.:	S109
Kommune 1:	Klingenmünster	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	Waldhambach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 430 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B48
Beteiligung:	6 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 4425 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radweg befindet sich unmittelbar am Fahrbahnrand der B 48. Es ist keine Schutzeinrichtung vorhanden.

Beschreibung: Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

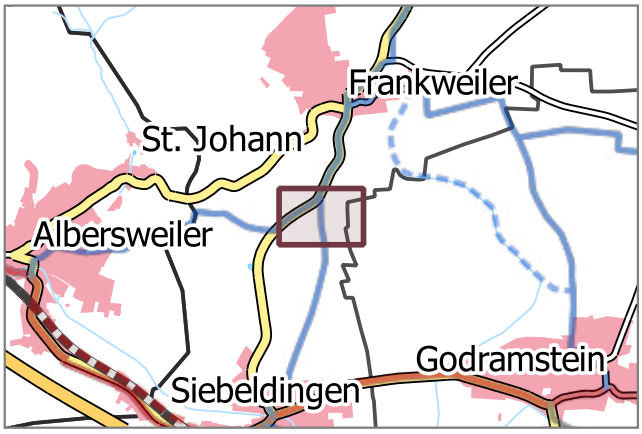
Begründung: Der Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn entspricht nicht den Regelwerken (<= 1,75 m). Eine Schutzleitplanke erhöht die Sicherheit für Radfahrende.

Sonstiges: Wenn Schutzeinrichtungen nicht realisiert werden können, ist eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn zu prüfen, um den Fuß- und Radverkehr besser zu schützen.

Verbindung:	Frankweiler - Siebeldingen	Maßnahme Nr.:	S110
Kommune 1:	Siebeldingen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Frankweiler		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 270 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden L 508 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	230.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

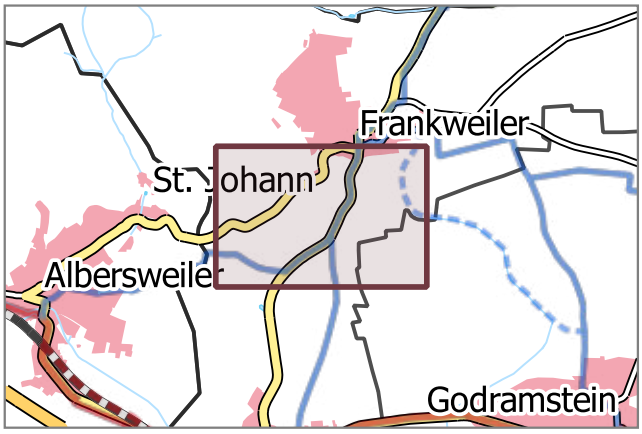
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Frankweiler - Albersweiler	Maßnahme Nr.:	S111
Kommune 1:	Frankweiler	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 910 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 508
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 1382 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	600.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

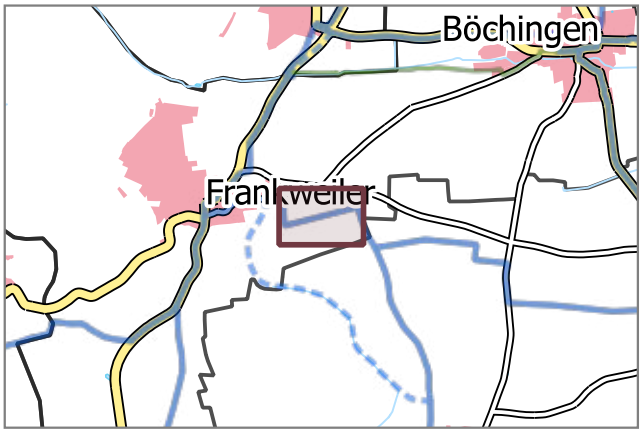
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

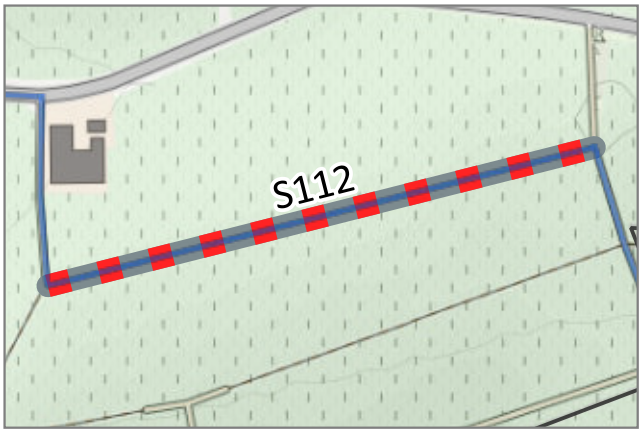
Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Frankweiler - Nußdorf	Maßnahme Nr.:	S112
Kommune 1:	Frankweiler	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 490 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche (stark verdreckt und Schlaglöcher).

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

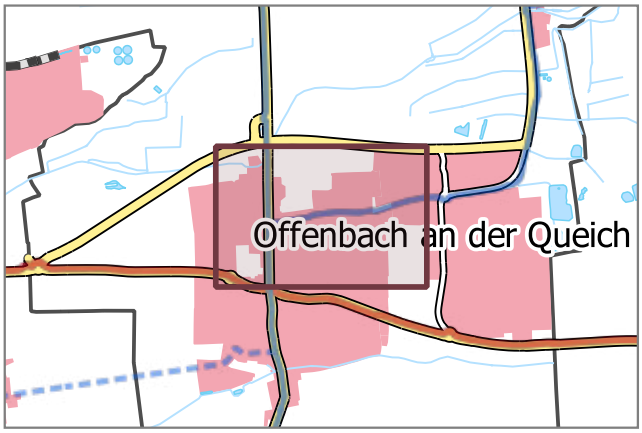
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Offenbach an der Queich	Maßnahme Nr.:	S113
Kommune 1:	Offenbach an der Queich	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 690 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Jakobstraße
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche bauliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





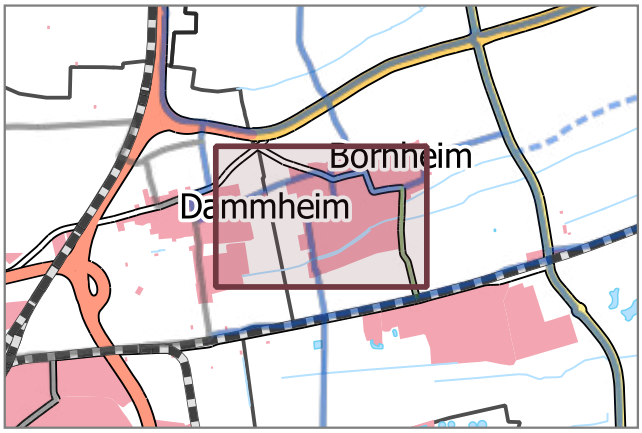
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Bornheim	Maßnahme Nr.:	S114
Kommune 1:	Bornheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 810 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Mörlheimer Straße / Kirchstraße
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn und auf Gehwegen geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die vorhandenen Parkschwellen sind schwer erkennbar. Im südlichen Abschnitt zwischen 'Im Krautgarten' und 'Am Steinsteg' ist der vorhandene benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg nicht regelwerkskonform.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Entfernung der Parkschwellen. Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs im südlichen Abschnitt. Kennzeichnung als Gehweg (Verkehrszeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.

Fotos:





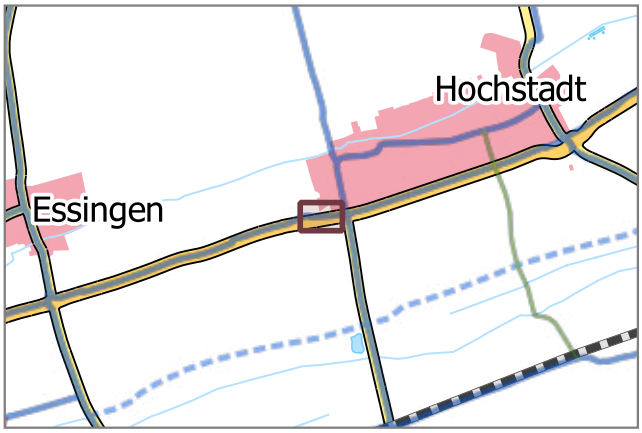
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

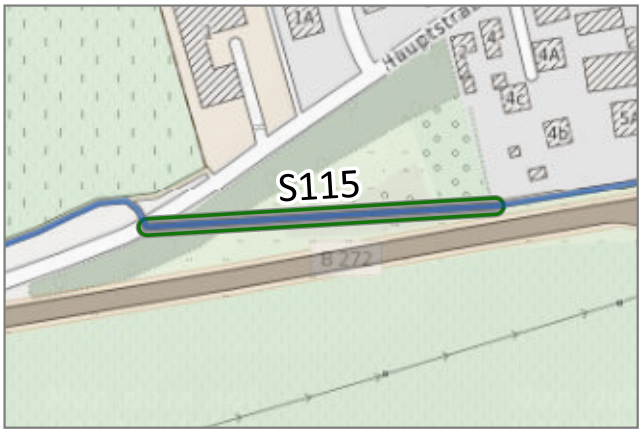
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die Parkschwellen können insbesondere bei Dunkelheit zu Unfällen führen. Nicht den Regelwerken entsprechende Geh- und Radwege erhöhen die Anzahl der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und senken deren Attraktivität. Durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ können unsichere Radfahrende weiterhin den Gehweg nutzen.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen.

Verbindung:	Hochstadt Essingen	Maßnahme Nr.:	S115
Kommune 1:	Hochstadt	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 150 Meter DTV: 13670 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 272
Beteiligung:	13 1	Baulast:	Bund/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über die Hauptstraße nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





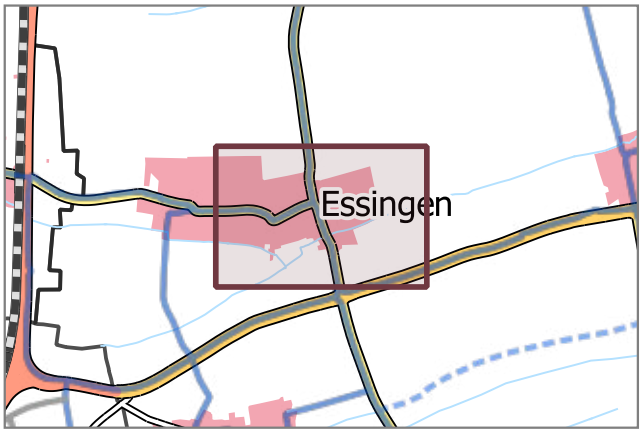
Priorität: B Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Essingen	Maßnahme Nr.:	S116
Kommune 1:	Essingen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 500 Meter DTV: 6148 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Kirchstraße (L 542)
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





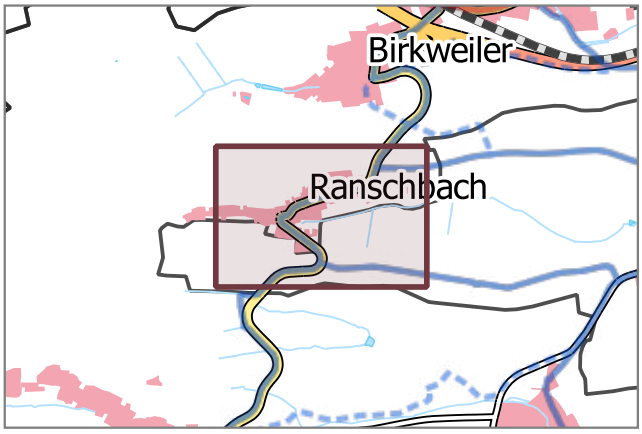
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Ranschbach	Maßnahme Nr.:	S117
Kommune 1:	Ranschbach	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 860 Meter DTV: 2328 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 508
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträg abschnittsweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der gesamten Ortsdurchafahrt.

Fotos:





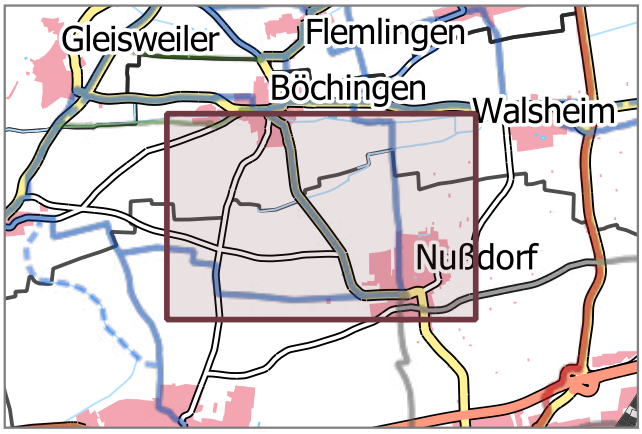
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Böchingen - Nußdorf	Maßnahme Nr.:	S118
Kommune 1:	Landau in der Pfalz	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Böchingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1400 Meter DTV: 1552 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 512
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende eine umwegige Verbindung über zum Teil nicht asphaltierte Wirtschaftswege nutzen (Maßnahme S119).

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg am Ortseingang Böchingen. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu untersuchen.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	950.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

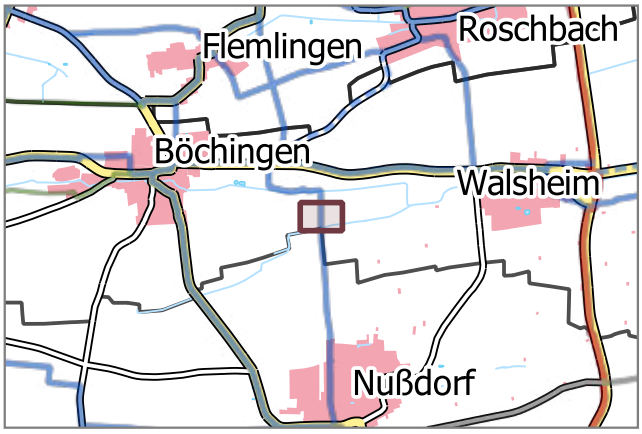
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Flemingen - Nußdorf	Maßnahme Nr.:	S119
Kommune 1:	Böchingen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Walsheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 150 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundeneDecke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





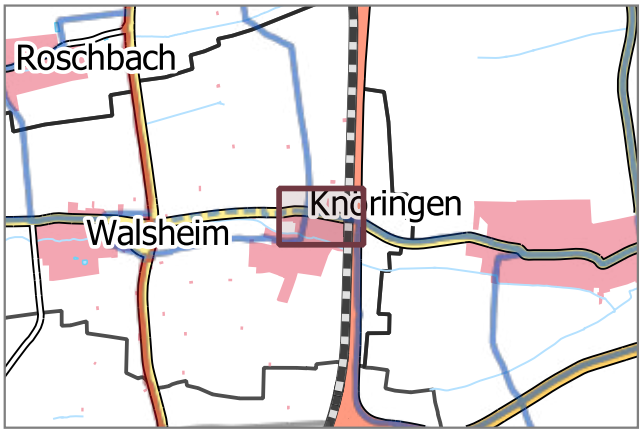
Priorität: C Kostenrahmen: 130.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Knöringen	Maßnahme Nr.:	S120
Kommune 1:	Knöringen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 510 Meter DTV: 2165 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Bahnhofstraße (L 513)
Beteiligung:	2 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

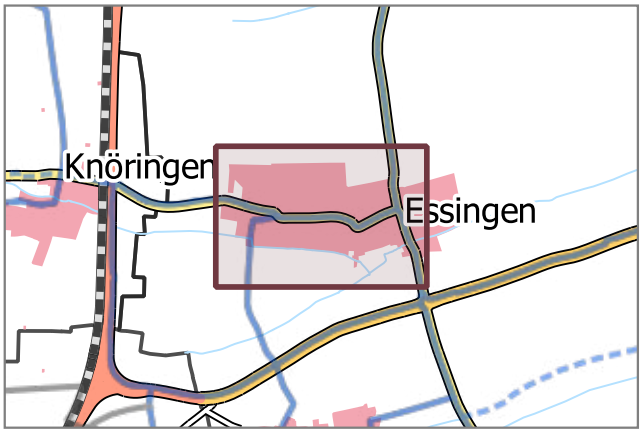
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

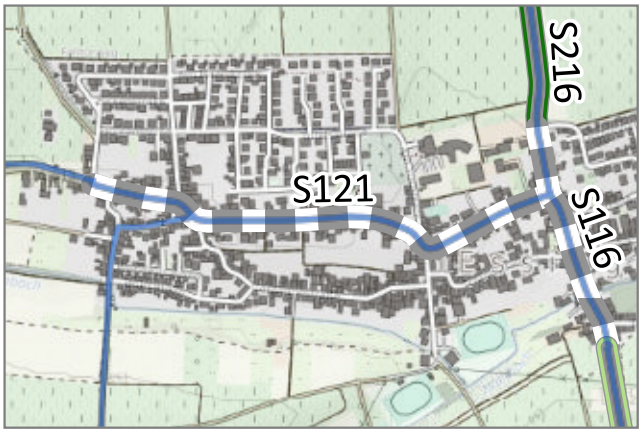
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Essingen
Kommune 1:	Essingen
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Beteiligung:	8 0

Maßnahme Nr.:	S121
Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Länge:	Ca. 1060 Meter DTV: 2165 Kfz/24h
Straße(n):	Raiffeisenstraße/Spanierstraße/Dalbergstra (L 513)
Baulast:	Land
Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

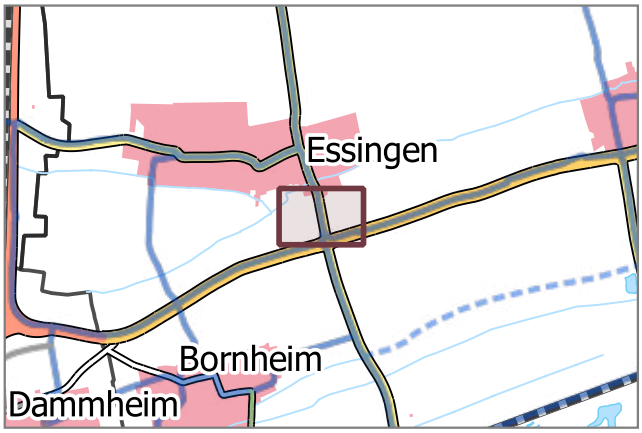
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Essingen - Bornheim	Maßnahme Nr.:	S122
Kommune 1:	Essingen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 230 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 542
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 6148 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben. Er befindet sich unmittelbar am Fahrbahnrand der L 542. Es ist keine Schutzeinrichtung vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h.

Beschreibung: Prüfung der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	130.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

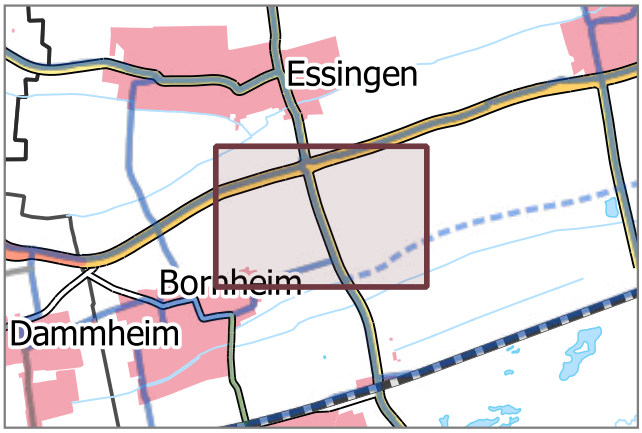
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Zu schmale Wege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Der Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn entspricht nicht den Regelwerken.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Essingen - Bornheim	Maßnahme Nr.:	S123
Kommune 1:	Essingen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 590 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 542
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 6385 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene Weg ist zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben. Er befindet sich unmittelbar am Fahrbahnrand der L 542. Es ist keine Schutzeinrichtung vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h.

Beschreibung: Prüfung der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Eine Abschnittsweise Betrachtung ist dabei sinnvol.l Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.

Fotos:





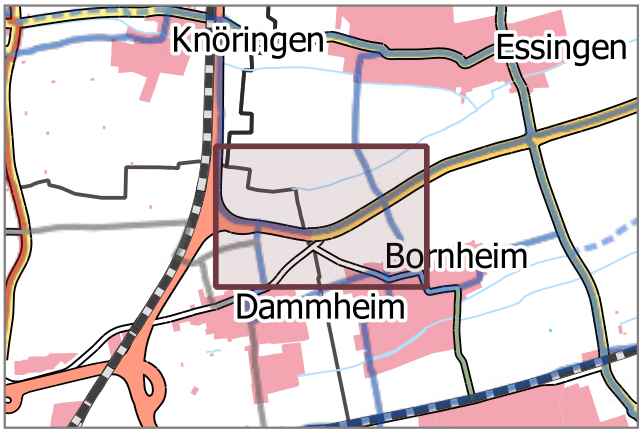
Priorität:	D	Kostenrahmen:	300.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet. Zu schmale Wege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Der Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn entspricht nicht den Regelwerken.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Essingen - Dammheim	Maßnahme Nr.:	S124
Kommune 1:	Bornheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Dammheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 870 Meter DTV: 13670 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	B 272
Beteiligung:	24 0	Baulast:	Bund/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





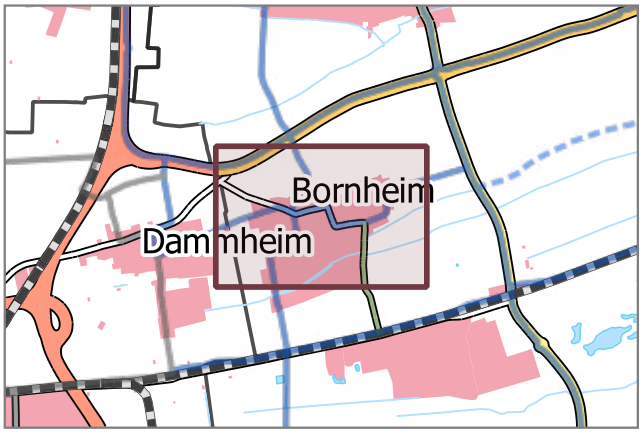
Priorität:	B	Kostenrahmen:	750.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. (Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Bornheim	Maßnahme Nr.:	S125
Kommune 1:	Bornheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 670 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	1804 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (K 42)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

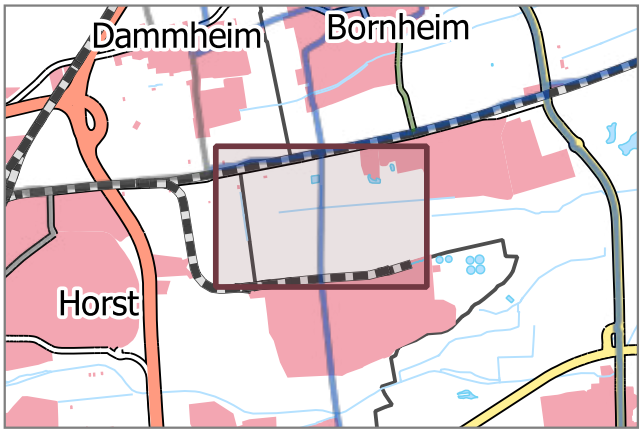
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

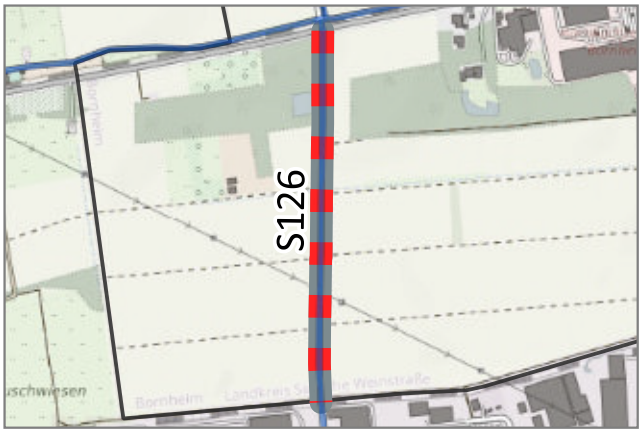
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Bornheim - Offenbach an der Queich / Landau in der Pfalz	Maßnahme Nr.:	S126
Kommune 1:	Bornheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 800 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Beteiligung:	17 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

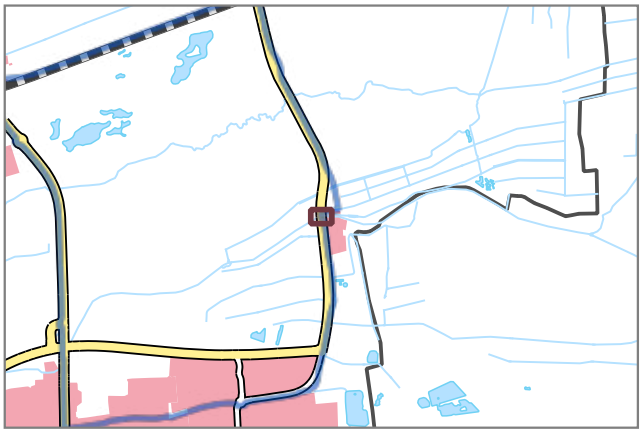
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

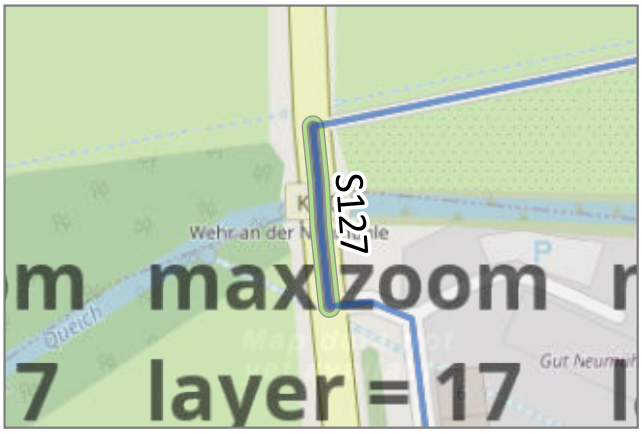
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Offenbach an der Queich - Hochstadt	Maßnahme Nr.:	S127
Kommune 1:	Hochstadt	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 40 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 40
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG

DTV: 2947 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene straßenbegleitende Weg ist deutlich zu schmal. Er führt über eine Brücke. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Beschreibung: Prüfung einer Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	40.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

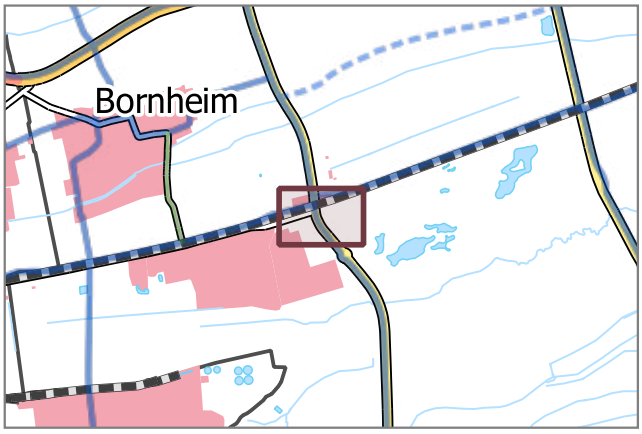
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

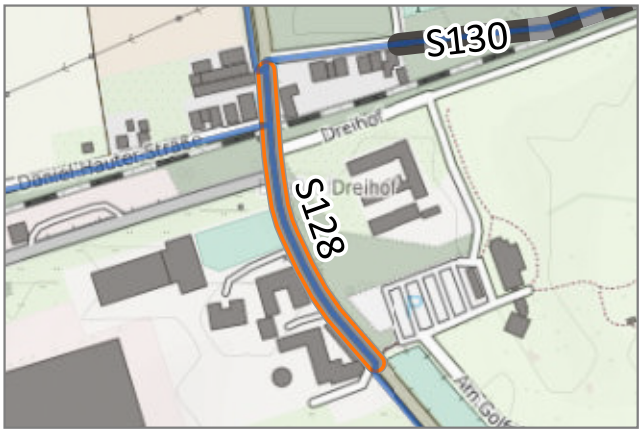
Sonstiges: Verschiedene Varianten sind zu prüfen (bspw. Verbreiterung Geh-/Radweg, Verbreiterung Brücke, Neubau Brücke). Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Bornheim / Essingen - Offenbach an der Queich	Maßnahme Nr.:	S128
Kommune 1:	Essingen	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 280 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	An der Dreihofstraße (L 542)
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 6385 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen freigegeben.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für eine Verbreiterung des vorhandenen Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

Fotos:





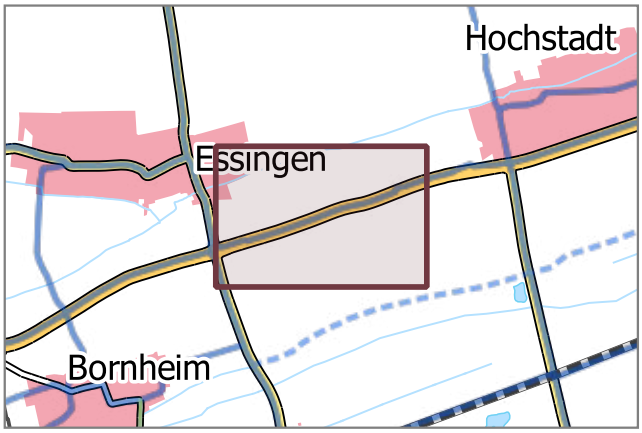
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nicht möglich.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

Verbindung:	Hochstadt - Essingen	Maßnahme Nr.:	**S129**
Kommune 1:	Essingen	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1030 Meter DTV: 13670 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 272
Beteiligung:	14 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die nördliche oder südliche Verbindung über Wirtschaftswege nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	800.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

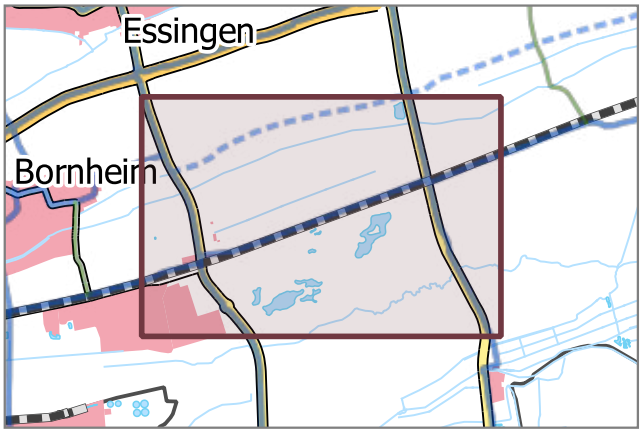
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

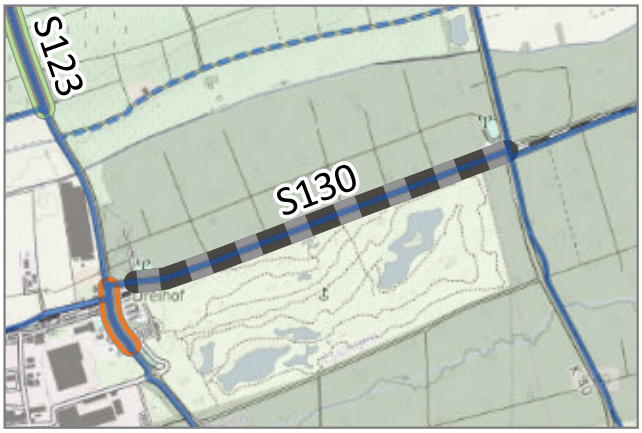
Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Die Landwirtschaft steht einem Ausbau entlang der B 272 kritisch gegenüber. Der Weg parallel zm Hainbach sei demnach besser geeignet.

Verbindung:	Hochstadt / Zeiskam - Bornheim	Maßnahme Nr.:	S130
Kommune 1:	Essingen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Hochstadt (Pfalz)		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1710 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Forstweg
Beteiligung:	14 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

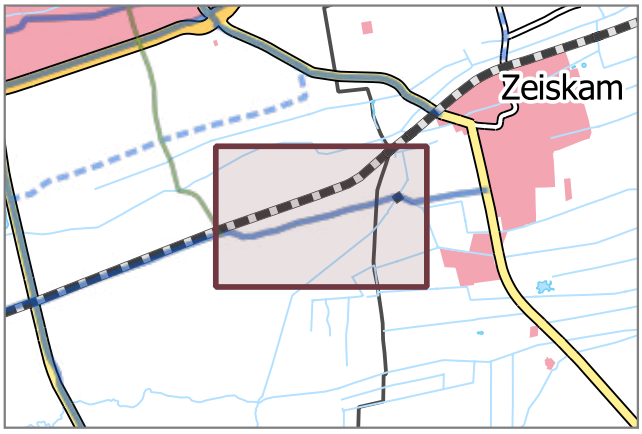
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Derzeit können Radfahrende die nördliche Verbindung über Wirtschaftswege nutzen. Bei der Umsetzung dieser Maßnahme sollte abgewägt werden, dass es bereits eine parallele, gut ausbbaute Verbindung gibt. Die Land-/Forstwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Forstamt Haardt: "Eine Asphaltierung von Forstbetriebswegen ist aus forstbehördlicher Sicht nicht genehmigungsfähig." Die Landwirtschaft bevorzugt die Radverkehrsverbindung entlang der Bahnlinie durch den Forst.

Verbindung:	Zeiskam - Bornheim	Maßnahme Nr.:	S131
Kommune 1:	Hochstadt	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1350 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Forstweg
Beteiligung:	6 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D

Kostenrahmen: 1.200.000 €

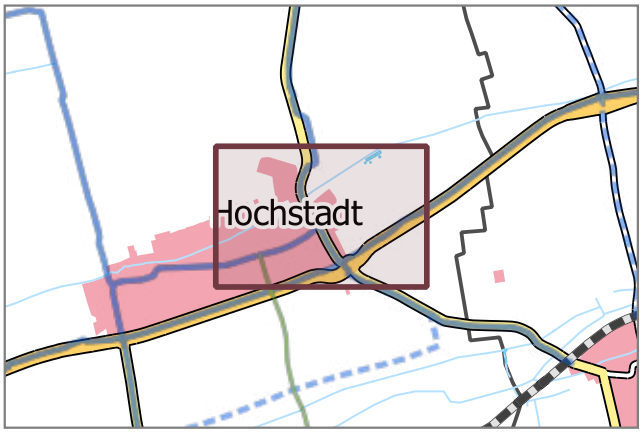
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Derzeit können Radfahrende die nördliche Verbindung über Wirtschaftswege nutzen. Bei der Umsetzung dieser Maßnahme sollte abgewägt werden, dass es bereits eine parallele, gut ausbbaute Verbindung gibt. Die Land-/Forstwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.
Forstamt Haardt: "Eine Asphaltierung von Forstbetriebswegen ist aus forstbehördlicher Sicht nicht genehmigungsfähig." Die Landwirtschaft bevorzugt die Radverkehrsverbindung entlang der Bahnlinie durch den Forst.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Hochstadt	Maßnahme Nr.:	S132
Kommune 1:	Hochstadt	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 690 Meter DTV: 2702 Kfz/24h
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Neustädter Straße (L 540)
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Land
Beteiligung:	6 0	Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittsweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





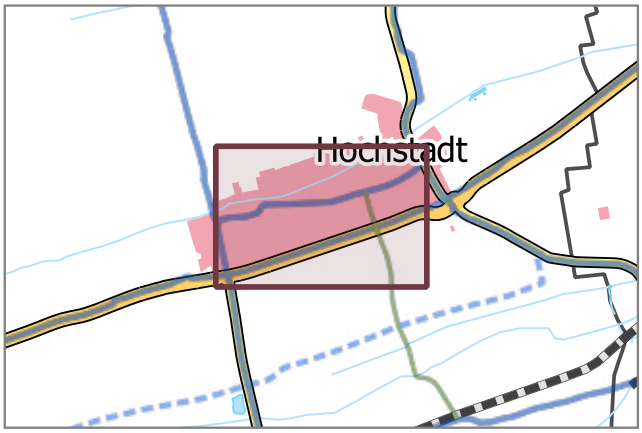
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

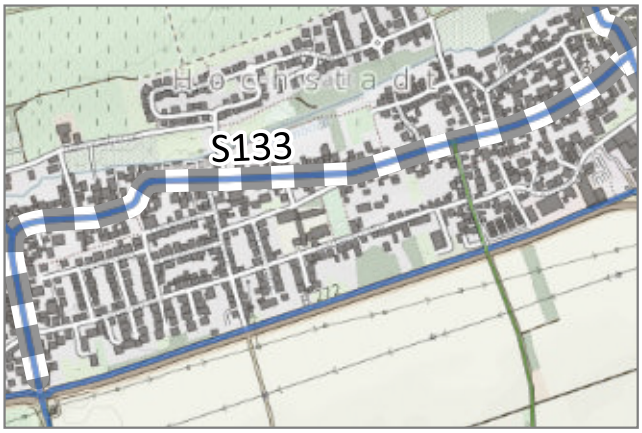
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Hochstadt	Maßnahme Nr.:	S133
Kommune 1:	Hochstadt	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 1750 Meter DTV: 1880 Kfz/24h
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Kommune
Beteiligung:	13 0	Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittsweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

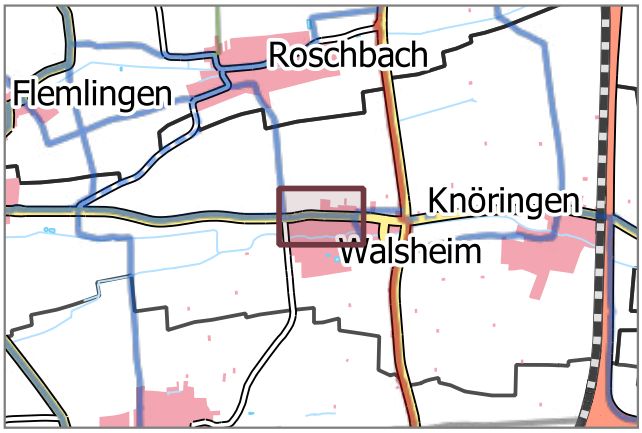
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Walsheim	Maßnahme Nr.:	S134
Kommune 1:	Walsheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 460 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 513
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 1890 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

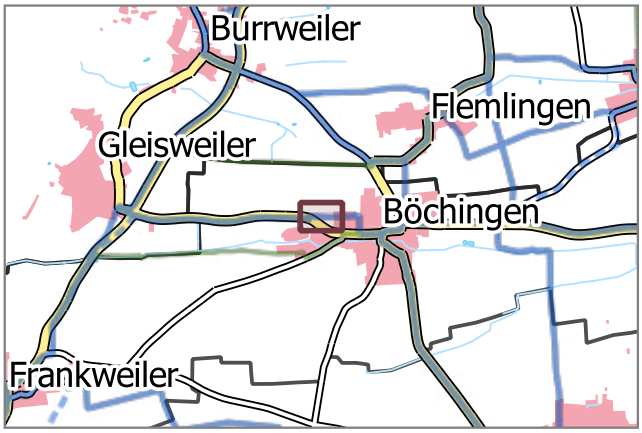
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Böchingen - Gleisweiler	Maßnahme Nr.:	S135
Kommune 1:	Böchingen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 160 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden L513 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





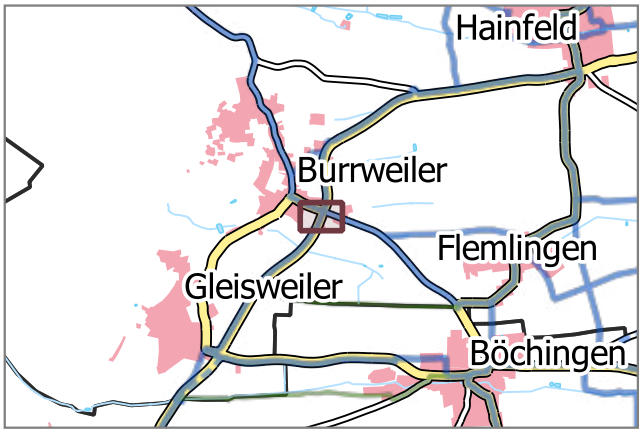
Priorität:	D	Kostenrahmen:	130.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Burrweiler	Maßnahme Nr.:	S136
Kommune 1:	Burrweiler	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 190 Meter DTV: 2920 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Breitwiesenstraße (L 519/L 507)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

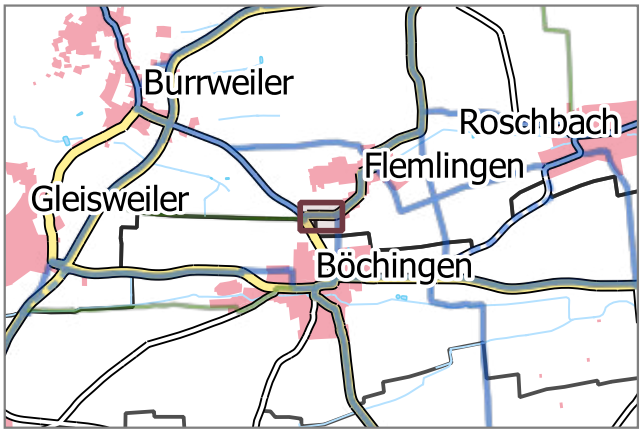
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

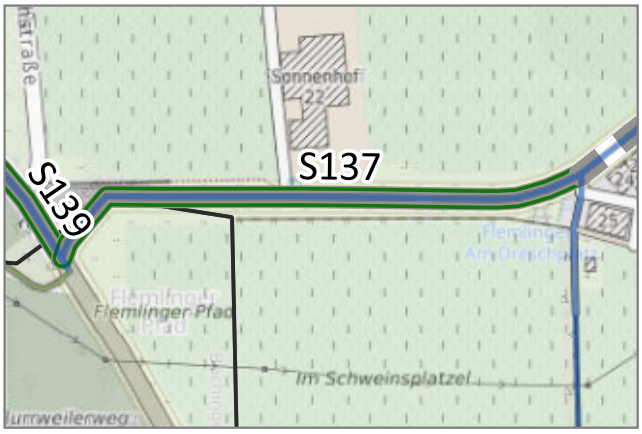
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Flemlingen - Böchingen	Maßnahme Nr.:	S137
Kommune 1:	Flemlingen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Böchingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 240 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 512
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 876 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

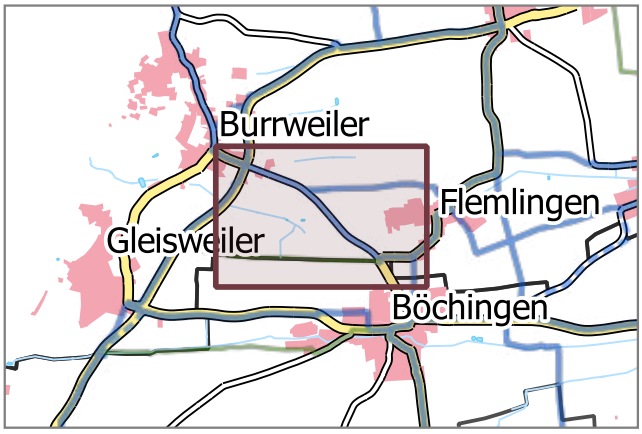
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Alternativen über Wirtschaftswege sollen untersucht werden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Burrweiler - Flemingen / Böchingen	Maßnahme Nr.:	S139
Kommune 1:	Burrweiler	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Flemlingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 970 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 57
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 965 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	800.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

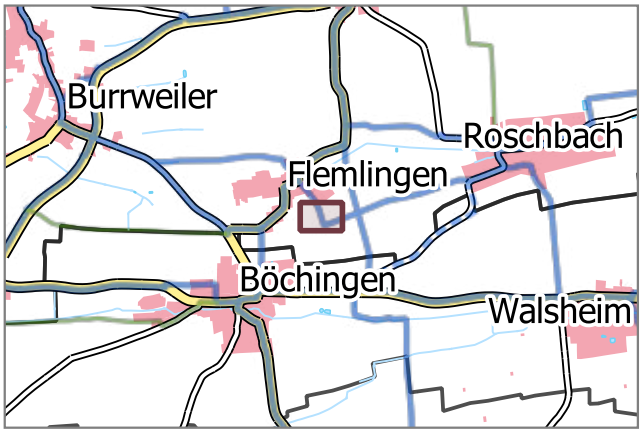
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Flemlingen - Roschbach / Walsheim	Maßnahme Nr.:	**S140**
Kommune 1:	Flemlingen	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 120 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Kirchstraße
Beteiligung:	6 3	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





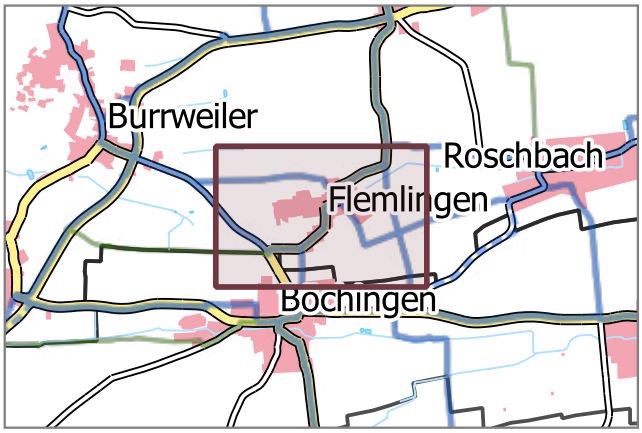
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

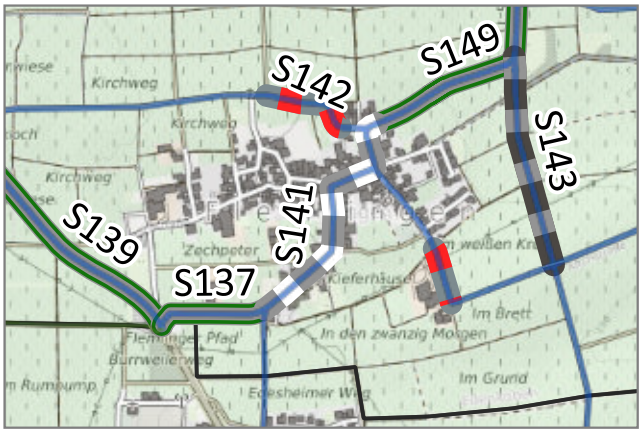
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Flemlingen	Maßnahme Nr.:	S141
Kommune 1:	Flemlingen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 550 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	876 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hainfelder Straße/Hauptstraße/Maxstraße (L 512)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

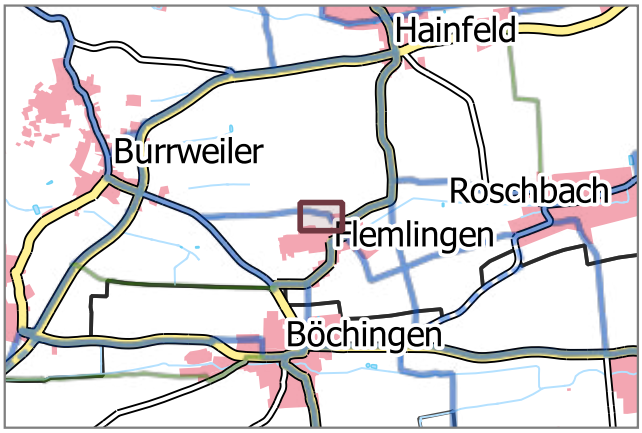
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

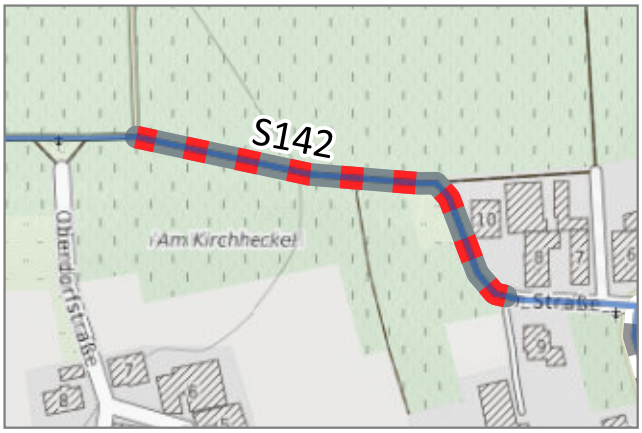
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Flemlingen	Maßnahme Nr.:	S142
Kommune 1:	Flemlingen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 190 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

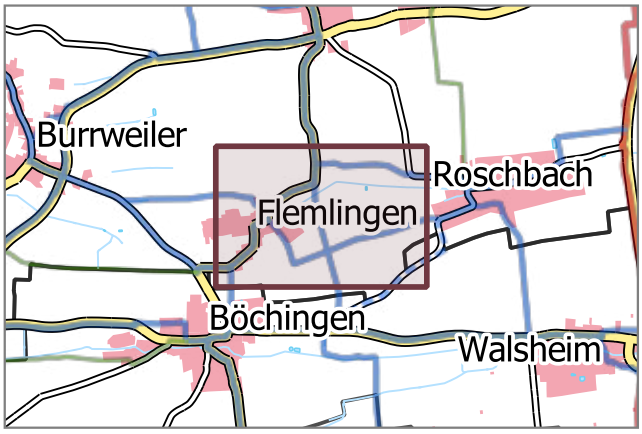
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Hainfeld - Nussdorf/ Böchingen/ Walsheim	Maßnahme Nr.:	S143
Kommune 1:	Flemlingen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 460 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





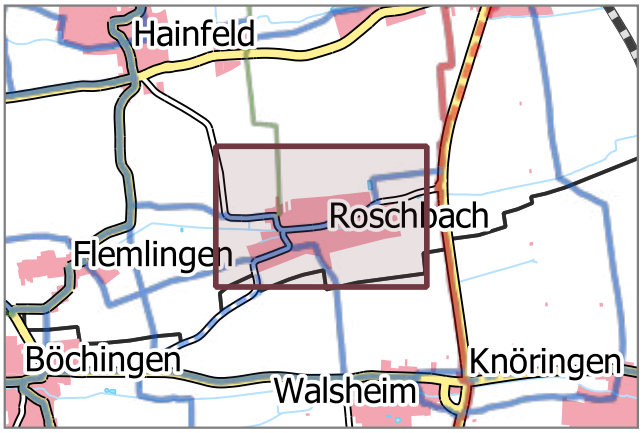
Priorität:	D	Kostenrahmen:	400.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Roschbach	Maßnahme Nr.:	S144
Kommune 1:	Roschbach	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 820 Meter DTV: 2072 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (K 54)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





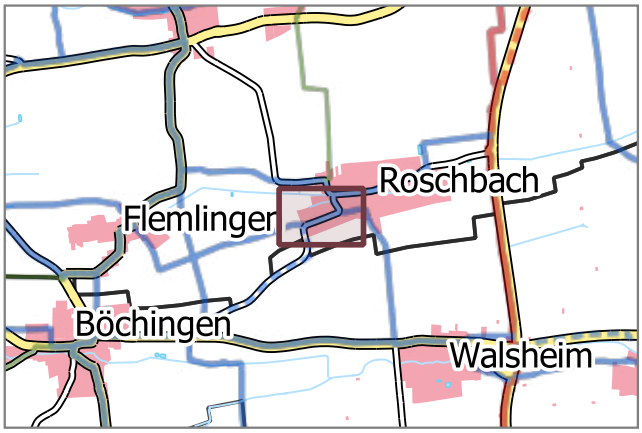
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Roschbach	Maßnahme Nr.:	S145
Kommune 1:	Roschbach	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	Flemlingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 450 Meter DTV: 458 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Böchinger Straße (K 54)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

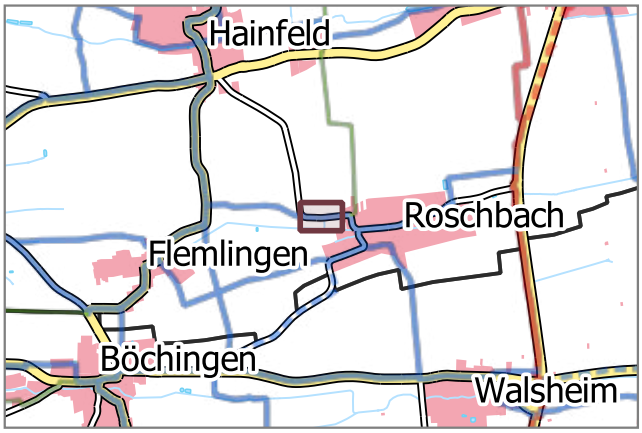
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

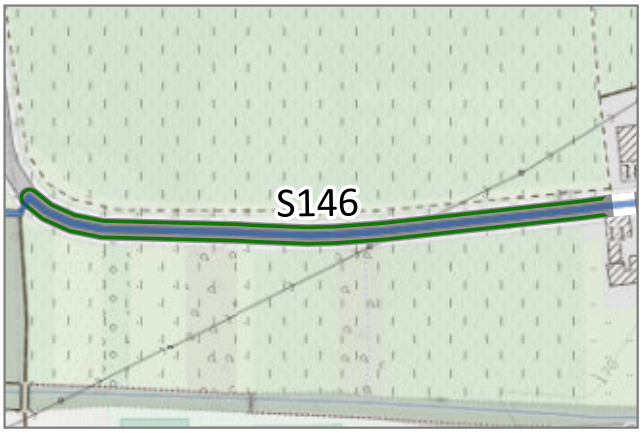
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Roschbach - Flemlingen / Hainfeld	Maßnahme Nr.:	S146
Kommune 1:	Roschbach	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 260 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 56
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 657 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über die Leonhard-Eckel-Siedlung nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

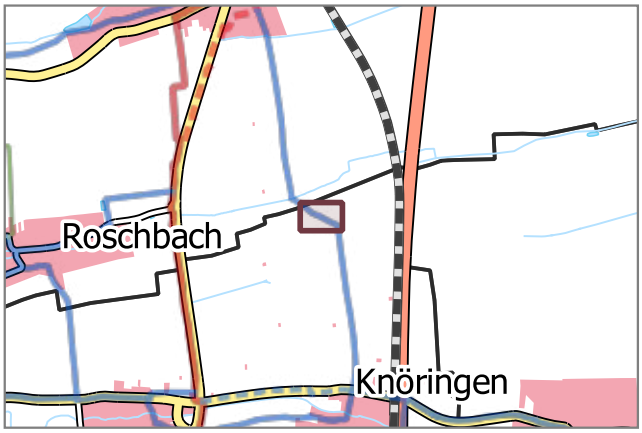
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

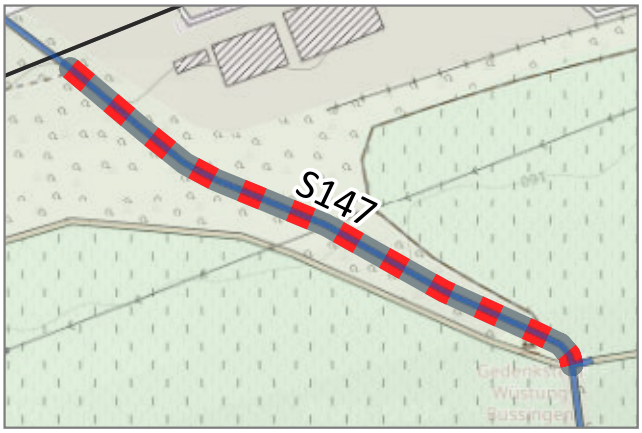
Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Alternativen über Wirtschaftswege sollen untersucht werden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Edesheim - Knöringen	Maßnahme Nr.:	S147
Kommune 1:	Knöringen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 270 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine Oberfläche aus Gittersteinen

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





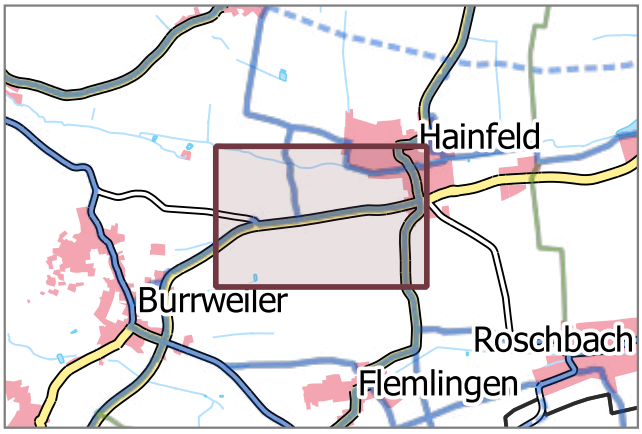
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

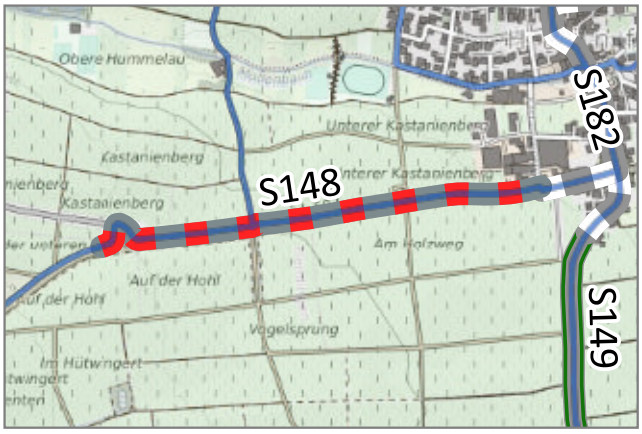
Begründung: Oberflächen mit Gittersteinen, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Hainfeld - Burrweiler	Maßnahme Nr.:	S148
Kommune 1:	Hainfeld	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Flemlingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1010 Meter DTV: 2920 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 507
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





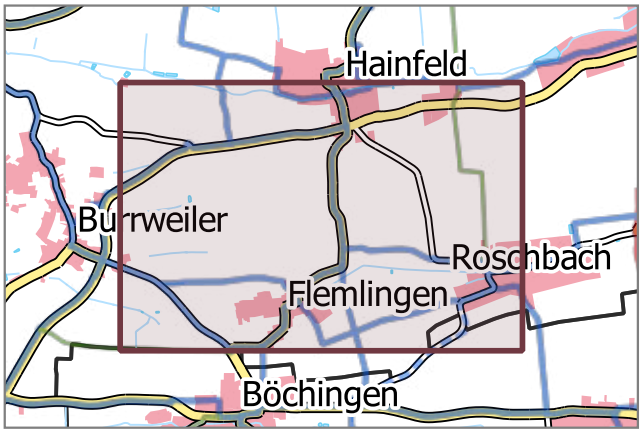
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Maßnahme wurde bereits umgesetzt.

Verbindung:	Hainfeld - Flemlingen	Maßnahme Nr.:	**S149**
Kommune 1:	Hainfeld	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Flemlingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1260 Meter DTV: 876 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 512
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





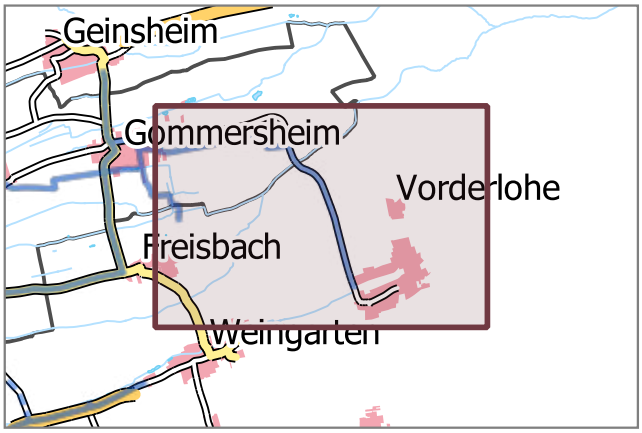
Priorität:	C	Kostenrahmen:	1.000.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Gommersheim - Schwegenheim	Maßnahme Nr.:	S150
Kommune 1:	Gommersheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2640 Meter DTV: 1600 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 538
Beteiligung:	69 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschafts-/Forstwegen geprüft werden.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	2.000.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

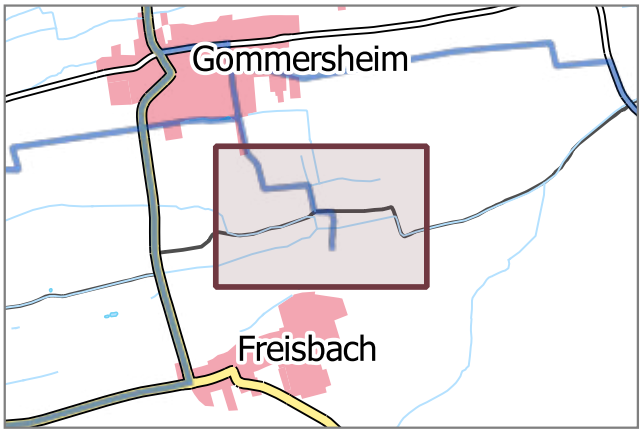
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Gommersheim - Freisbach	Maßnahme Nr.:	**S151**
Kommune 1:	Gommersheim	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 530 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	21 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

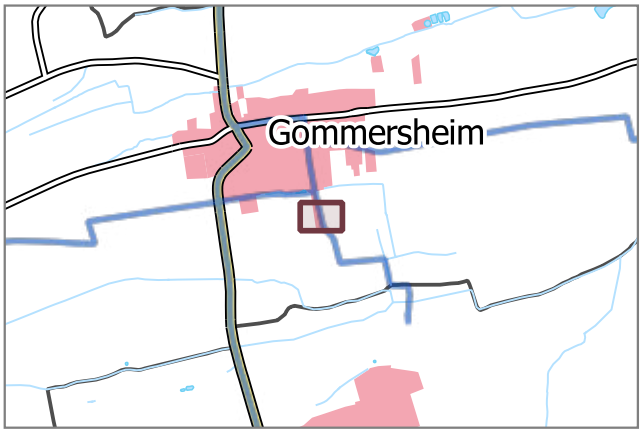
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Land-/Forstwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Gommersheim - Freisbach	Maßnahme Nr.:	S152
Kommune 1:	Gommersheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 150 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Röderstraße
Beteiligung:	19 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

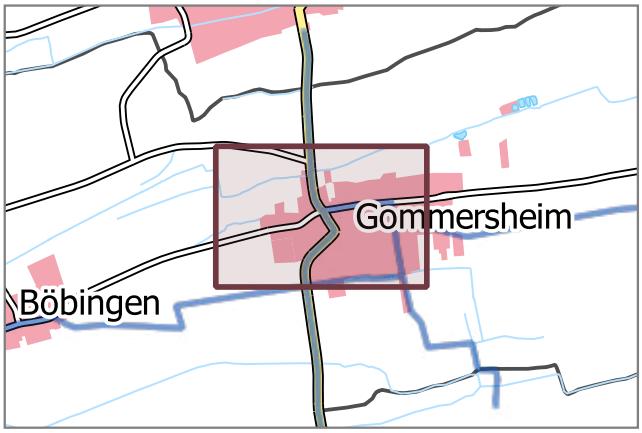
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Gommersheim
Kommune 1:	Gommersheim
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Beteiligung:	14 0

Maßnahme Nr.:	**S153**
Maßnahmentyp:	**Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
Musterlösung(en):	VUG_03
Länge:	Ca. 680 Meter DTV: 3962 Kfz/24h
Straße(n):	Geinsheimer Straße/Kirchstraße (L 530)
Baulast:	Land
Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Besonders im nördlichen Teil des Abschnitts bei der Feuerwehr komme es zu gefährlichen Situationen für den Radverkehr.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





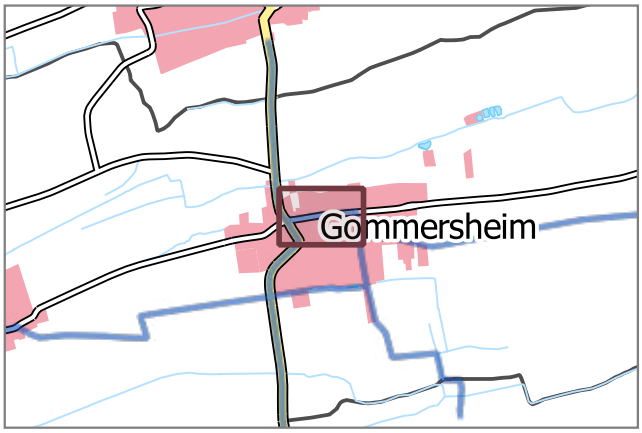
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

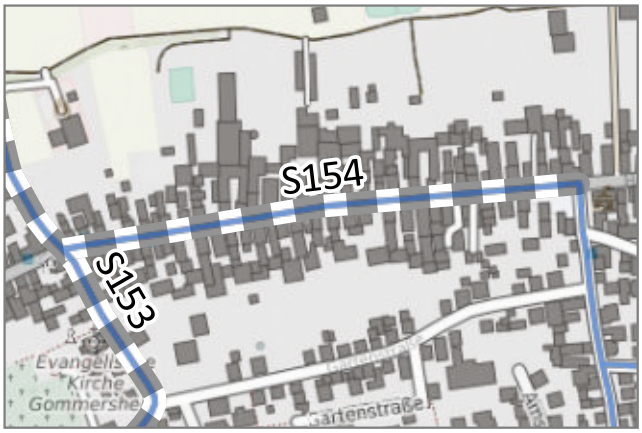
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Gommersheim	Maßnahme Nr.:	S154
Kommune 1:	Gommersheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 450 Meter DTV: 1600 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (L 538)
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





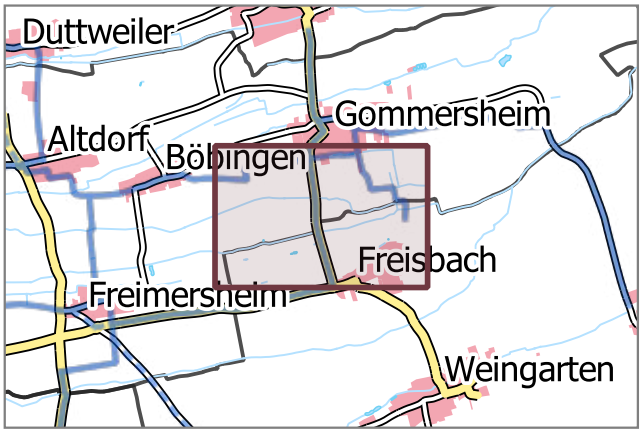
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

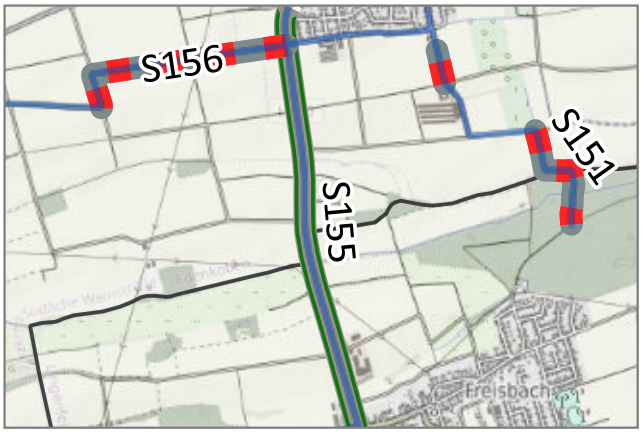
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Gommersheim - Freisbach	Maßnahme Nr.:	S155
Kommune 1:	Gommersheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Böbingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1850 Meter DTV: 1251 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 530
Beteiligung:	18 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BT, FFH, VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg am Ortseingang Gommersheim. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





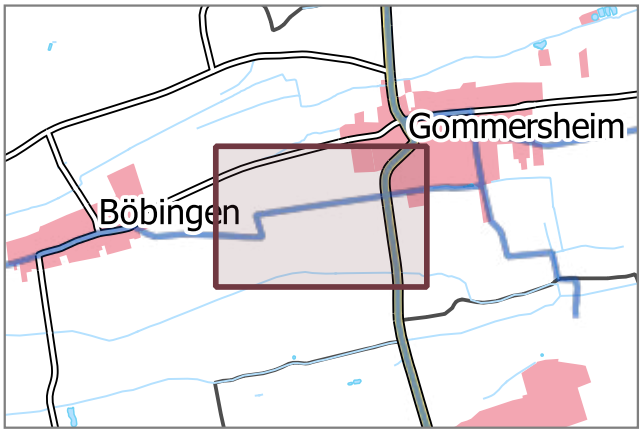
Priorität:	D	Kostenrahmen:	1.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

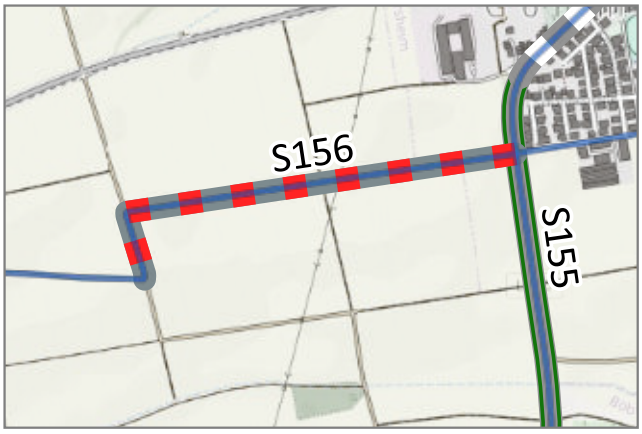
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Gommersheim - Böbingen	Maßnahme Nr.:	S156
Kommune 1:	Böbingen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Gommersheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1000 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	38 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





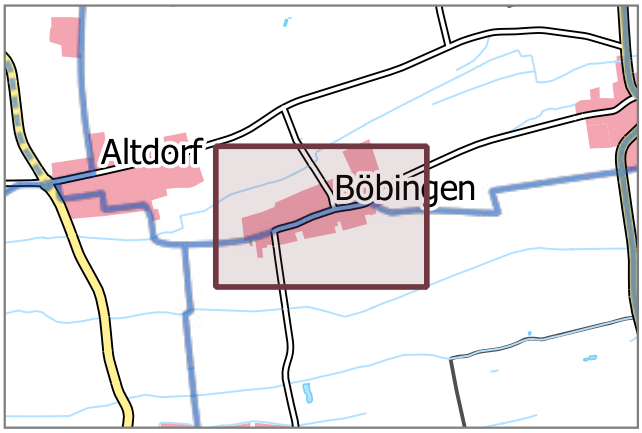
Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Böbingen	Maßnahme Nr.:	S157
Kommune 1:	Böbingen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 650 Meter
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (K 37)
Beteiligung:	8 / 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





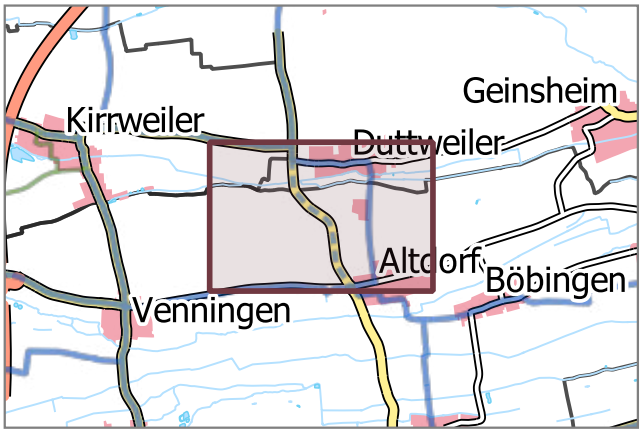
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Altdorf - Duttweiler	Maßnahme Nr.:	S160
Kommune 1:	Altdorf	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1970 Meter DTV: 3535 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 540
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BT, FFH

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die östlich verlaufende Verbindung durch Duttweiler nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





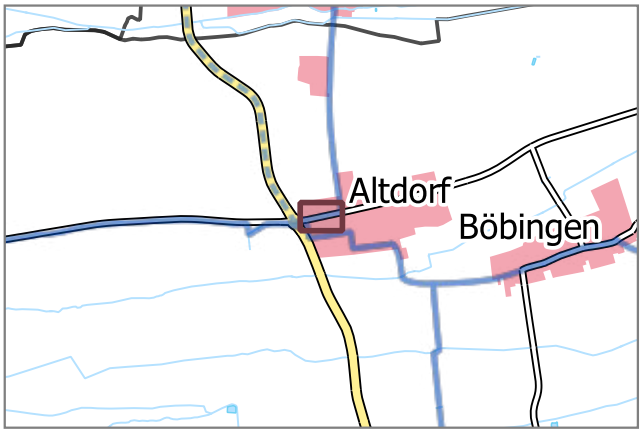
Priorität:	C	Kostenrahmen:	1.550.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Altdorf	Maßnahme Nr.:	S161
Kommune 1:	Altdorf	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 270 Meter
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	2412 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (K 6)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

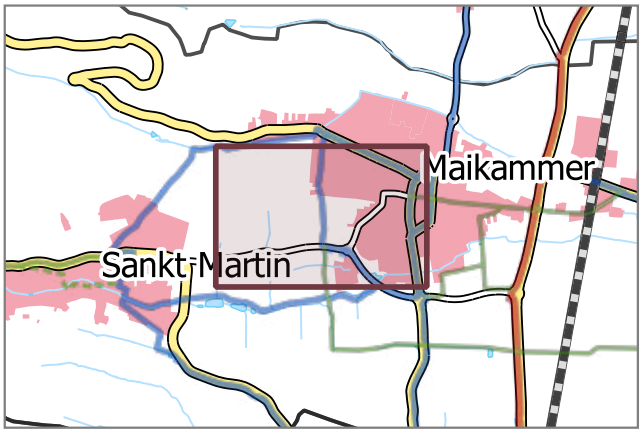
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S162
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 390 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Mühlstraße
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





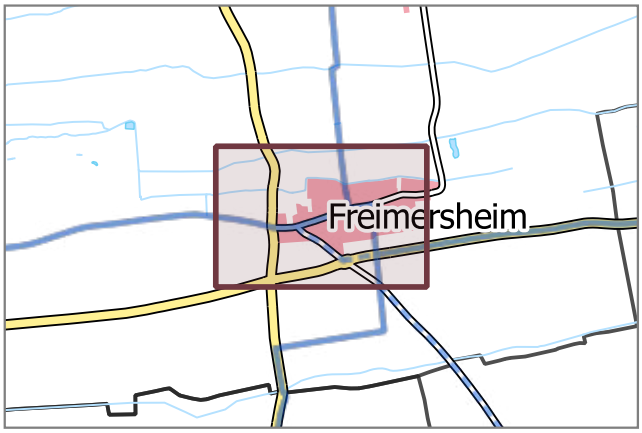
Priorität:	B	Kostenrahmen:	300.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Freimersheim	Maßnahme Nr.:	S163
Kommune 1:	Freimersheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 660 Meter DTV: 508 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (K 37)
Beteiligung:	0 1	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

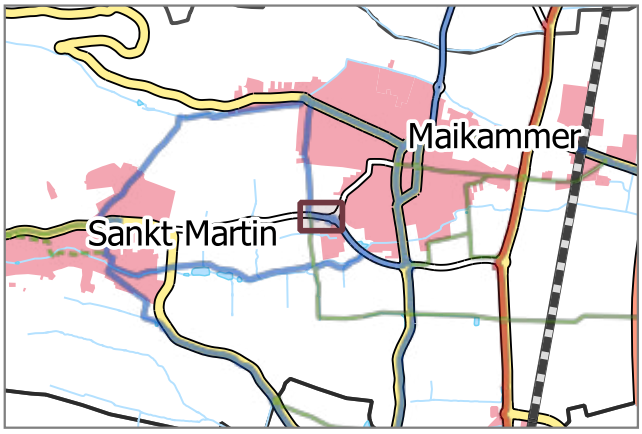
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S164
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 170 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 32
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende Verbindung südlich der Kreisstraße nutzen, jedoch fehlt dort eine sichere Überquerungsstelle (s. P018).

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

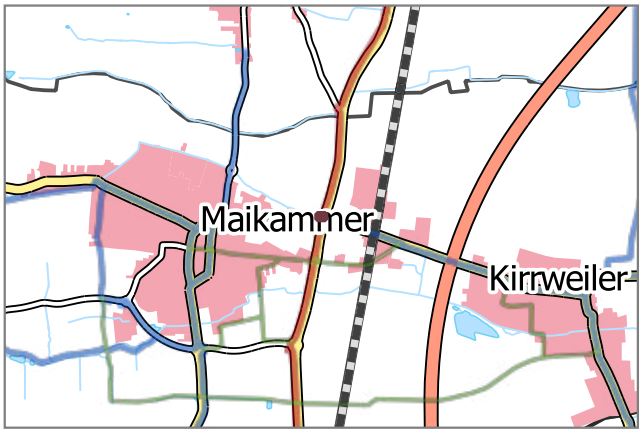
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung / des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

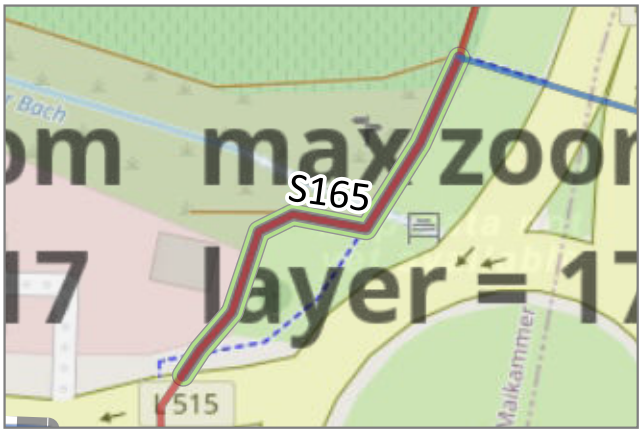
Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Alternativen über Wirtschaftswege sollen untersucht werden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Maikammer - Kirrweiler	Maßnahme Nr.:	S165
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 40 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit).

Fotos:





Priorität: A

Kostenrahmen: 40.000 €

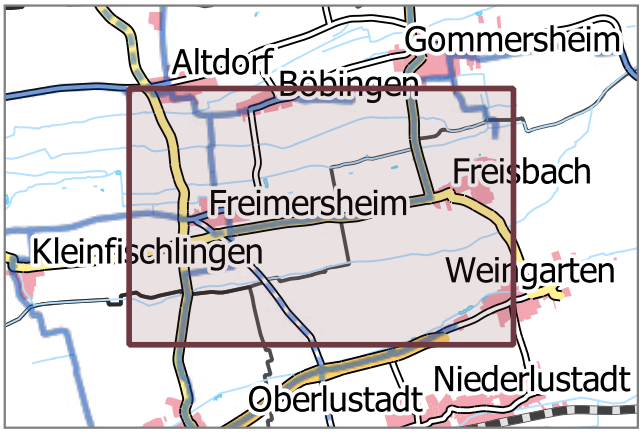
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

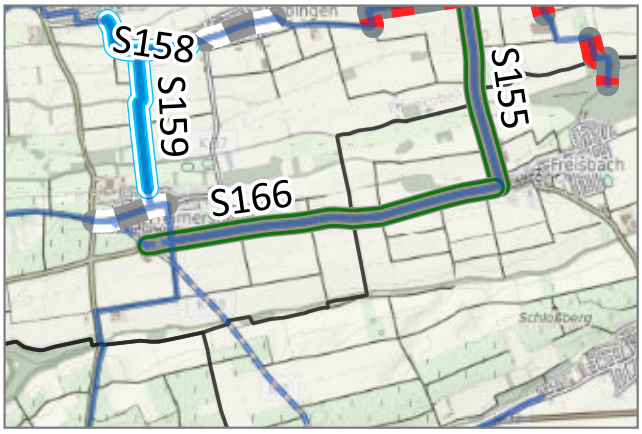
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nicht möglich.

Sonstiges: -

Verbindung:	Freimersheim - Freisbach	Maßnahme Nr.:	S166
Kommune 1:	Freimersheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 3070 Meter DTV: 1550 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 507
Beteiligung:	18 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





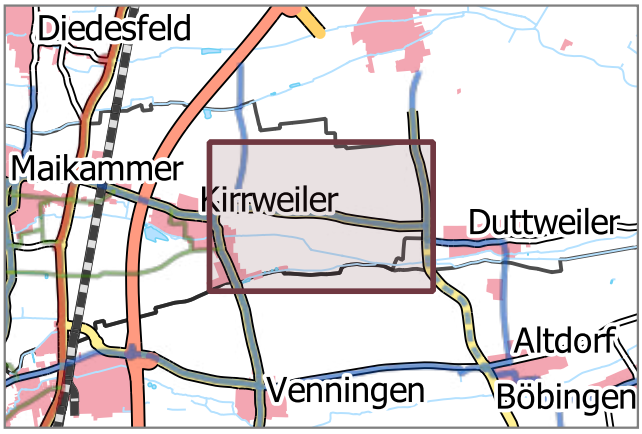
Priorität:	C	Kostenrahmen:	2.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

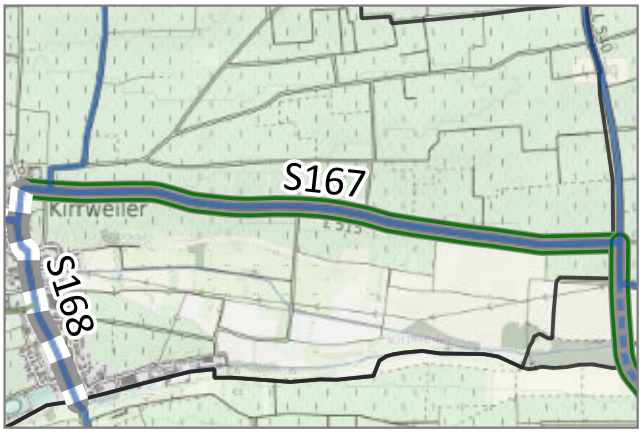
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Kirrweiler - Duttweiler	Maßnahme Nr.:	**S167**
Kommune 1:	Kirrweiler	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 2610 Meter DTV: 1285 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 515
Beteiligung:	14 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





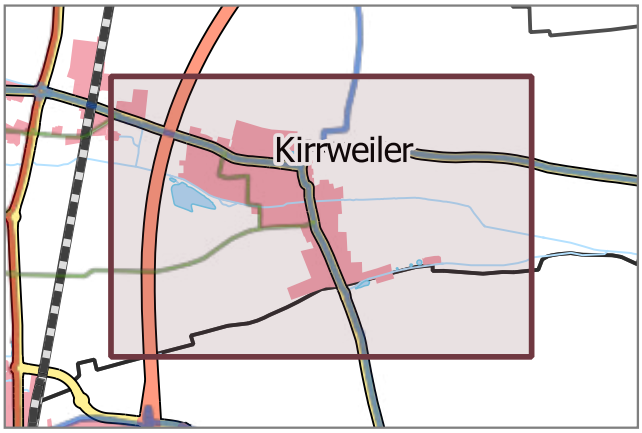
Priorität:	C	Kostenrahmen:	2.000.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Kirrweiler	Maßnahme Nr.:	S168
Kommune 1:	Kirrweiler	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 980 Meter DTV: 1943 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Marktstraße/Friedhofstraße (L 542/L 515)
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Baulast:	Land
Beteiligung:	2 0	Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





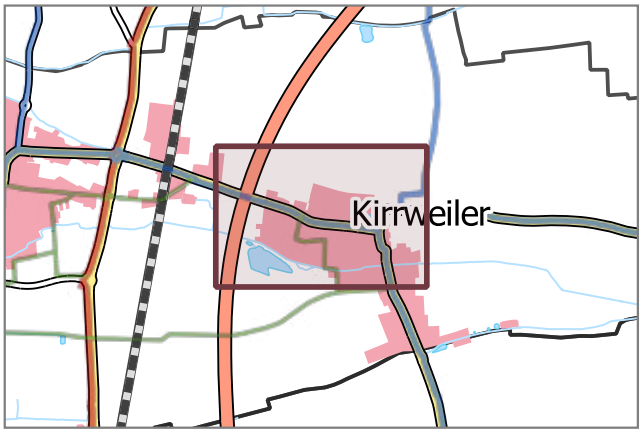
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Kirrweiler	Maßnahme Nr.:	S169
Kommune 1:	Kirrweiler	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 770 Meter
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	3715 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (L 515)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





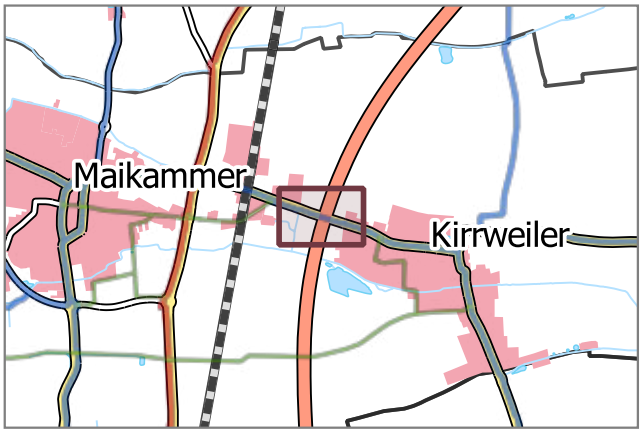
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Maikammer - Kirrweiler	Maßnahme Nr.:	S170
Kommune 1:	Kirrweiler	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 310 Meter DTV: 3715 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (L 515)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Die Höhe des Bordsteins auf der westlichen Seite stellt ein Hindernis für den Fuß- und Radverkehr dar. Die Verbindung führt über eine Brücke.

Beschreibung: Prüfen der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Eine abschnittsweise Betrachtung ist bei der Prüfung sinnvoll. Absenkung des Bordsteins unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	160.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

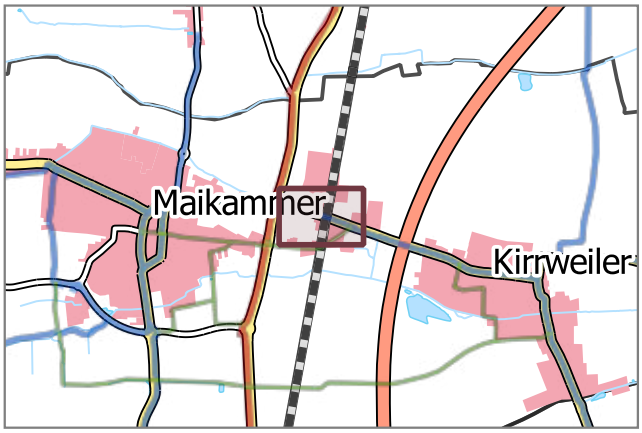
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt möglich. Nicht abgesenkte Bordsteine beeinträchtigen den Komfort beim Gehen und Radfahren. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und beispielsweise Ziehen von Koffern. Zudem erhöhen nicht abgesenkte Bordsteine beim Radfahren die Sturzgefahr und können zu Schäden am Fahrrad führen.

Sonstiges: Eine Verbreiterung der Brücke soll ggf. geprüft werden.
Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang noch nicht abzuschätzen ist.

Verbindung:	Maikammer - Kirrweiler	Maßnahme Nr.:	S171
Kommune 1:	Kirrweiler	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 470 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (L 515)
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 3715 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges prüfen. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Abschnittsweise Betrachtung. Wenn die Neuanlage eines Weges nicht möglich ist, soll die Neuordnung des Straßenraums geprüft werden.

Fotos:





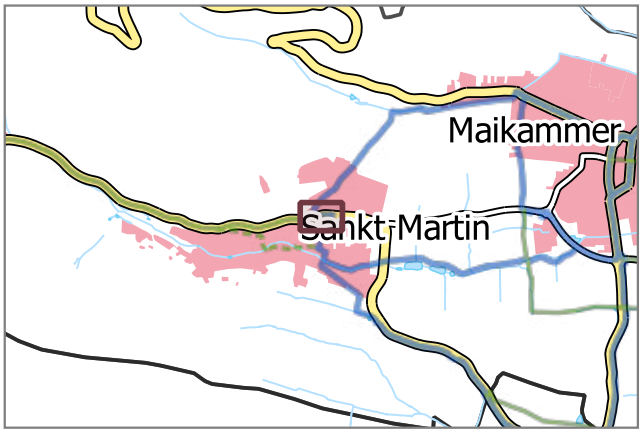
Priorität:	A	Kostenrahmen:	450.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Gemeinde prüft derzeit eine Verbreiterung des Weges.
Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Sankt Martin	Maßnahme Nr.:	S172
Kommune 1:	Sankt Martin	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 150 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	916 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L514 Totenkopfstraße
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





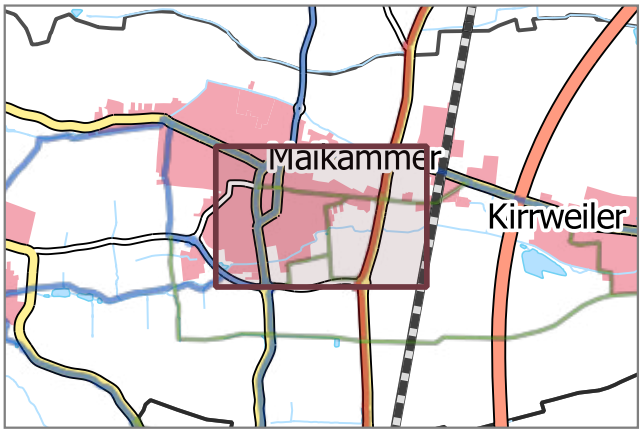
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S173
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1530 Meter DTV: 3219 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Bahnhofstraße/Weinstraße Nord/Frantzplatz/Immengartenstraße/Wei Süd (L 512)
Beteiligung:	9 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

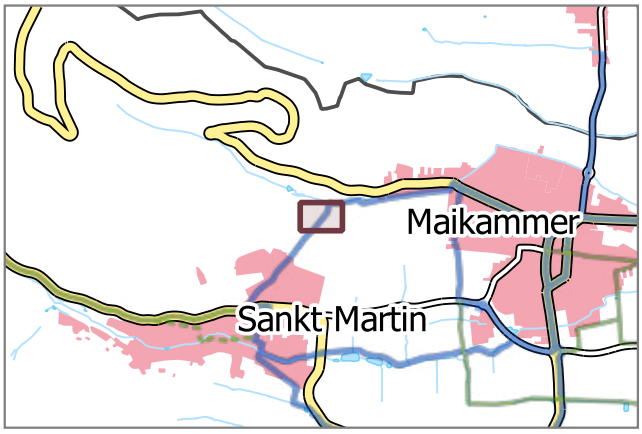
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

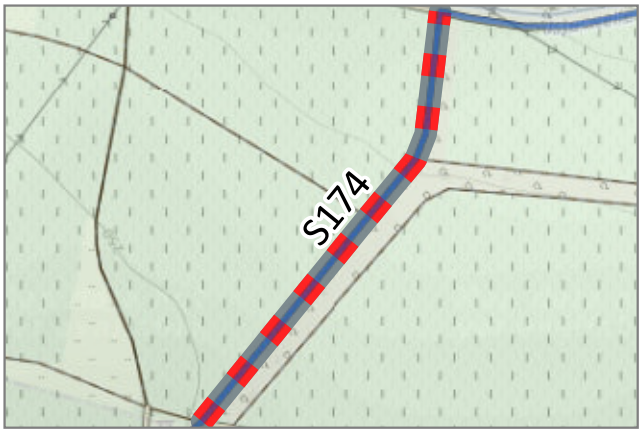
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Maikammer - Sankt Martin	Maßnahme Nr.:	S174
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 210 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





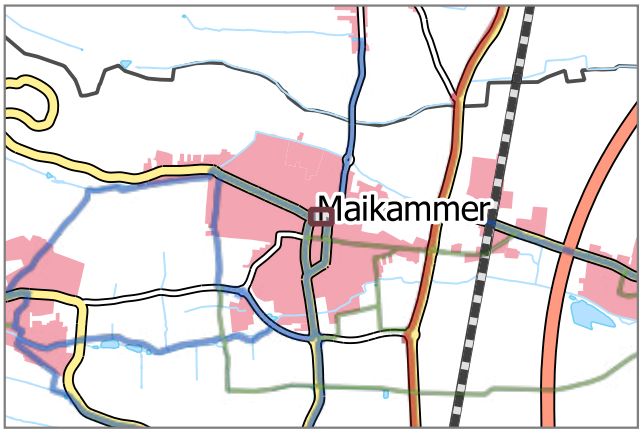
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

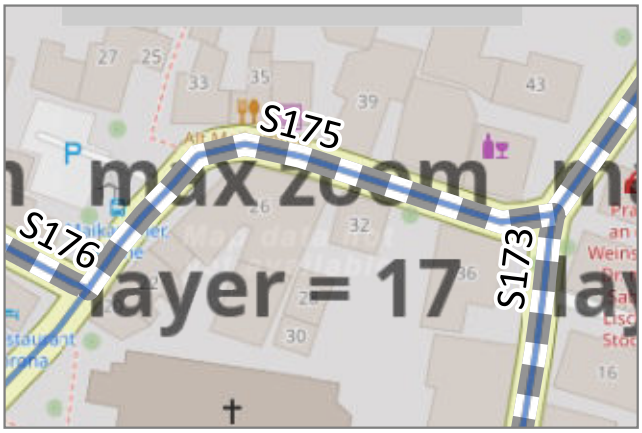
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S175
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 120 Meter DTV: 3219 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Weinstraße Nord (L 512)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





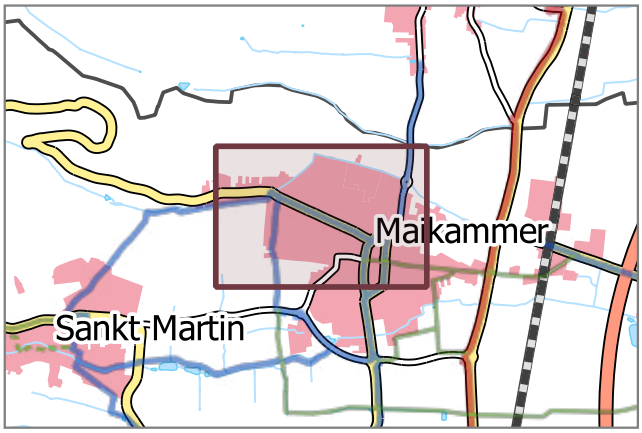
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S176
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 730 Meter
Schulverbindung:	Nein	DTV:	429 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hartmannstraße (L 515)
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittsweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





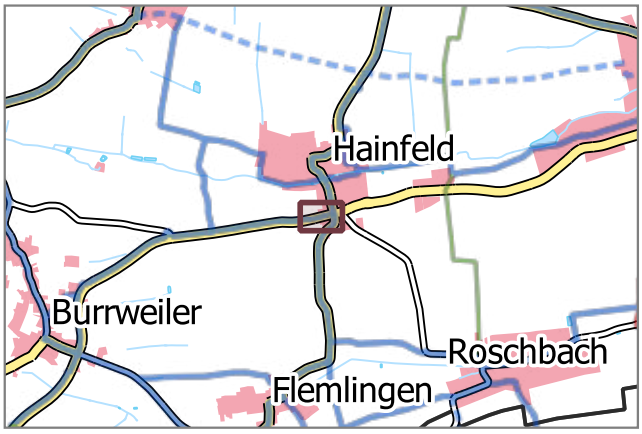
Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

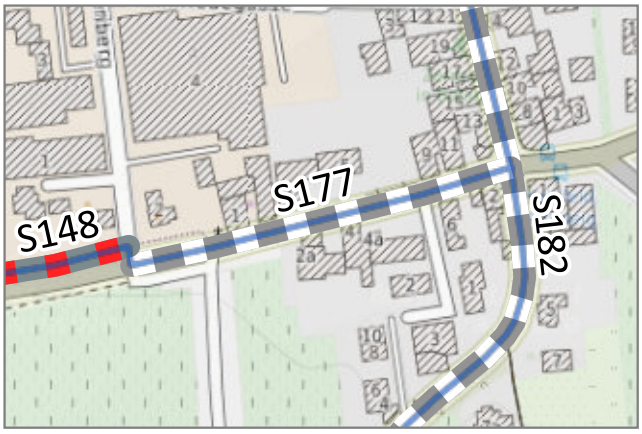
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Hainfeld	Maßnahme Nr.:	S177
Kommune 1:	Hainfeld	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 170 Meter DTV: 2920 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Weinstraße (L 507)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

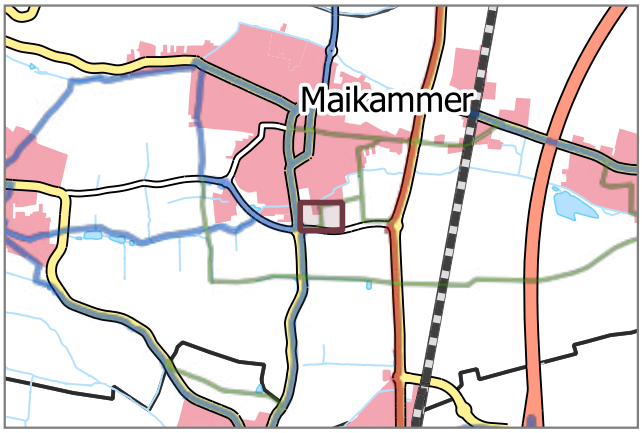
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

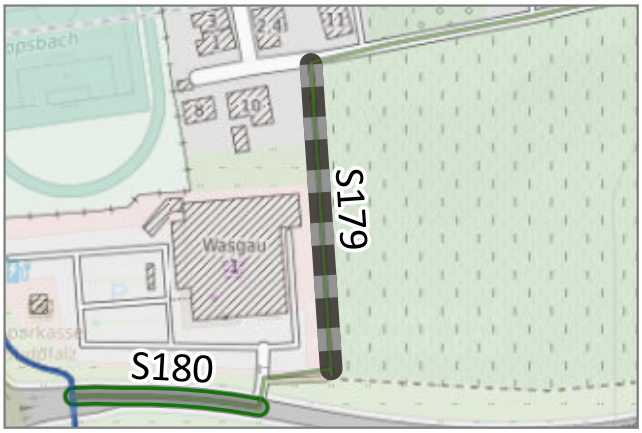
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S179
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 130 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





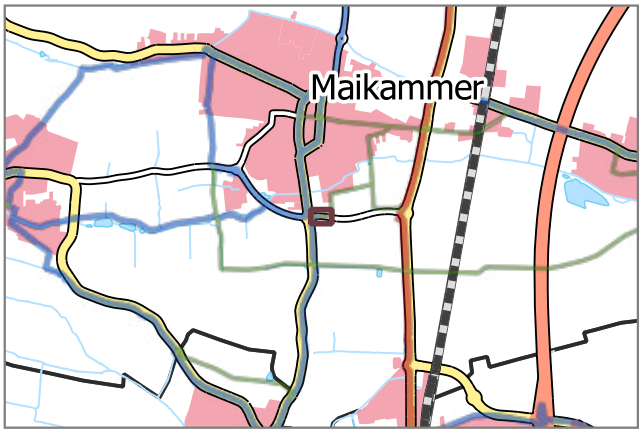
Priorität:	D	Kostenrahmen:	110.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

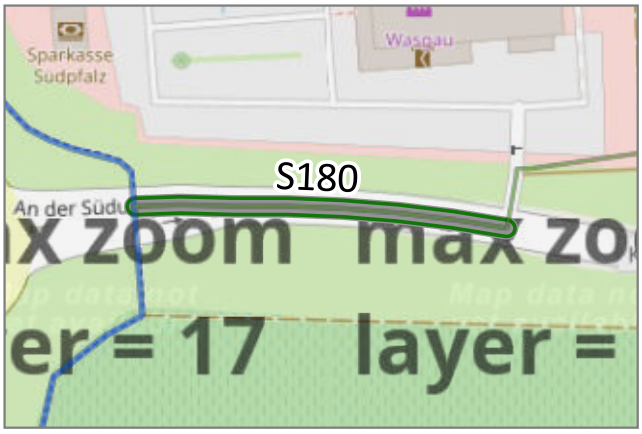
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S180
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 80 Meter DTV: 4261 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	An der Südumgehung (K 32)
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	80.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

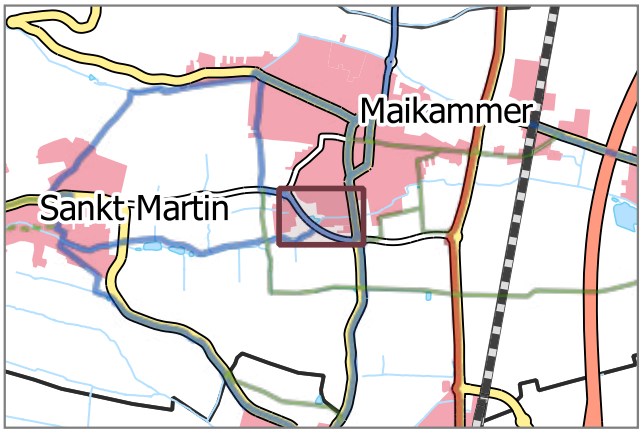
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Maikammer	Maßnahme Nr.:	S181
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 620 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	K 32
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 4261 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 70 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





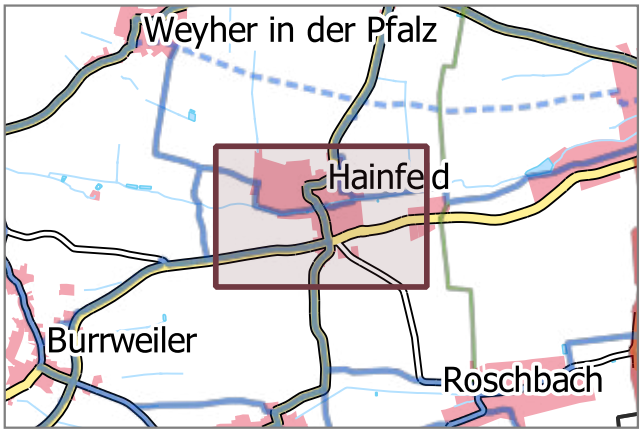
Priorität:	A	Kostenrahmen:	500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, des Schwerlastverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Hainfeld	Maßnahme Nr.:	S182
Kommune 1:	Hainfeld	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 790 Meter DTV: 1897 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Weinstraße (L 512)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

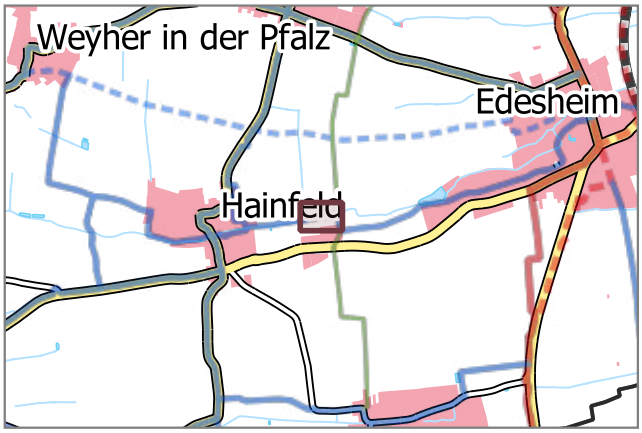
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

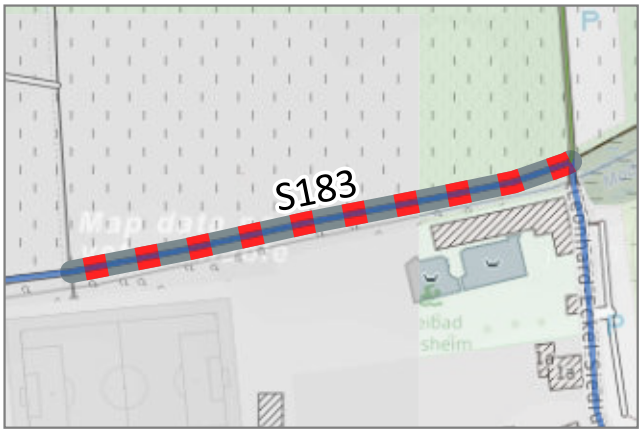
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Hainfeld - Edesheim	Maßnahme Nr.:	**S183**
Kommune 1:	Edesheim	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 220 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	14 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





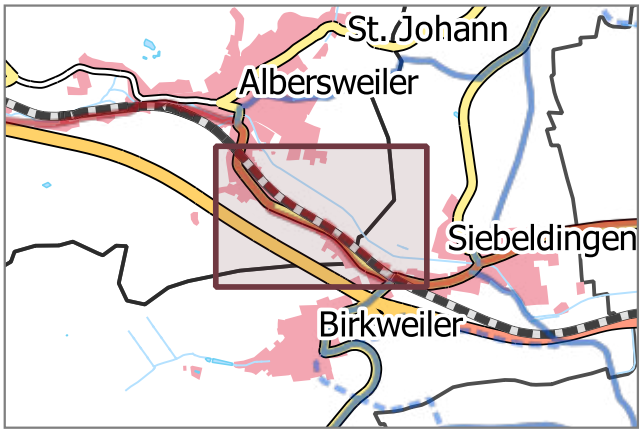
Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Albertsweiler - Siebeldingen	Maßnahme Nr.:	S184
Kommune 1:	Albersweiler	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Birkweiler		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1160 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	16 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





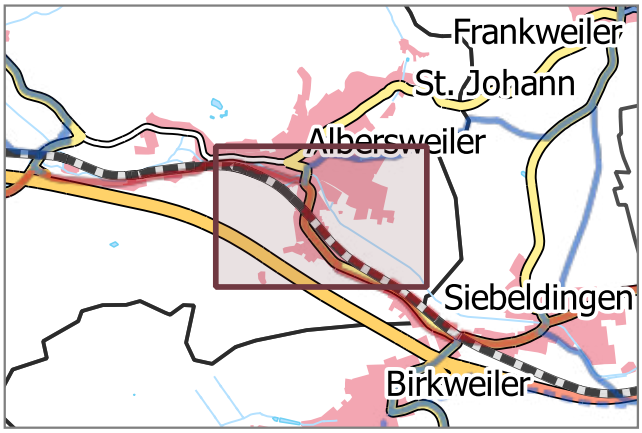
Priorität:	B	Kostenrahmen:	1.000.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

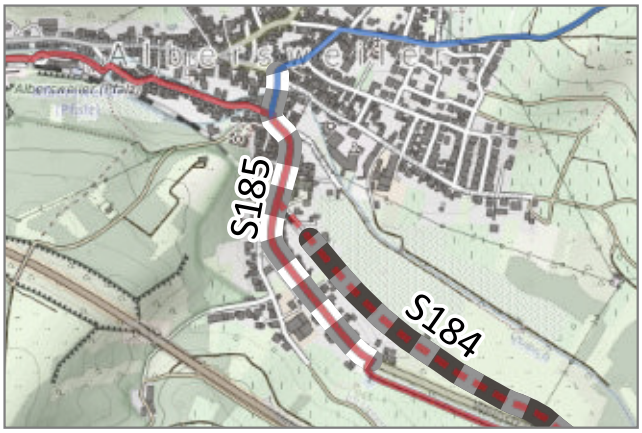
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Albertsweiler	Maßnahme Nr.:	S185
Kommune 1:	Albersweiler	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 720 Meter DTV: 1476 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 508
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

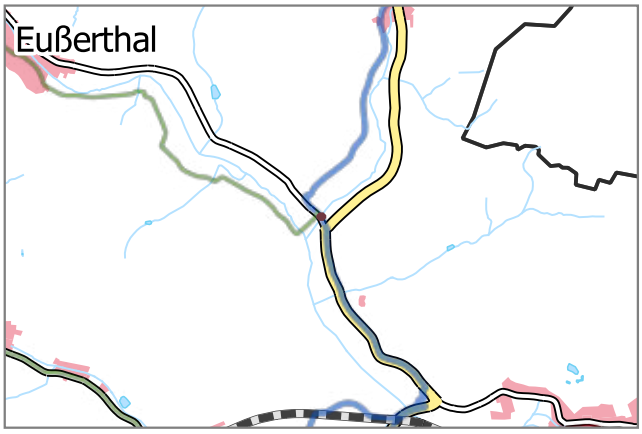
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

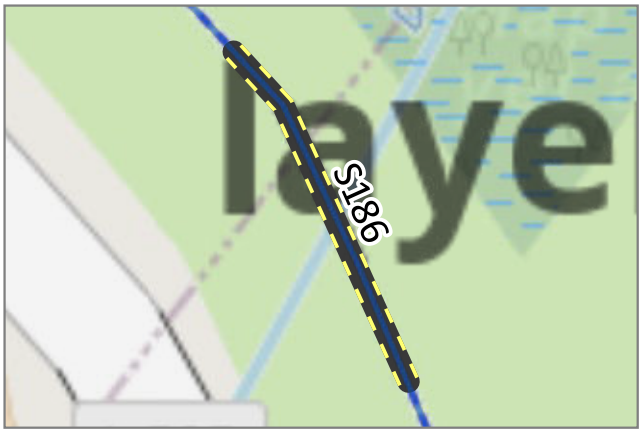
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Dernbach - Annweiler am Trifels	Maßnahme Nr.:	S186
Kommune 1:	Albersweiler	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	Eußerthal		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 505
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, FFH

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Die Brücke weist eine schadhafte Holzoberfläche auf.

Beschreibung: Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative.

Fotos:





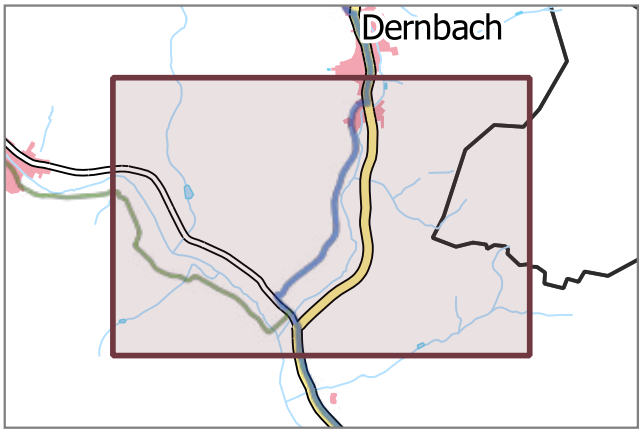
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

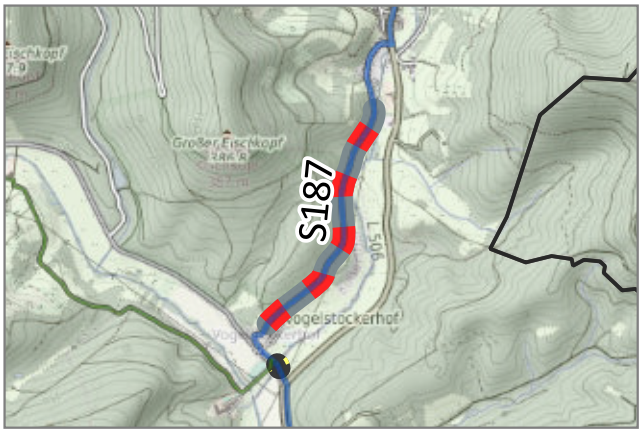
Begründung: Holzoberflächen können bei Nässe sehr rutschig werden und stellen eine Unfallgefahr dar.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht bekannt ist.

Verbindung:	Dernbach - annweiler am Trifels	Maßnahme Nr.:	**S187**
Kommune 1:	Eußerthal	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	Dernbach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1090 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	12 3	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH

Lage:



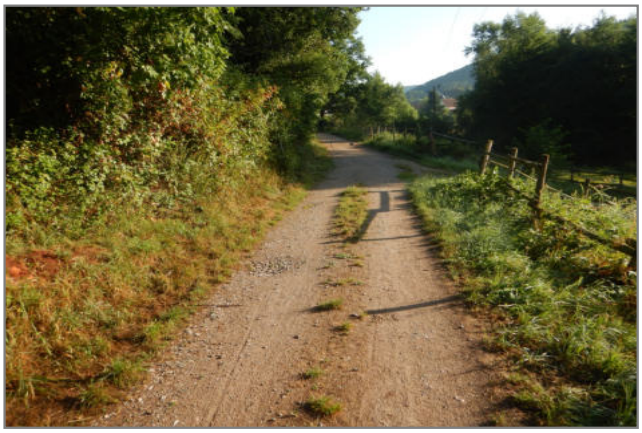


Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Entlang der parallelverlaufenden L 506 gibt es keine Radverkehrsanlagen

Beschreibung: Wiederherstellung einer wassergebundenen Decke zw. Vogelstocker Hof und Dernbach.
Alternativ soll ein Straßenbegleitender Neubau entlang der L 506 gesprüft werden.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

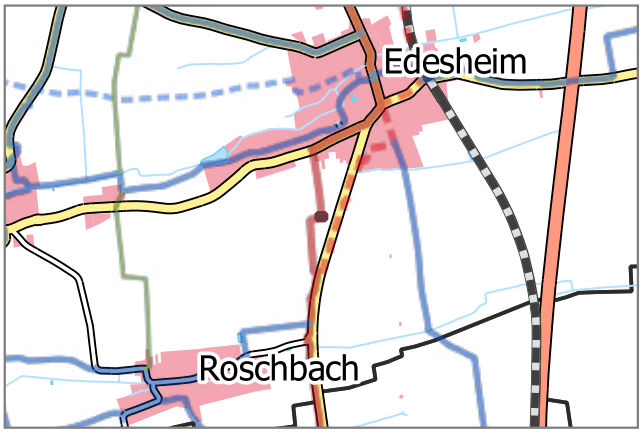
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

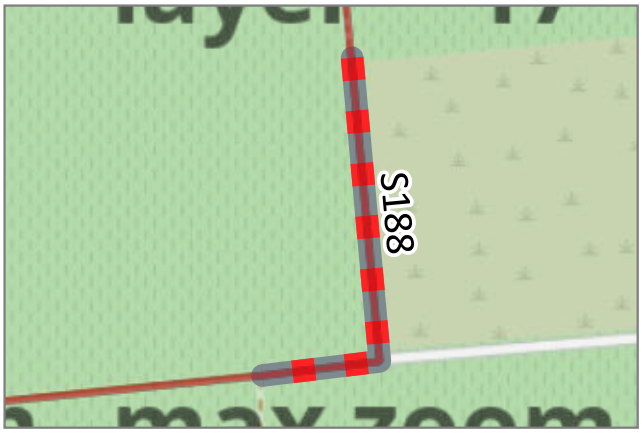
Sonstiges: Der Weg ist zum Teil auf Privatgrundstücken. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Edesheim - Walsheim / Roschbach	Maßnahme Nr.:	S188
Kommune 1:	Edesheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 40 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: A

Kostenrahmen: *k. A.*

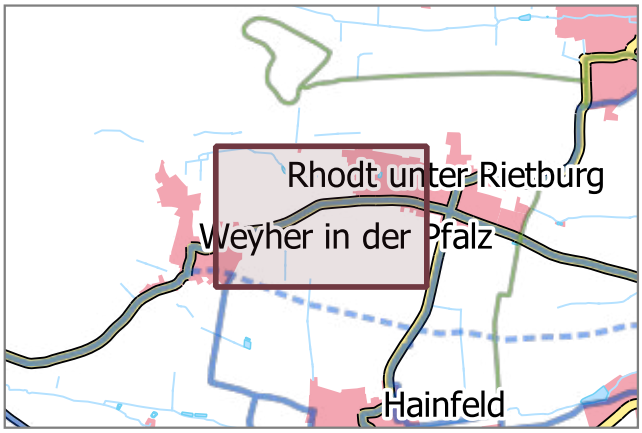
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Rhodt unter Rietburg - Weyher in der Pfalz	Maßnahme Nr.:	S189
Kommune 1:	Rhodt unter Rietburg	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Weyher in der Pfalz		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1090 Meter DTV: 2195 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 506
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ: Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg an den Ortseingängen Weyher und Rhodt. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





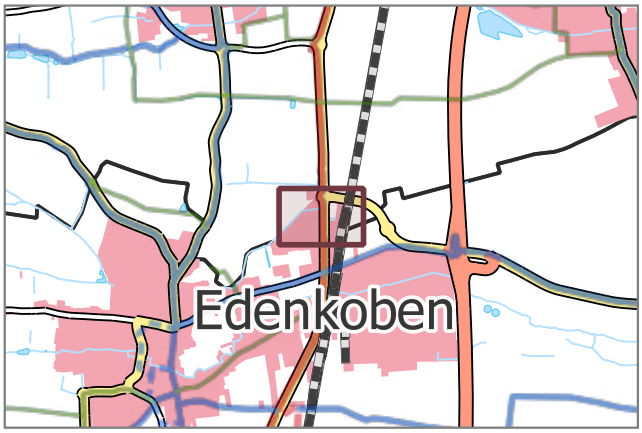
Priorität:	C	Kostenrahmen:	900.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

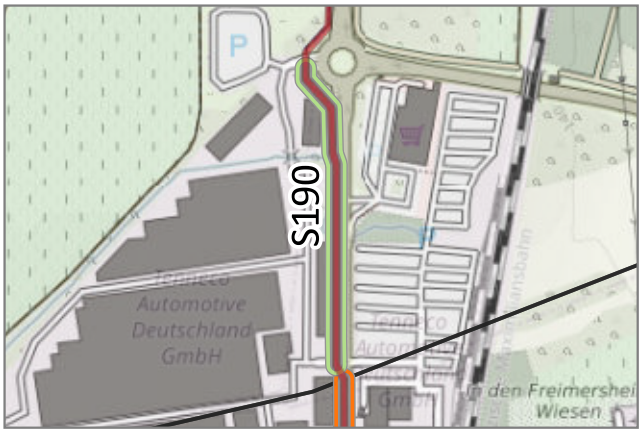
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Maßnahme Nr.:	S190
Kommune 1:	Kirrweiler	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	Edenkoben		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 270 Meter DTV: 9568 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Staatsstraße (L 516)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Land/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit).

Fotos:





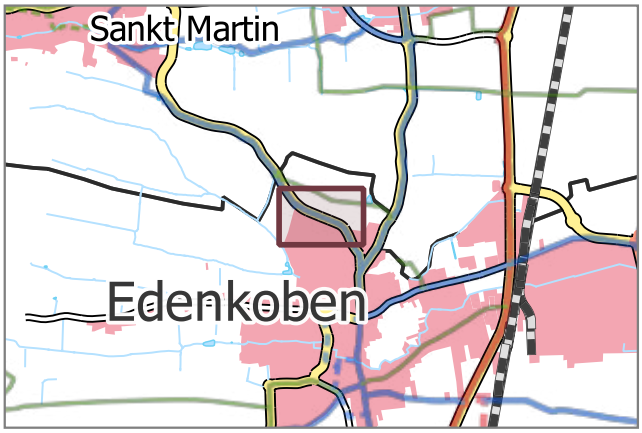
Priorität: A Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nicht möglich.

Sonstiges: -

Verbindung:	Edenkoben - Sankt Martin	Maßnahme Nr.:	S191
Kommune 1:	Edenkoben	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 340 Meter DTV: 916 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	St. Martiner Straße (L 514)
Beteiligung:	7 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die südlich verlaufende Verbindung durchs Wohngebiet nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg am Ortseingang Edenkoben.

Fotos:





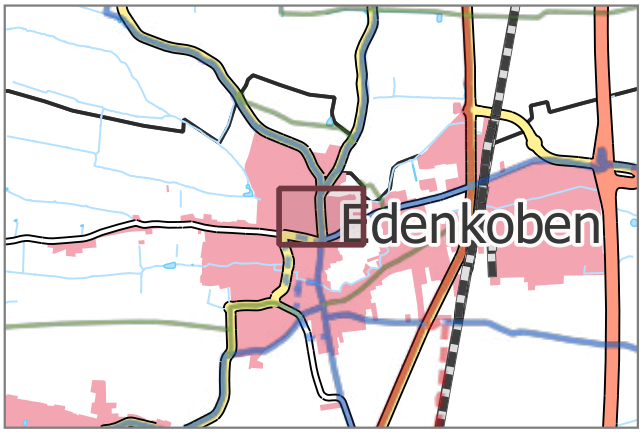
Priorität: B Kostenrahmen: 300.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Maßnahme Nr.:	S193
Kommune 1:	Edenkoben	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 310 Meter DTV: 3219 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Weinstraße (L 512)
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen oder Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	*k. A.*	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	*k. A.*

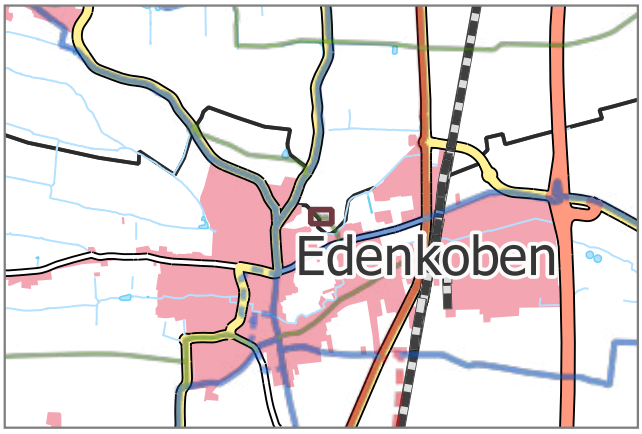
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

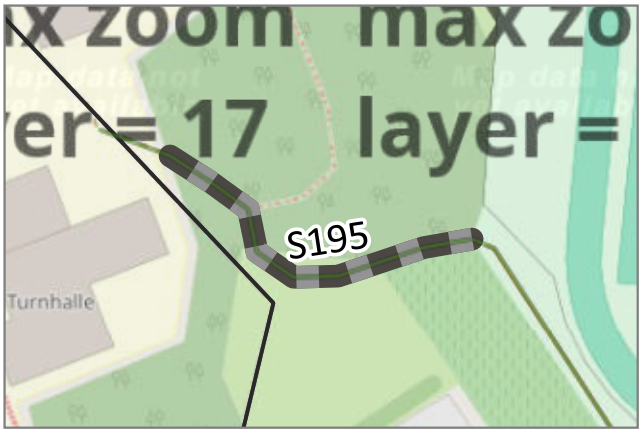
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Maßnahme Nr.:	S195
Kommune 1:	Maikammer	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 80 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





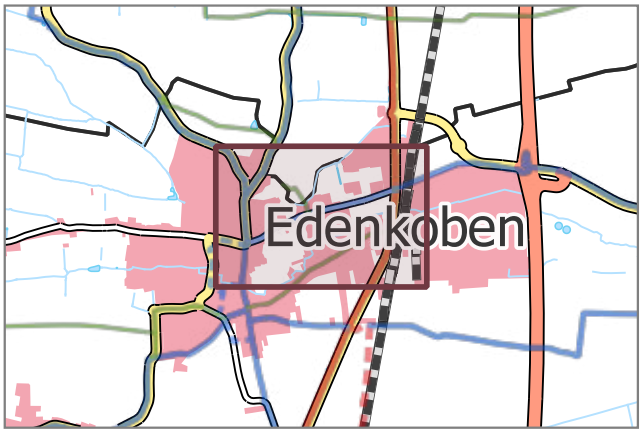
Priorität: C Kostenrahmen: 68.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Maßnahme Nr.:	S196
Kommune 1:	Edenkoben	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_02 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 1040 Meter DTV: 6990 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Luitpoldstraße (K 6)
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Baulast:	Kreis
Beteiligung:	14 0	Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. Diese Maßnahmen können teilweise auch kurzfristig und punktuell auf dem betrachteten Abschnitt umgesetzt werden. Weitere Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





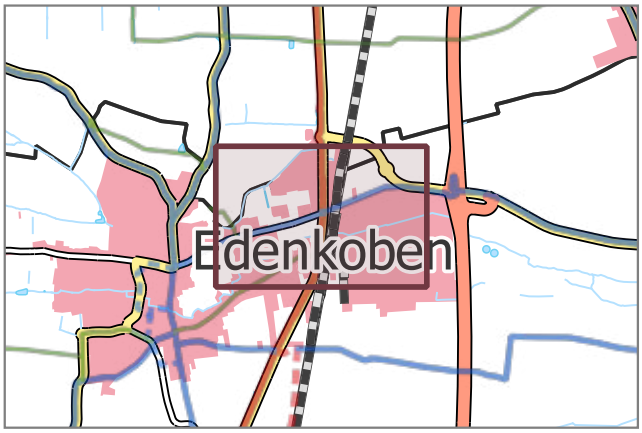
Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Maßnahme Nr.:	S197
Kommune 1:	Edenkoben	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 490 Meter DTV: 9568 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Staatsstraße (L 516)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu. Die bestehenden Gehwege sind deutlich zu schmal und nicht barrierefrei.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen und zur Attraktivierung des Fußverkehrs (ggf. Entfall von Kfz-Park- oder Fahrstreifen).

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

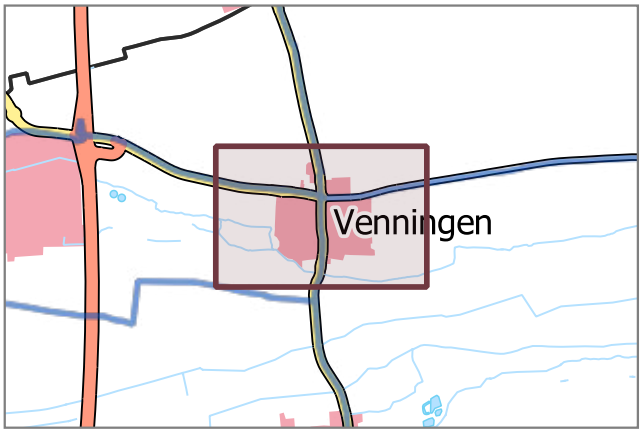
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein (baulich getrenntes) Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Venningen	Maßnahme Nr.:	S201
Kommune 1:	Venningen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (L 542)
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: 1943 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: C

Kostenrahmen: *k. A.*

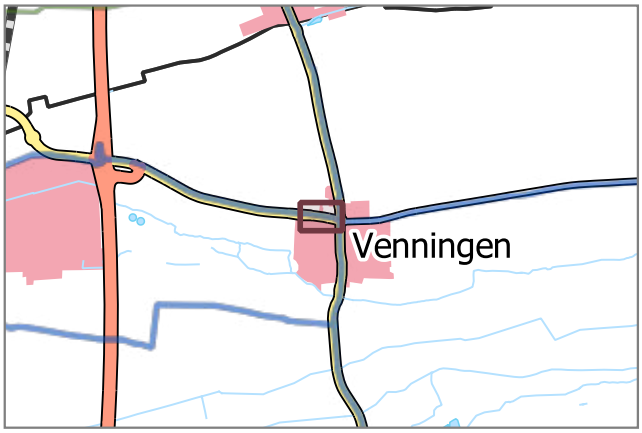
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Venningen	Maßnahme Nr.:	S202
Kommune 1:	Venningen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 210 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Parallelstraße zur Edenkobener Straße (K 6)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit).

Fotos:





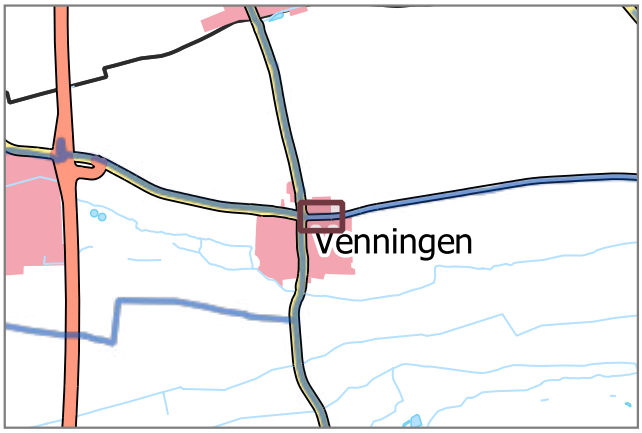
Priorität:	B	Kostenrahmen:	120.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

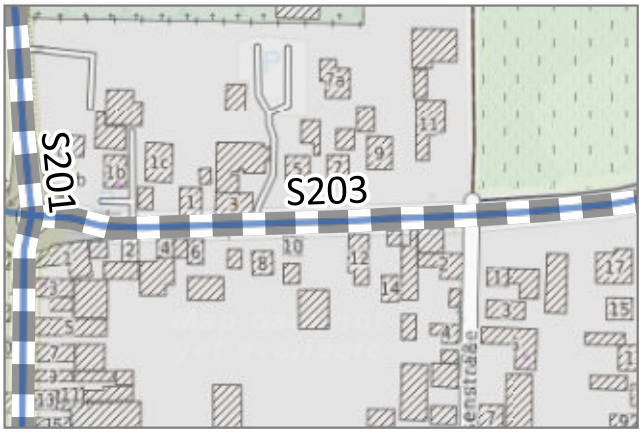
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt möglich.

Sonstiges: -

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Venningen	Maßnahme Nr.:	S203
Kommune 1:	Venningen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 250 Meter DTV: 3935 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Altdorfer Straße (K 6)
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

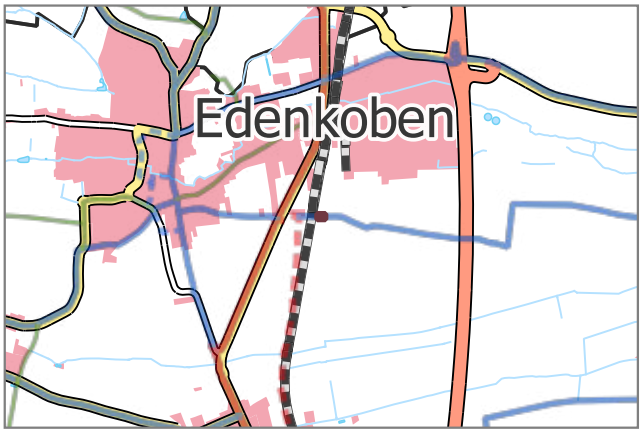
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

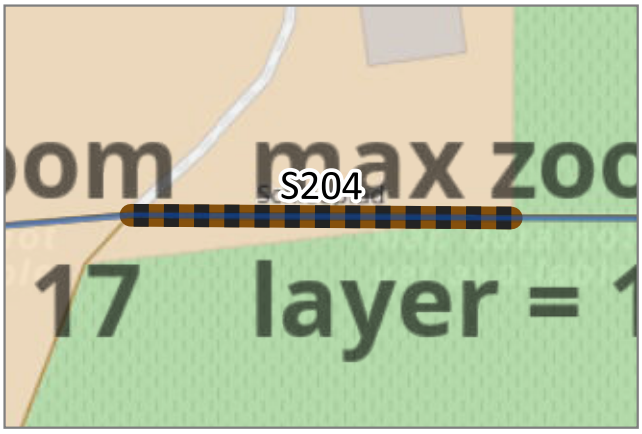
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Edenkoben - Wenningen / Großfischlingen	Maßnahme Nr.:	S204
Kommune 1:	Venningen	Maßnahmentyp:	Kopfsteinpflaster optimieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_12
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine Kopfsteinpflasterdecke.

Beschreibung: Herstellen einer radfahrfreundlichen Oberfläche gemäß Musterlösung.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

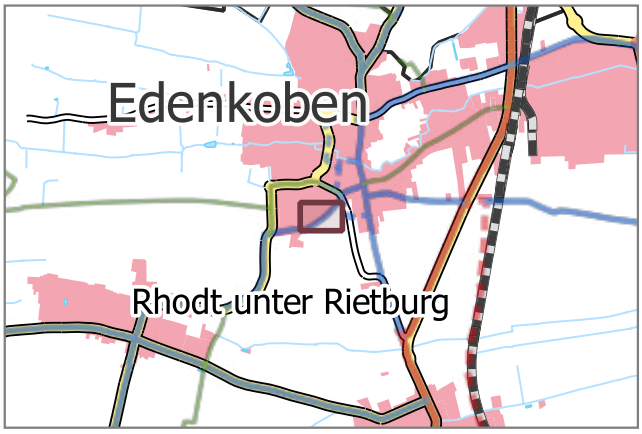
Begründung: Kopfsteinpflaster stellt insbesondere bei nasser oder verschmutzter Oberfläche eine Gefahr dar und mindert den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden bzw. Verlusten führen.

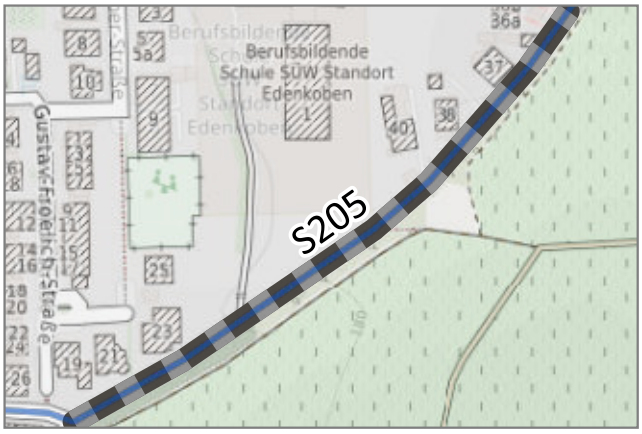
Sonstiges: -

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Maßnahme Nr.:	**S205**
Kommune 1:	Edenkoben	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 280 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Rhodter Straße
Beteiligung:	2 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Zum Teil ist der Abschnitt asphaltiert aber in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 240.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

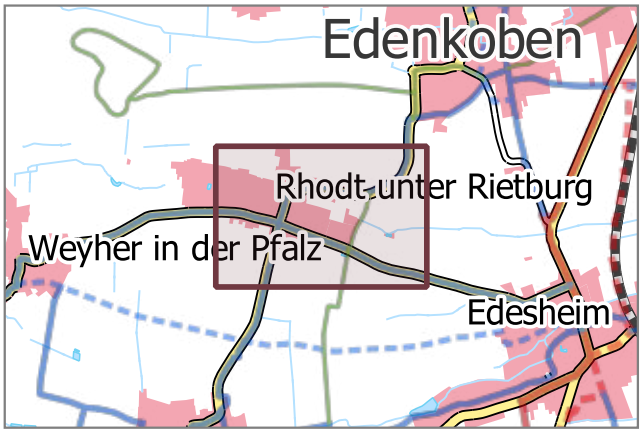
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Rhodt unter Rietburg
Kommune 1:	Rhodt unter Rietburg
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Beteiligung:	3 1

Maßnahme Nr.:	S206
Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Länge:	Ca. 900 Meter DTV: 2974 Kfz/24h
Straße(n):	Weinstraße (L 512)
Baulast:	Land
Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





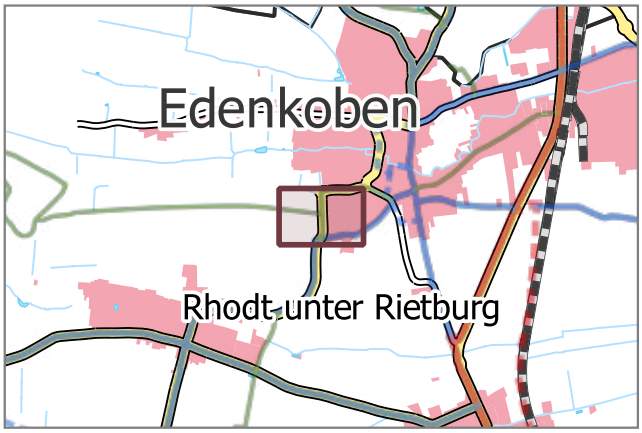
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Maßnahme Nr.:	**S207**
Kommune 1:	Edenkoben	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 300 Meter DTV: 2974 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Weinstraße (L 512)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





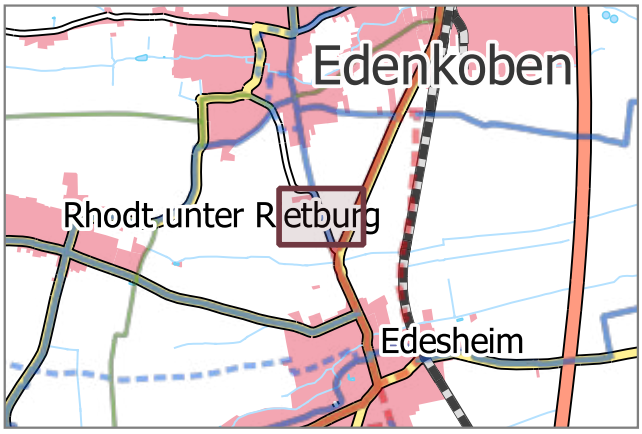
Priorität:	C	Kostenrahmen:	250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Alternativen über Wirtschaftswege sollen untersucht werden.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Edenkoben - Edesheim	Maßnahme Nr.:	S208
Kommune 1:	Edesheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 370 Meter DTV: 1898 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Edenkobener Straße (K 31)
Beteiligung:	12 3	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die umwegige Verbindungan der L516 nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





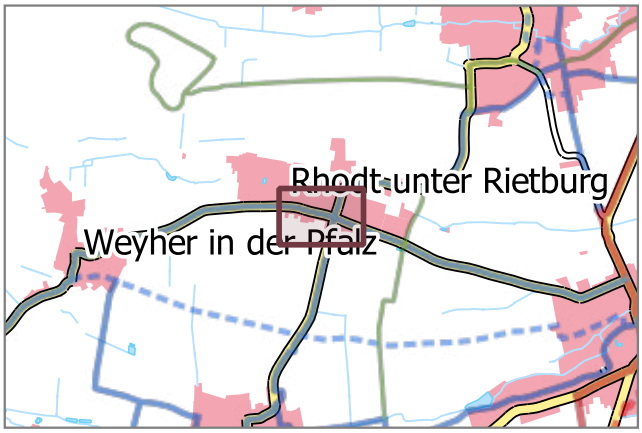
Priorität: A Kostenrahmen: 300.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Alternativen über Wirtschaftswege sollen untersucht werden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Rhodt unter Rietburg	Maßnahme Nr.:	S209
Kommune 1:	Rhodt unter Rietburg	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 480 Meter DTV: 2993 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Weyherer Straße / Edesheimer Straße (L 506)
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Baulast:	Land
Beteiligung:	2 2	Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





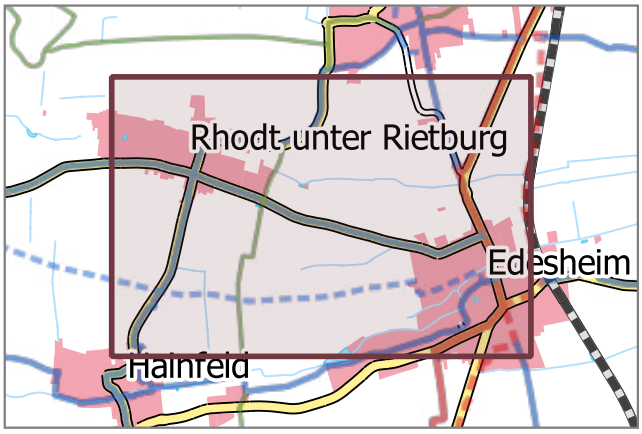
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

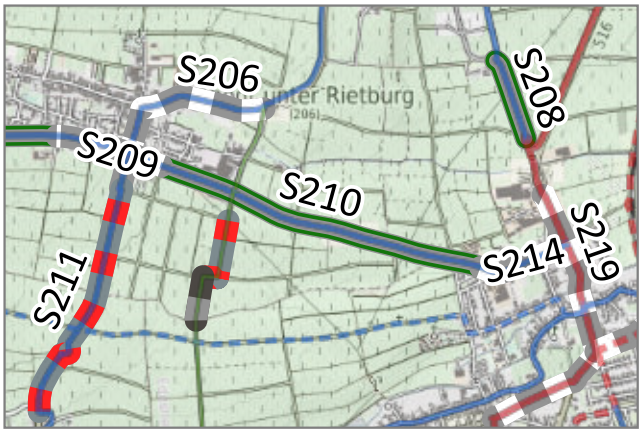
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Rhodt unter Rietburg - Edesheim	Maßnahme Nr.:	S210
Kommune 1:	Rhodt unter Rietburg	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Edesheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1450 Meter DTV: 2993 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 506
Beteiligung:	9 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.

Fotos:





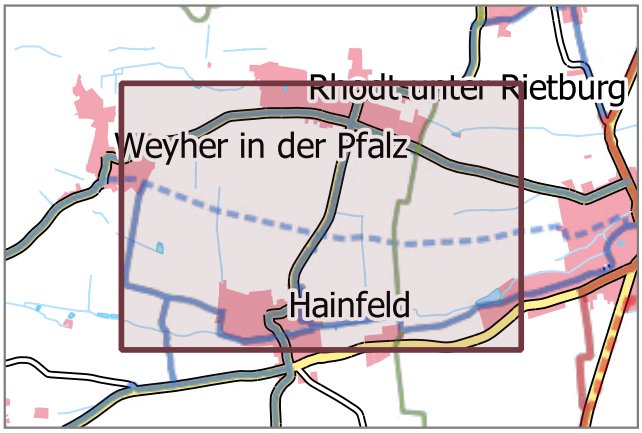
Priorität:	B	Kostenrahmen:	1.200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

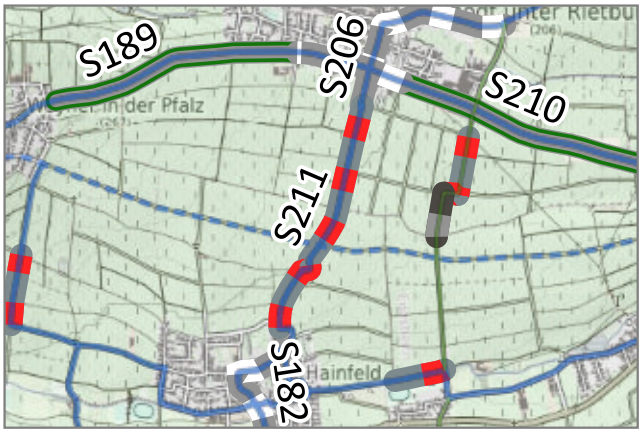
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (ab ca. 150 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Rhodt unter Rietburg - Hainfeld	Maßnahme Nr.:	S211
Kommune 1:	Rhodt unter Rietburg	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Hainfeld		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1060 Meter DTV: 1897 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 512
Beteiligung:	15 1	Baulast:	Land/Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

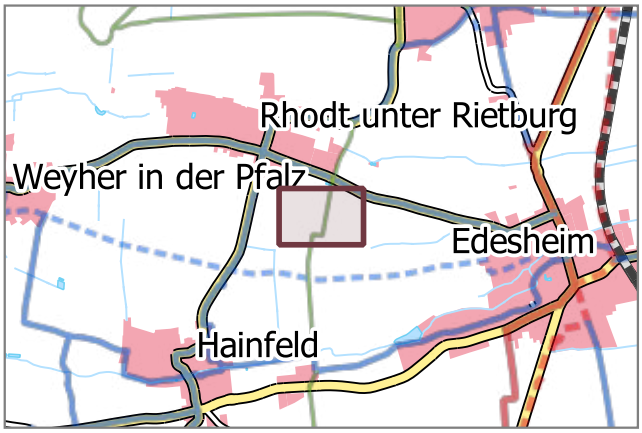
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Rhodt unter Rietburg - Hainfeld / Edesheim	Maßnahme Nr.:	**S212**
Kommune 1:	Rhodt unter Rietburg	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 320 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	8 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





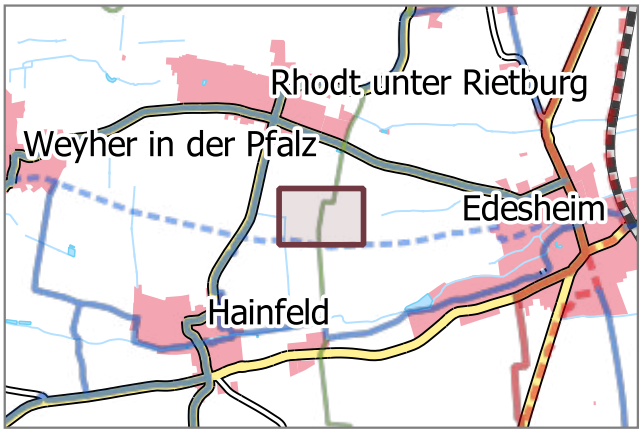
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Rhodt unter Rietburg - Hainfeld / Edesheim	Maßnahme Nr.:	**S213**
Kommune 1:	Rhodt unter Rietburg	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 190 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





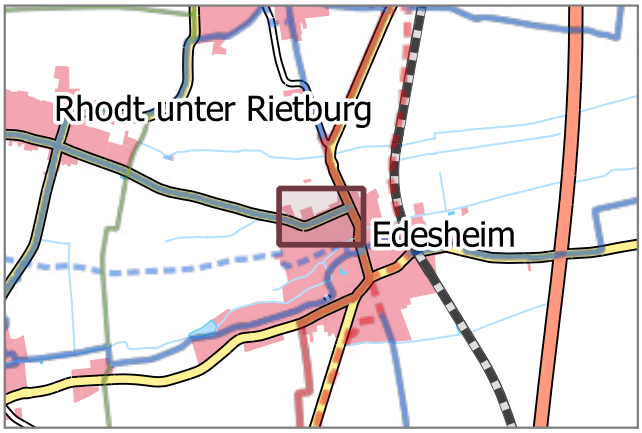
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 170.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Edesheim	Maßnahme Nr.:	S214
Kommune 1:	Edesheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 400 Meter DTV: 2993 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Rhodther Straße (L 506)
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. / Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





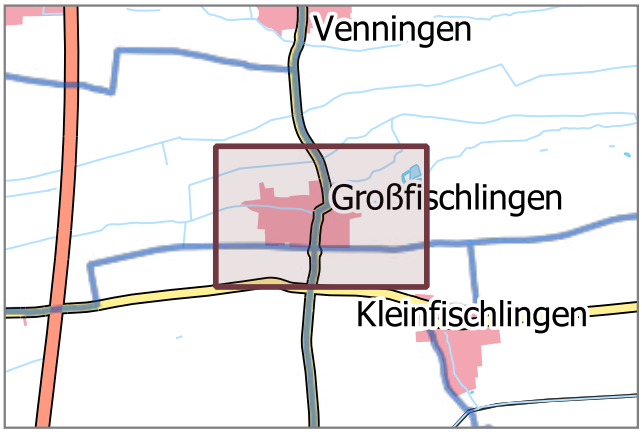
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Großfischlingen - Venningen	Maßnahme Nr.:	S215
Kommune 1:	Großfischlingen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_01 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 450 Meter
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	1943 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (L542)
Beteiligung:	10 / 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt XY km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: *k. A.*

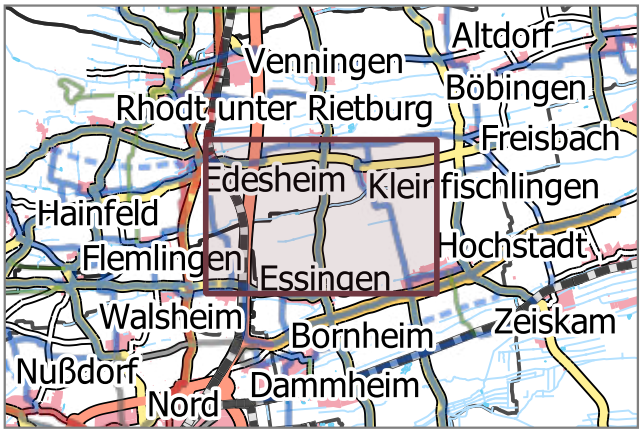
Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

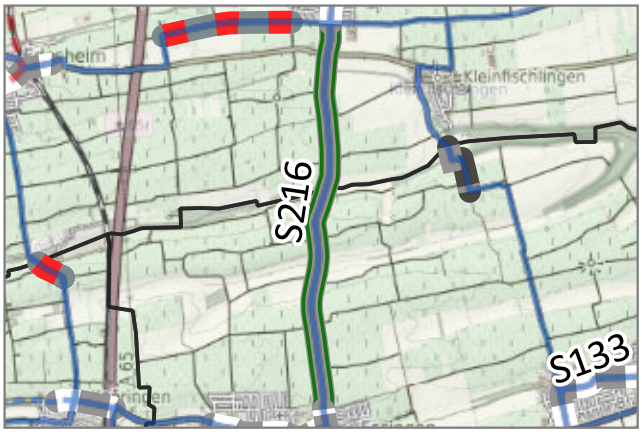
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Großfischlingen - Essingen	Maßnahme Nr.:	S216
Kommune 1:	Großfischlingen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Essingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 3370 Meter DTV: 2280 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 542
Beteiligung:	120 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg an den Ortseingängen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 2.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

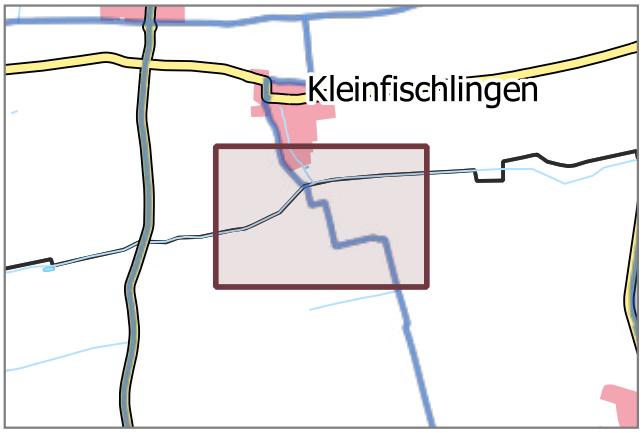
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob parallel verlaufende Wirtschaftswege genutzt werden können. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Die Landwirtschaft sieht die Nutzung von parallelen Wirtschaftswegen aufgrund der Platzverhältnisse in diesem Bereich kritisch.

Verbindung:	Kleinfischlingen - Hochstadt	Maßnahme Nr.:	S217
Kommune 1:	Hochstadt	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 510 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Beteiligung:	16 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BT, VSG, NSG

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte gepflasterte Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





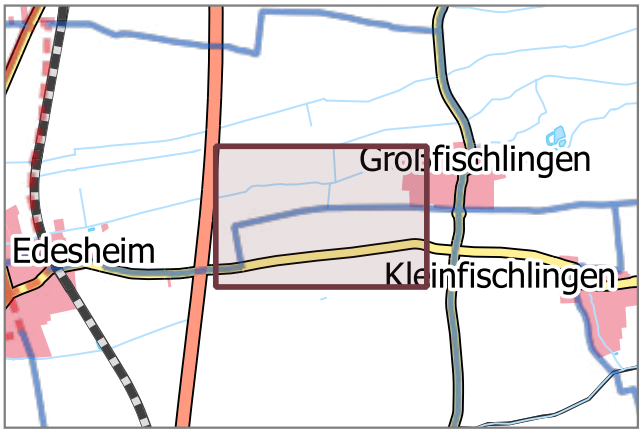
Priorität: C Kostenrahmen: 450.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

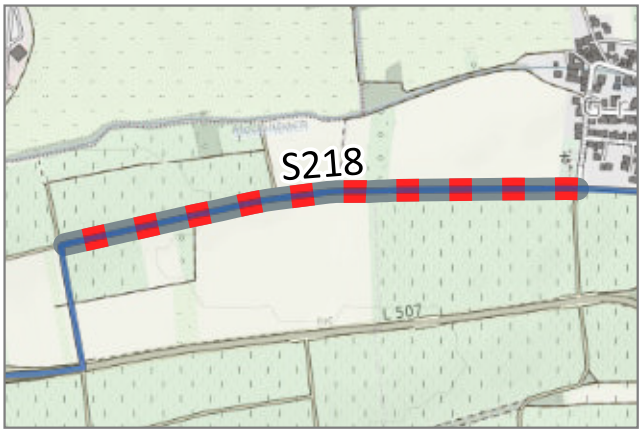
Begründung: Gepflasterte Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Belange des Naturschutzes sind hier mit den Belangen des Radverkehrs abzuwägen.

Verbindung:	Großfischlingen - Edesheim	Maßnahme Nr.:	**S218**
Kommune 1:	Großfischlingen	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	Edesheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1120 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	24 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





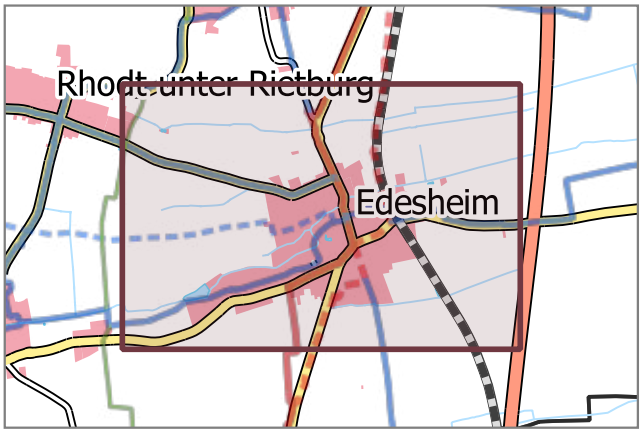
Priorität: D Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

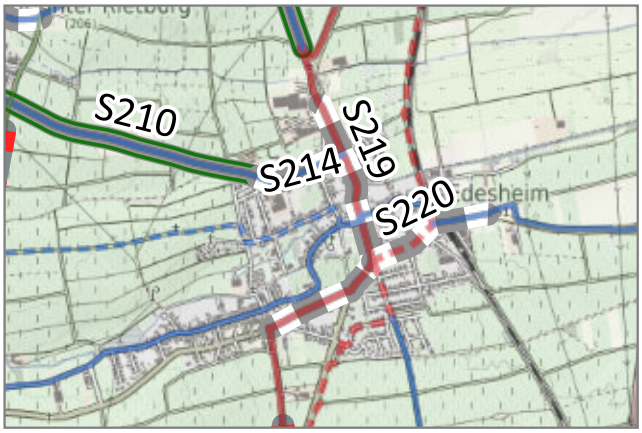
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edesheim	Maßnahme Nr.:	S219
Kommune 1:	Edesheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1270 Meter DTV: 9568 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Staatsstraße (L 516)
Beteiligung:	11 4	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





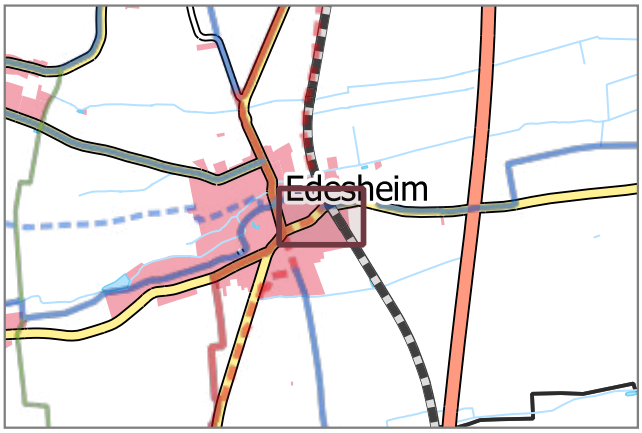
Priorität: A Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Edesheim	Maßnahme Nr.:	S220
Kommune 1:	Edesheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 560 Meter DTV: 3087 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Eisenbahnstraße/Jahnstraße (L 507)
Beteiligung:	13 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

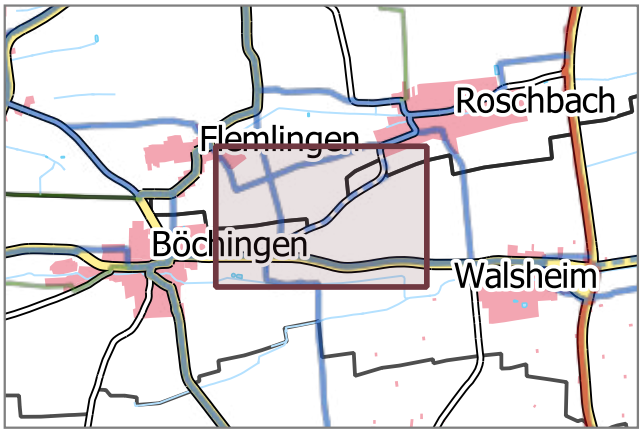
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

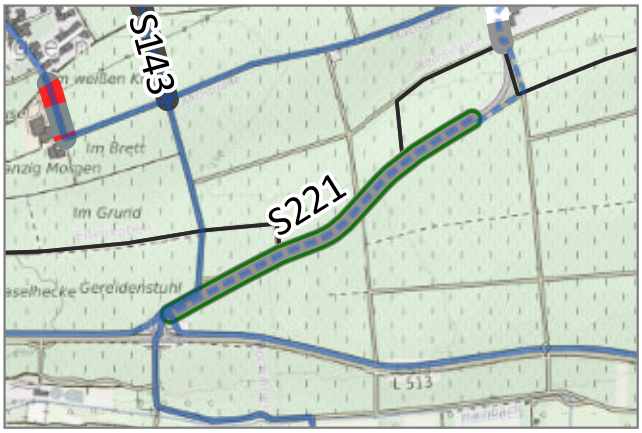
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auf nicht klassifizierten Straßen (Gemeindestraßen) ist die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu prüfen.

Verbindung:	Roschbach - Böchingen	Maßnahme Nr.:	S221
Kommune 1:	Walsheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Flemlingen, Böchingen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 790 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 54
Beteiligung:	7 1	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 458 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende eine umwegige Verbindung über Wirtschaftswege nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Wirftschaftswegen ist zu prüfen.

Fotos:





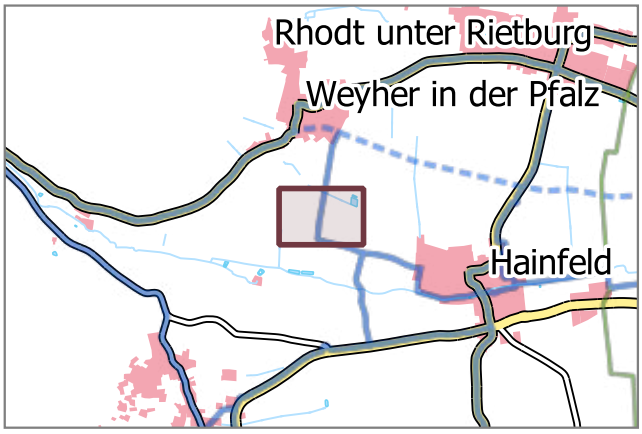
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 600.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

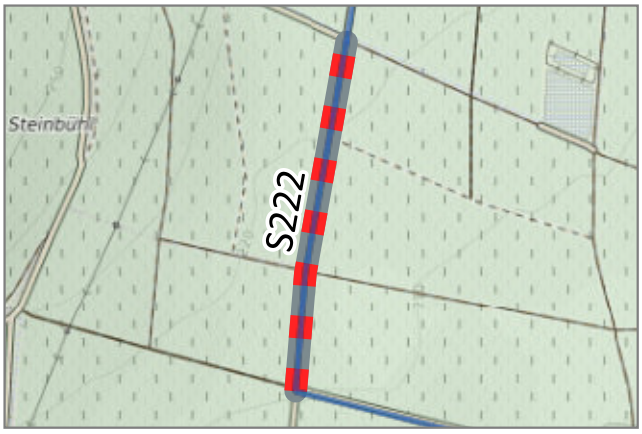
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen.

Verbindung:	Hainfeld - Weyher in der Pfalz	Maßnahme Nr.:	**S222**
Kommune 1:	Weyher in der Pfalz	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	Hainfeld		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 310 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	Keine

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: *k. A.* Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

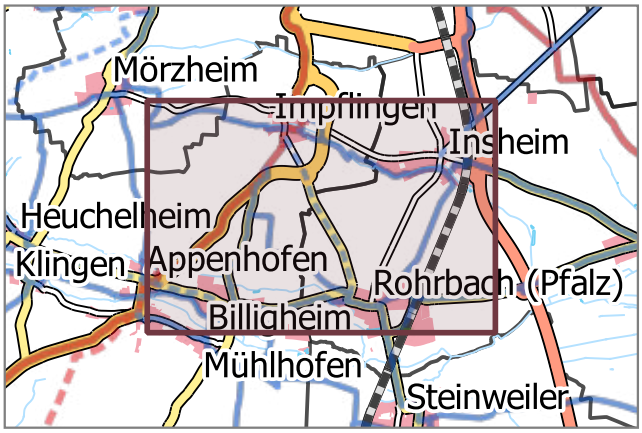
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

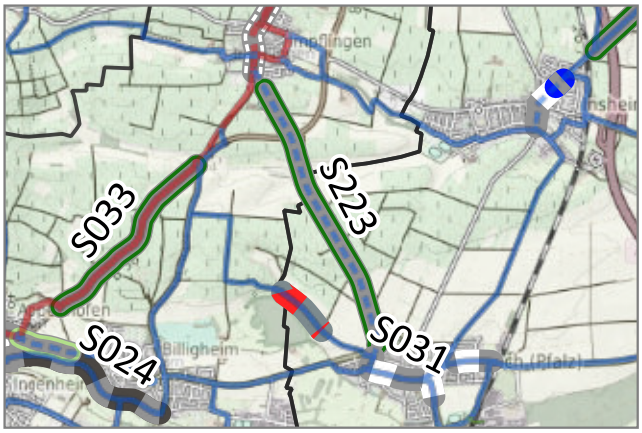
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Verbindung:	Rohrbach - Impflingen	Maßnahme Nr.:	S223
Kommune 1:	Impflingen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Rohrbach		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 2440 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 554
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	Keine

DTV: 1192 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende eine umwegige Verbindung über westlich verlaufende Wirtschaftswege nutzen (siehe Maßnahme S032).

Beschreibung: Langfristig anzustrebende Maßnahme für die Verbindung Rohrbach - Impflingen: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit der Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: 4.500.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

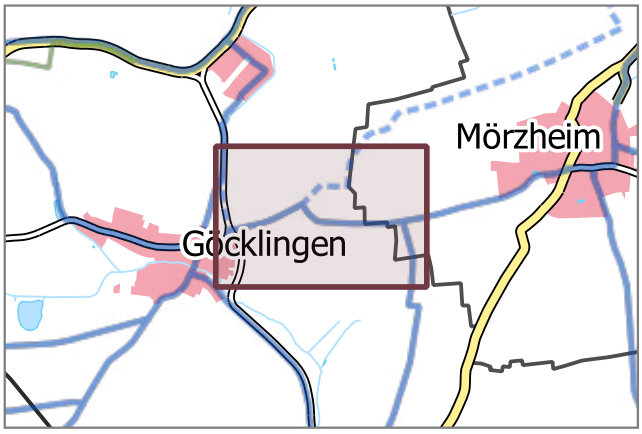
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Göcklingen - Mörzheim	Maßnahme Nr.:	S224
Kommune 1:	Göcklingen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Landau-Mözheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1150 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	k.A. k.A.	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Die betrachtete Verbindung verfügt an mehren Abschnitten über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften betonierten/ asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitten.

Fotos:





Priorität: C

Kostenrahmen: *k. A.*

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: *k. A.*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

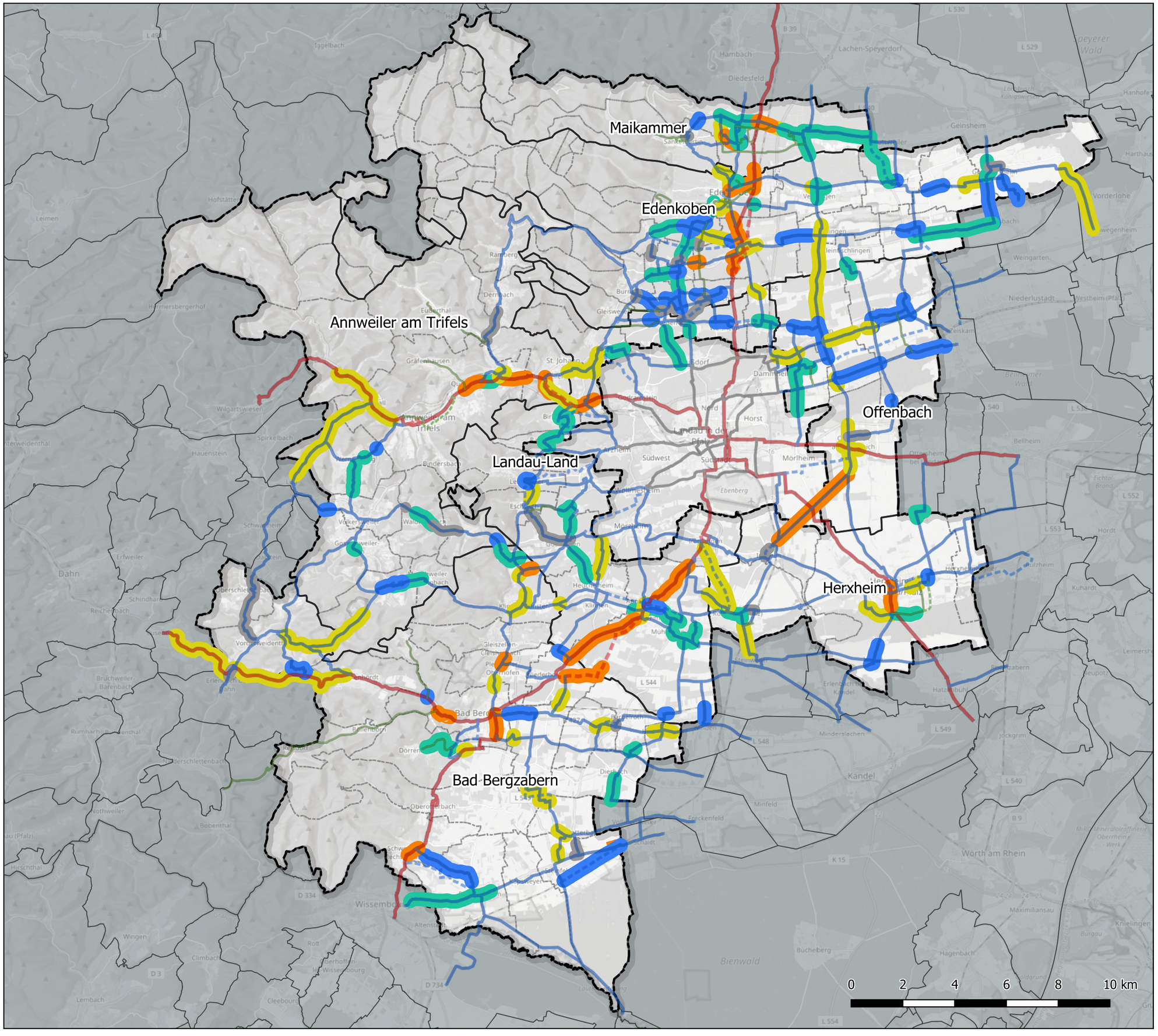
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Die Landwirtschaft ist in allen Planungsschritten zu beteiligen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der genaue Grad der Beschädigung nicht bekannt ist.

Anlage 14

Karte 08 *Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen*

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße



Priorisierung

- A
- B
- C
- D
- Weiterer Bedarf

Grenzen

- Landkreis
- Verbandsgemeinden
- Gemeinden Nachbarlandkreise

Anlage 14

Karte 08: Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeitung:	Erik Drawe
Datum:	04.03.2026
Quelle:	Eigene Darstellung
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 15

Maßnahmenliste *Planungsprogramm: Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen*

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S002	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht und Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Zum Teil ist dazu eine Neuordnung des Straßenraums notwendig.	Steinfeld - Schaidt	L546	Land	A	100.000 €
S008	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Annweiler am Trifels	L 490	Land	A	k.A.
S009	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Schweigen-Rechtenbach	Weinstraße (B 38)	Bund	A	k.A.
S025	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten/betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und asphaltieren der wassergebundenen Oberfläche. Langfrisig soll ein straßenbegleitender Neubau entlang der B 38 verfolgt werden.	Billigheim-Ingenheim - Niederhorbach		Kommune	A	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S026	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges und Einrichtung von sicheren Übergängen am Anfang und Ende des Weges. Der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen soll geprüft werden. Kurzfristig soll die südliche alternative Führung mit Sanierungsmaßnahmen aufgewertet werden.	Niederhorbach - Billigheim-Ingenheim	B 38	Bund	A	2.000.000 €
S033	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Appenhof - Impflingen	B 38	Bund	A	1.200.000 €
S038	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Bad Bergzabern	Steinfelder Straße (L 545)	Land	A	k.A.
S044	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Bad Bergzabern - Birkenhördt	Kurtalstraße (B 427)	Bund/Kommune	A	400.000 €
S052	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Pleisweiler-Oberhofen - Gleiszellen-Gleishorbach	L 508	Land	A	350.000 €
S054	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Klingenmünster - Göcklingen		Kommune	A	250.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S070	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zw. Albersweiler und Queichhambach. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es wird auch eine Variante nördlich der Queich untersucht. Alternativ zu einem Wegeneubau soll auch ein Radfahrstreifen mit baulicher Trennung und Führung auf der Fahrbahn mit Piktogramen und einer Geschwindigkeitsredurierung untersucht werden.	Annweiler am Trifels - Albersweiler	Am Bahnhof	Kommune	A	680.000 €
S091	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Herxheim	Holzgasse (L 542)	Land	A	k.A.
S096	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Offenbach an der Queich - Insheim	K 2	Kreis	A	2.500.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S097	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Siebeldingen	L 511	Land	A	k.A.
S165	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit).	Maikammer - Kirrweiler		Land/Kommune	A	40.000 €
S171	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges prüfen. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Abschnittsweise Betrachtung. Wenn die Neuanlage eines Weges nicht möglich ist, soll die Neuordnung des Straßenraums geprüft werden.	Maikammer - Kirrweiler	Hauptstraße (L 515)	Land	A	450.000 €
S181	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Ortsdurchfahrt Maikammer	K 32	Kreis	A	500.000 €
S183	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hainfeld - Edesheim		Kommune	A	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S185	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Albertsweiler	L 508	Land	A	k.A.
S188	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Edesheim - Walsheim / Roschbach		Kommune	A	k.A.
S190	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit).	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Staatsstraße (L 516)	Land/Kommune	A	150.000 €
S196	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. Diese Maßnahmen können teilweise auch kurzfristig und punktuell auf dem betrachteten Abschnitt umgesetzt werden. Weitere Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Luitpoldstraße (K 6)	Kreis	A	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S197	Neuordnung Straßenraum	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen und zur Attraktivierung des Fußverkehrs (ggf. Entfall von Kfz-Park- oder Fahrstreifen).	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Staatsstraße (L 516)	Land	A	k.A.
S208	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Edenkoben - Edesheim	Edenkobener Straße (K 31)	Kreis	A	300.000 €
S219	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Edesheim	Staatsstraße (L 516)	Land	A	k.A.
S004	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.	Steinfeld - Bad Bergzabern		Kommune	B	200.000 €
S011	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Nutzung und Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen entlang der K 25. Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.	Steinfeld - Bad Bergzabern	K 25	Kreis	B	250.000 €
S012	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.	Steinfeld - Bad Bergzabern	L 545	Kommune	B	950.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S015	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanierung der Entwässerung und Prüfung von weiteren Gründen für die Verschmutzung des Weges.	Bad Bergzabern - Oberotterbach		Bund/Kommune	B	k.A.
S018	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf 30 km/h.	Ortsdurchfahrt Oberhausen	B 427	Bund	B	k.A.
S021	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kapellen-Drusweiler - Niederhorbach		Kommune	B	380.000 €
S027	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. Alternativ ist die Markierung von Schutzstreifen zu prüfen.	Ortsdurchfahrt Billigheim-Ingenheim	B 38	Bund	B	k.A.
S029	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Rohrbach - Steinweiler	L 554	Land	B	500.000 €
S032	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Als langfristige Maßnahme für die Verbindung Rohrbach - Impflingen soll ein direkter Radweg entlang der L 554 weiterverfolgt werden (siehe S223).	Rohrbach - Impflingen	0	Kommune	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S037	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen oder Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Hergersweiler	Hauptstraße (B 427)	Bund	B	k.A.
S039	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Langfristig soll für die gesamte Verbindung ein straßenbegleitender Neubau entlang der L 545 angestrebt werden.	Steinfeld - Bad Bergzabern		Kommune	B	k.A.
S040	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Bad Bergzabern - Oberhausen		Kommune	B	140.000 €
S051	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Die Markierung von einem einseitigen Schutzstreifen in Steigungsrichtung prüfen.	Bad Bergzabern - Pleisweiler-Oberhofen	Weinstraße (L 508)	Land	B	k.A.
S056	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Fortwegen soll untersucht werden.	Birkenhördt - Busenberg	B 427	Bund	B	5.500.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S060	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Fortwegen soll untersucht werden.	Silz - Vorderweidenthal	L 493	Land	B	2.500.000 €
S061	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Rinnthal	Pirmasenser Straße (L 490)	Land	B	k.A.
S062	Sonstiges	Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.	Annweiler am Triffels - Rinnthal	Hauptstraße (L490)	Land	B	220.000 €
S063	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Offenbach an der Queich	Essinger Straße / Hauptstraße) (L 542)	Land	B	k.A.
S064	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Rinnthal - Annweiler am Trifels / Lug	Pirmasenser Straße (L 490)	Land	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S065	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung einer Schutzseinrichtung in Form einer Schutzleitplanke prüfen. Ausfahrten und Einmündungen gemäß Musterlösung sichern.	Annweiler am Triffels - Rinnthal / lug	L 490	Land	B	k.A.
S069	Brücke / Unterführung	Einrichtung von Radverkehrsanlagen entlang der Brücke oder Bau einer Radverkehrsbrücke zur Anbindung des Radweges in Richtung Eußerthal.	Annweiler am Trifels - Dernbach/ Eußertal	L 505	Land	B	k.A.
S071	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.Die Nutzung und der Ausbau von parallelen Fortwegen soll untersucht werden.	Lug - Annweiler am Trifels	K 65	Kreis	B	2.500.000 €
S073	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Offenbach an der Queich	Landauer Straße / Germersheimer Straße (L 509)	Land	B	k.A.
S078	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges bis zum Leinsweiler Hof. Ab dort Führung auf dem straßenbegleitenden Wirtschaftsweg. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Eschbach - Leinsweiler	L 508	Land	B	400.000 €
S088	Oberfläche asphaltieren	Herstellung eines durchgehenden, befestigten Geh- und Radweg entland der Ortsrandstraße. Belag der Holzbrücken rutschfest optimieren.	Ortsdurchfahrt Herxheim		Land/Kommune	B	850.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S093	Brücke / Unterführung	Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative. Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen oder entfernen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).	Ortsdurchfahrt Herxheim		Kommune	B	k.A.
S094	Brücke / Unterführung	Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative. Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen oder entfernen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).	Ortsdurchfahrt Herxheim		Kommune	B	k.A.
S101	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten/betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Heuchelheim-Klingen - Mörzheim		Kommune	B	k.A.
S102	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Klingenmünster	B 48	Bund	B	k.A.
S103	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Frankweiler - Albersweiler		Kommune	B	680.000 €
S104	Brücke / Unterführung	Sanieren der vorhandenen Radwegebrücke. Kurzfristig Ausbau der Umleitung über die benachbarte Kfz-Brücke.	Klingenmünster - Heuchelheim-Klingen	L 493	Land/Kommune	B	100.000 €
S105	Wegeneubau	Verbesserung der Führung an der Bushaltestelle und der Zufahrt zum Pfalzklinikum durch die Neuanlage eines Radweges.	Ortsdurchfahrt Klingenmünster		Kommune	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S110	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Frankweiler - Siebeldingen		Kommune	B	230.000 €
S111	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Frankweiler - Albersweiler	L 508	Land	B	600.000 €
S115	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hochstadt Essingen	B 272	Bund/Kommune	B	150.000 €
S124	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Essingen - Dammheim	B 272	Bund/Kommune	B	750.000 €
S128	Neuordnung Straßenraum	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für eine Verbreiterung des vorhandenen Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	Bornheim / Essingen - Offenbach an der Queich	An der Dreihofstraße (L 542)	Land	B	k.A.
S129	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Hochstadt - Essingen	B 272	Bund	B	800.000 €
S147	Schadhafte Oberfläche sanieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Edesheim - Knöringen		Kommune	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S150	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschafts-/Forstwegen geprüft werden.	Gommersheim - Schwegenheim	L 538	Land	B	2.000.000 €
S156	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gommersheim - Böbingen		Kommune	B	k.A.
S162	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ortsdurchfahrt Maikammer	Mühlstraße	Kommune	B	300.000 €
S164	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ortsdurchfahrt Maikammer	K 32	Kreis	B	150.000 €
S170	Bestehenden Weg verbreitern	Prüfen der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Eine abschnittsweise Betrachtung ist bei der Prüfung sinnvoll. Absenkung des Bordsteins unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen.	Maikammer - Kirrweiler	Hauptstraße (L 515)	Land	B	160.000 €
S184	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Albertsweiler - Siebeldingen		Kommune	B	1.000.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S191	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg am Ortseingang Edenkoben.	Edenkoben - Sankt Martin	St. Martiner Straße (L 514)	Land	B	300.000 €
S193	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen oder Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Weinstraße (L 512)	Land	B	k.A.
S202	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht (unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit).	Ortsdurchfahrt Venningen	Parallelstraße zur Edenkobener Straße (K 6)	Kreis	B	120.000 €
S205	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Rhodter Straße	Kommune	B	240.000 €
S210	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Rhodt unter Rietburg - Edesheim	L 506	Land	B	1.200.000 €
S215	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Großfischlingen - Venningen	Hauptstraße (L542)	Land	B	k.A.
S216	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg an den Ortseingängen.	Großfischlingen - Essingen	L 542	Land	B	2.500.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S220	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Edesheim	Eisenbahnstraße/Jahnstraße (L 507)	Land	B	k.A.
S223	Wegeneubau	Langfristig anzustrebende Maßnahme für die Verbindung Rohrbach - Impflingen: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit der Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Rohrbach - Impflingen	L 554	Land	B	4.500.000 €
S005	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Schweighofen	Hauptstraße (L546)	Land	C	k.A.
S006	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Wissembourg - Schweighofen	L 546/ D 534	Land	C	1.500.000 €
S013	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Dierbach - Vollmersweiler		Kommune	C	k.A.
S014	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Alternativ Sanierung der wassergebundenen Decke und Verbreitern des Weges.	Dörrenbach - Bad Bergzabern		Kommune	C	950.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S016	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Dierbach - Hergersweiler		Kommune	C	220.000 €
S022	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten / betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Mühlhofen - Steinweiler		Kommune	C	k.A.
S023	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten/betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Mühlenhofen - Steinweiler		Kommune	C	k.A.
S024	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Auf dem gesamten Abschnitt Sperrpfosten mit Bodenmarkierungen optimieren und Bordsteine auf Nullviveau absenken.	Ortsdurchfahrt Billigheim-Ingenheim		Kommune	C	140.000 €
S028	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten / betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Billigheim - Steinweiler		Kommune	C	k.A.
S031	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30), geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Rohrbach	Hauptstraße	Land	C	k.A.
S042	Bestehenden Weg verbreitern	Prüfung der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg der den ERA-Regelmaßen entspricht. Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen prüfen.	Ortsdurchfahrt Gossersweiler-Stein		Land	C	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S053	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Silz - Münchweiler am Klingbach		Kommune	C	k.A.
S068	Sonstiges	Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.	Queichhambach - Albersweiler	L 490	Land	C	170.000 €
S074	Brücke / Unterführung	Aufstellen von Warnhinweisen für den kurvigen Streckenverlauf. Anpassen der Brückenoberfläche mit einer rutschfesten Alternative. Entfernen der Sperrpfosten. Verbreitern des Weges im Kurvenbereich.	Annweiler am Trifels - Wernersberg		Kommune	C	k.A.
S076	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen soll geprüft werden. Ein östlicher Neubau eines Radweges bis Zum Knotenpunkt K17/Steinstraße Einfahrt Göcklingen wird von der Kommune vorgeschlagen.	Göcklingen - Ilbesheim	K 17	Kreis	C	230.000 €
S077	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Eschbach - Ilbesheim		Land/Kommune	C	k.A.
S080	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften betoniert/ asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Wernersberge - Völkersweiler		Kommune	C	k.A.
S082	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Birkenweiler - Ranschbach		Land/Kommune	C	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S084	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Birkweiler - Siebeldingen	Weinstraße (L508)	Land	C	k.A.
S085	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Waldrohrbach	B 48	Bund	C	k.A.
S089	Wegeneubau	Neubau eines Radweges in östliche Richtung durch Entfall von Stellplätzen und Wegeausbau. Als Alternative: Schaffung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Osten ggfs. zulasten von Stellplätzen auf der Südseite. Einrichten von zusätzlichen Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr.	Ortsdurchfahrt Herxheim	St. Christopherus Straße	Land	C	600.000 €
S095	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Ottersheim bei Landau - Herxheim		Kommune	C	500.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S100	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Heuchelheim-Klingen - Göcklingen		Kreis/Kommune	C	k.A.
S107	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften betonierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Aspahltieren des Abschnitts mit wassergebundener Oberfläche.	Waldhambach - Klingenmünster / Göcklingen		Kommune	C	k.A.
S108	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Waldhambach - Klingenmünster / Göcklingen		Kommune	C	500.000 €
S112	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Frankweiler - Nußdorf		Kommune	C	k.A.
S114	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Entfernung der Parkschwellen. Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs im südlichen Abschnitt. Kennzeichnung als Gehweg (Verkehrszeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“.	Ortsdurchfahrt Bornheim	Mörlheimer Straße / Kirchstraße	Kommune	C	k.A.
S117	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der gesamten Ortsdurchafahrt.	Ortsdurchfahrt Ranschbach	L 508	Land	C	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S118	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg am Ortseingang Böchingen. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu untersuchen.	Böchingen - Nußdorf	L 512	Land	C	950.000 €
S119	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Flemingen - Nußdorf		Kommune	C	130.000 €
S120	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-	Ortsdurchfahrt Knöringen	Bahnhofstraße (L 513)	Land	C	k.A.
S125	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Bornheim	Hauptstraße (K 42)	Kreis	C	k.A.
S126	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Bornheim - Offenbach an der Queich / Landau in der Pfalz	Wirtschaftsweg	Kommune	C	k.A.
S148	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hainfeld - Burrweiler	L 507	Kommune	C	k.A.
S149	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Hainfeld - Flemlingen	L 512	Land	C	1.000.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S153	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Gommersheim	Geinsheimer Straße/Kirchstraße (L 530)	Land	C	k.A.
S160	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Altdorf - Duttweiler	L 540	Land	C	1.550.000 €
S166	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Freimersheim - Freisbach	L 507	Land	C	2.500.000 €
S167	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Kirrweiler - Duttweiler	L 515	Land	C	2.000.000 €
S168	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Kirrweiler	Marktstraße/Friedhofstraße (L 542/L 515)	Land	C	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S169	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Kirrweiler	Hauptstraße (L 515)	Land	C	k.A.
S173	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Maikammer	Bahnhofstraße/Weinstraße Nord/Frantzplatz/Immengartenstraße/Weinstraße Süd (L	Land	C	k.A.
S175	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Maikammer	Weinstraße Nord (L 512)	Land	C	k.A.
S176	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Maikammer	Hartmannstraße (L 515)	Land	C	k.A.
S180	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ortsdurchfahrt Maikammer	An der Südumgehung (K 32)	Kreis	C	80.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S189	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ: Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg an den Ortseingängen Weyher und Rhodt. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Rhodt unter Rietburg - Weyher in der Pfalz	L 506	Land	C	900.000 €
S195	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Ortsdurchfahrt Edenkoben		Kommune	C	68.000 €
S201	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Venningen	Hauptstraße (L 542)	Land	C	k.A.
S203	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Venningen	Altdorfer Straße (K 6)	Kreis	C	k.A.
S204	Kopfsteinpflaster optimieren	Herstellen einer radfahrfreundlichen Oberfläche gemäß Musterlösung.	Edenkoben - Wenningen / Großfischlingen		Kommune	C	10.000 €
S207	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ortsdurchfahrt Edenkoben	Weinstraße (L 512)	Land	C	250.000 €
S211	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Rhodt unter Rietburg - Hainfeld	L 512	Land/Kommune	C	k.A.
S217	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kleinfischlingen - Hochstadt	Wirtschaftsweg	Kommune	C	450.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S224	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften betonierten/ asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitten.	Göcklingen - Mörzheim		Kommune	C	k.A.
S001	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften (betonierten / asphaltierten) Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Steinfeld - Schaidt		Kommune/Bahn	D	k.A.
S007	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.	Schweighofen - Schweigen-Rechtenbach		Kommune	D	k.A.
S019	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Winden - Billigheim-Ingenheim		Kommune	D	k.A.
S020	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hergersweiler - Billigheim-Ingenheim		Kommune	D	k.A.
S034	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung von Übergängen Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Weges	Ortsdurchfahrt Billigheim-Ingenheim	L 493	Land	D	250.000 €
S035	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Niederhorbach - Heuchelheim/ Klingen		Kommune	D	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S036	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Radweg und Fahrbahn. Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg.	Bad Bergzabern - Kapellen-Drusweiler	B 427	Bund/Kommune	D	k.A.
S041	Sonstiges	Verbreitern des Weges und Sicherung der Einmündungen gemäß Musterlösung. Langfristig sollte zu dem ein Geh- und Radweg auf der Ostseite eingerichtet werden.	Ortsdurchfahrt Herxheim	Im Riegel (L 493)	Land	D	k.A.
S043	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Silz	L 493	Land	D	k.A.
S045	Brücke / Unterführung	Sanieren/Neubau der Brücke und der Zuwege. Ausbau der Wege mit einer asphaltierten Oberfläche.	Blankenborn - Bad Bergzabern	0	Kommune	D	250.000 €
S057	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer einer wassergebundenen Decke.	Birkenhördt - Vorderweidenthal	0	Kommune	D	550.000 €
S072	Brücke / Unterführung	Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative.	Annweiler am Trifels - Wernersberg	0	Bund/Kommune	D	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S079	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums vor allem in den Ortseingangsituationen. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Leinsweiler	Weinstraße (L 508)	Land	D	k.A.
S081	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Lug - Völkersweiler		Kommune	D	k.A.
S087	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen und Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Hayna	Hauptstraße (L 542)	Land	D	k.A.
S109	Sonstiges	Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.	Waldhambach - Klingenmünster / Göcklingen	B48	Bund	D	200.000 €
S116	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Essingen	Kirchstraße (L 542)	Land	D	k.A.
S121	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Essingen	Raiffeisenstraße/Sp anierstraße/Dalberg straße (L 513)	Land	D	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S122	Bestehenden Weg verbreitern	Prüfung der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.	Essingen - Bornheim	L 542	Land	D	130.000 €
S123	Bestehenden Weg verbreitern	Prüfung der Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Eine Abschnittsweise Betrachtung ist dabei sinnvol.l Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Fahrbahn und Radweg.	Essingen - Bornheim	L 542	Land	D	300.000 €
S127	Bestehenden Weg verbreitern	Prüfung einer Verbreiterung des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Offenbach an der Queich - Hochstadt	K 40	Kreis	D	40.000 €
S130	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Hochstadt / Zeiskam - Bornheim	Forstweg	Kommune	D	1.500.000 €
S131	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Zeiskam - Bornheim	Forstweg	Kommune	D	1.200.000 €
S132	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Hochstadt	Neustädter Straße (L 540)	Land	D	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S133	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Hochstadt	Hauptstraße	Kommune	D	k.A.
S134	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Walsheim	L 513	Land	D	k.A.
S135	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Böchingen - Gleisweiler		Kommune	D	130.000 €
S139	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Burrweiler - Flemingen / Böchingen	K 57	Kreis	D	800.000 €
S142	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Ortsdurchfahrt Flemlingen		Kommune	D	k.A.
S143	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Hainfeld - Nussdorf/ Böchingen/ Walsheim		Kommune	D	400.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S144	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Roschbach	Hauptstraße (K 54)	Kreis	D	k.A.
S151	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gommersheim - Freisbach		Kommune	D	k.A.
S152	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gommersheim - Freisbach	Röderstraße	Kommune	D	k.A.
S155	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg am Ortseingang Gommersheim. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen geprüft werden.	Gommersheim - Freisbach	L 530	Land	D	1.500.000 €
S157	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Böbingen	Hauptstraße (K 37)	Kreis	D	k.A.
S161	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Altdorf	Hauptstraße (K 6)	Kreis	D	k.A.
S163	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Freimersheim	Hauptstraße (K 37)	Kreis	D	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S174	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Maikammer - Sankt Martin		Kommune	D	k.A.
S177	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Hainfeld	Weinstraße (L 507)	Land	D	k.A.
S179	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Ortsdurchfahrt Maikammer		Kommune	D	110.000 €
S206	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Rhodt unter Rietburg	Weinstraße (L 512)	Land	D	k.A.
S209	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Rhodt unter Rietburg	Weyherer Straße / Edesheimer Straße (L 506)	Land	D	k.A.
S214	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. / Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Edesheim	Rhodther Straße (L 506)	Land	D	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S218	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Großfischlingen - Edesheim		Kommune	D	k.A.
S003	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Steinfeld - Niederotterbach	L 544	Land	Weiterer Bedarf	350.000 €
S017	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Barbelroth - Oberhause / Hergersweiler	L 544	Bund/Land	Weiterer Bedarf	120.000 €
S030	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen oder Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Rohrbach	Bahnhofstraße	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S055	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Erlenbach bei Dahn - Vorderweilenthal		Kommune	Weiterer Bedarf	300.000 €
S058	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Vorderweidenthal - Oberschlettenbach	L 490	Kommune	Weiterer Bedarf	1.800.000 €
S059	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Darstein - Oberschlettenbach		Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S075	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Alternativ: Sanierung der wassergebundenen Decke.	Göcklingnen - Eschbach		Kommune	Weiterer Bedarf	800.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S083	Brücke / Unterführung	Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative. Sperrpfosten gemäß Musterlösung anpassen oder entfernen (Bodenmarkierung, Reflektoren, Mindestabstand 1,50 m).	Waldrohrbach - Völkersweiler		Bund/Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S086	Sonstiges	Prüfung der Einrichtung einer Schutzeinrichtung (Schutzleitplanke) zwischen Radweg und Fahrbahn.	Walsrohrbach - Waldhambach	4425	Bund	Weiterer Bedarf	450.000 €
S098	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Insheim	Bahnhofstraße (L 543)/ Offenbacher Straße (K 21)	Kreis	Weiterer Bedarf	k.A.
S106	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Ortsdurchfahrt Göcklingen	K 47	Kreis	Weiterer Bedarf	k.A.
S113	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche bauliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Offenbach an der Queich	Jakobstraße	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S136	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Burrweiler	Breitwiesenstraße (L 519/L 507)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S137	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Flemlingen - Böchingen	L 512	Land	Weiterer Bedarf	200.000 €
S140	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Flemlingen - Roschbach / Walsheim	Kirchstraße	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S141	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Flemlingen	Hainfelder Straße/Hauptstraße /Maxstraße (L 512)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S145	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Roschbach	Böchinger Straße (K 54)	Kreis	Weiterer Bedarf	k.A.
S154	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Gommersheim	Hauptstraße (L 538)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S172	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ortsdurchfahrt Sankt Martin	L514 Totenkopfstraße	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S182	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Hainfeld	Weinstraße (L 512)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S186	Brücke / Unterführung	Anpassung des Fahrbahnbelags mit einer rutschfesten Alternative.	Dernbach - Annweiler am Trifels		Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S187	Schadhafte Oberfläche sanieren	Wiederherstellung einer wassergebundenen Decke zw. Vogelstocker Hof und Dernbach. Alternativ soll ein Straßenbegleitender Neubau entlang der L 506 gesprüft werden.	Dernbach - annweiler am Trifels		Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S212	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Rhodt unter Rietburg - Hainfeld / Edesheim		Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S213	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Rhodt unter Rietburg - Hainfeld / Edesheim		Kommune	Weiterer Bedarf	170.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S221	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Wirftschaftswegen ist zu prüfen.	Roschbach - Böchingen	K 54	Kreis	Weiterer Bedarf	600.000 €
S222	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hainfeld - Weyher in der Pfalz	0	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Anlage 16

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Musterlösungen Radverkehr

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art
Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen.
Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden.
Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen.
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende.

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben.
Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.

Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.



VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeige + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei

Musterlösungen Radverkehr

Bordsteinkante absenken (ML: 3.6)
Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.



Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

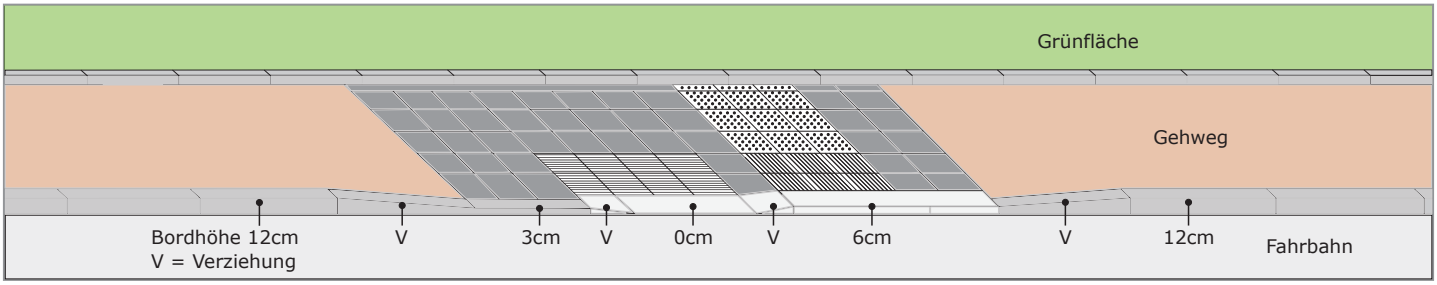
Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

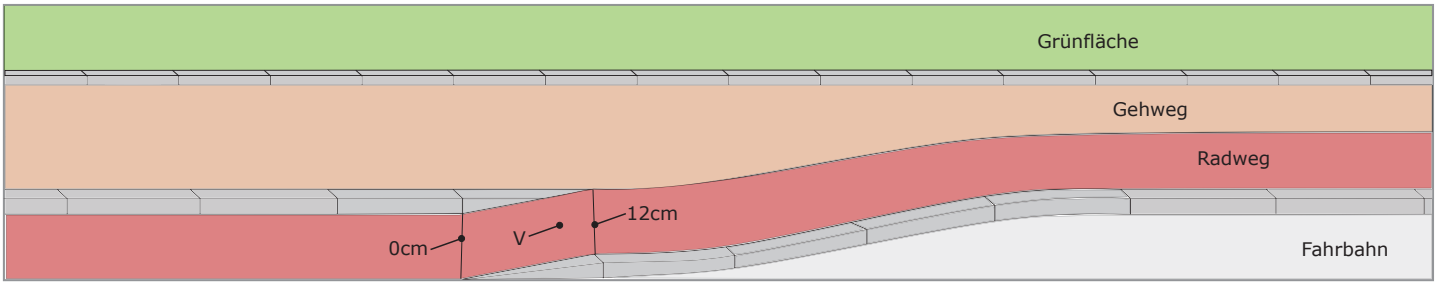
Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bord-steinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984



Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren — maßstabslos



Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung — maßstabslos

Zufahrtssperre optimieren

Situation:

Geh- und Radwege sind für den Kfz-Verkehr gesperrt. Zufahrtssperren, in der Regel Sperrpfosten, können erforderlich werden, wenn für den Kfz-Verkehr Anreize für eine ordnungswidrige Nutzung des Geh- und Radwegs bestehen (bspw. als Abkürzung).

Sperrpfosten oder andere Zufahrtssperren können insbesondere für Radfahrgruppen oder bei schlechten Sichtverhältnissen zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Für Spezialfahrräder oder Fahrräder mit Anhänger können sie ein Hindernis darstellen.

Maßnahmen:

- Entfernen der Zufahrtssperren, sofern keine Gefahr der ordnungswidrigen Nutzung durch Kfz-Verkehr besteht.
- Anbringen von vollflächig reflektierenden rot-weißgestreiften Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (siehe Skizze)
- Alternative Zufahrtssperren können angebracht werden, sofern diese auch bei Dunkelheit gut sichtbar und vollflächig reflektierend sind und keine zusätzlichen Gefahren darstellen.

Angestrebte Wirkung:

- Das Befahren durch Kfz-Verkehr soll verhindert werden.
- Das Durchfahren von allen gängigen Fahrradtypen soll ermöglicht und möglichst wenig eingeschränkt werden.
- Unfall-/Kollisionsgefahr soll vermieden werden.
- Die grundsätzliche Barrierefreiheit soll gewährleistet werden.



Abbildung 1: Sperrpfosten mit umlaufender Markierung und Verkehrszeichen (Quelle: ADFC Oberursel)

Hinweise:

- Die Durchfahrtbreite zwischen den Sperrpfosten soll min. 1,5 Meter betragen.
- Umlegbare Poller sollen aufgrund der Sturzgefahr durch entstehende Längskannten nicht eingesetzt werden.
- Poller sollten in der Regel versenkt oder herausgenommen werden können, um Räum-, Wartungs-, Rettungs– und sonstigen Fahrzeugen die Zufahrt zu ermöglichen.
- Findlinge (Steine) oder sonstige Hindernisse im Seitenraum sollen vermieden werden.
- Alle eingebauten Elemente sollen vollflächig reflektieren und in rot-weißer Farbe gestaltet sein.
- Eine Prüfung der Erreichbarkeit der Wegeabschnitte durch Rettungsfahrzeuge ist durchzuführen.

Quellen:

- ERA 202X (noch nicht veröffentlicht) - Kapitel 11.5.3

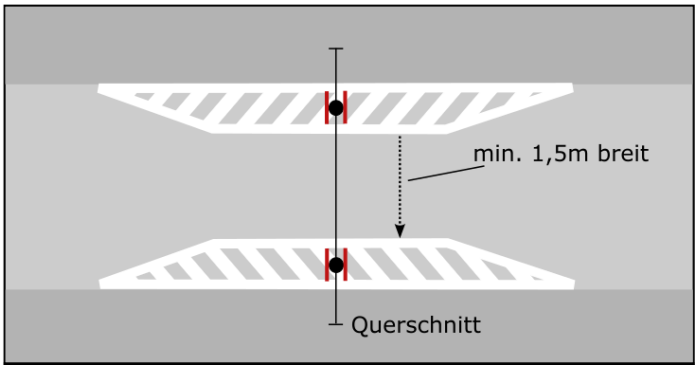


Abbildung 2: Skizze Einengung Radweg (eigene Darstellung)

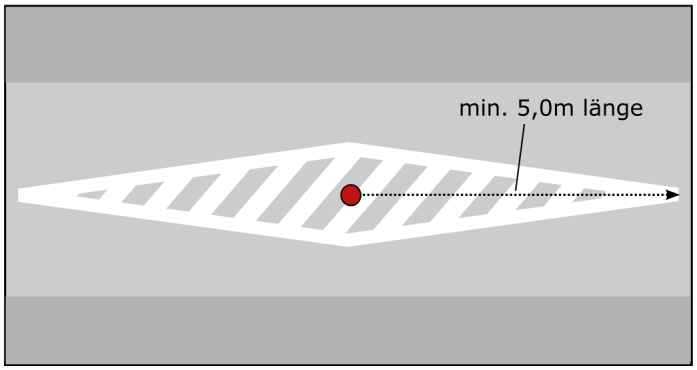


Abbildung 3: Skizze Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (Quelle: eigene Darstellung)

Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr

Situation:

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

Eine Sondersituation besteht bei hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bspw. Gefällestrecken) 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 Umlaufsperren.
- In Ausnahmefällen: Montage von Umlaufsperren in ausreichendem Abstand zueinander, ohne Überlappung und mit umlaufender Markierung.

Angestrebte Wirkung:

- Die Wartepflicht des Radverkehrs soll eindeutig und gut erkennbar sein.
- Die Aufmerksamkeit für die wartepflichtige Überquerungsstelle soll erhöht werden.
- Ein sicheres Befahren 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:

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

Quellen:

- ERA 202X (Entwurf) - Umlaufsperren - Kap. 11.5.2
- Erlass „Verkehrshindernisse und Verkehrseinrichtungen auf Straßen und Straßenteilen“ des Hessischen Ministeriums für Verkehr, 2017



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

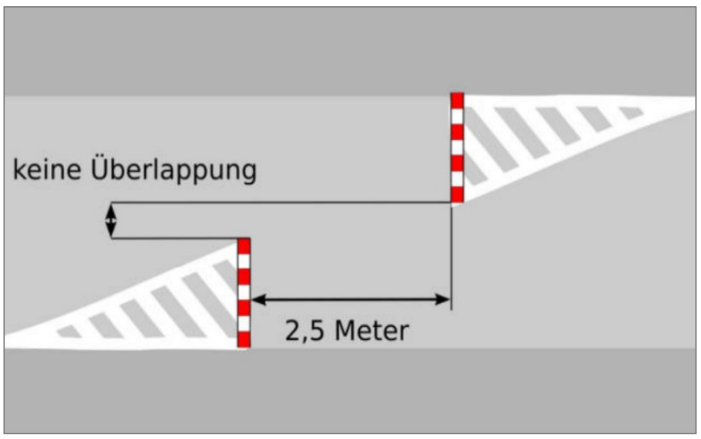


Abbildung 3: Skizze der empfohlenen Ausgestaltung von Umlaufsperren bei besonderer Gefahrenlage. (maßstabslos, eigene Darstellung)

Waldschranke optimieren

Situation:

Waldschranken sind meist an Waldzufahrten eingerichtet und sollen den Kfz-Verkehr am Einfahren hindern.

Wenn die Forstwege Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, stellen solche Schranken häufig Hindernisse für den Radverkehr dar. Bei nicht entsprechend der Empfehlungen ausgestalteten Waldschranken müssen Radfahrende absteigen oder es besteht Sturzgefahr.

Das Befahren mit Sonderfahrrädern oder Rädern mit Anhängern ist häufig nicht möglich.

Maßnahmen:

- Bestehende Waldschranke durch eine Halbschranke ersetzen.
- Am Wegrand auf der gegenüberliegenden Seite der Schranke einen Pfosten oder sonstigen reflektierenden Gegenstand platzieren.

Angestrebte Wirkung:

- Der Fahrkomfort und die Attraktivität soll verbessert werden.
- Durch das Vermeiden des Umfahrens der Schranke im Seitenraum sollen Stürze verhindert werden. Die Verkehrssicherheit wird dadurch verbessert.
- Die Barrierefreiheit soll verbessert werden.
- Alle Fahrradarten, auch Sonderfahrräder wie Lastenräder und Dreiräder sowie Räder mit Anhänger können in den Wald einfahren.

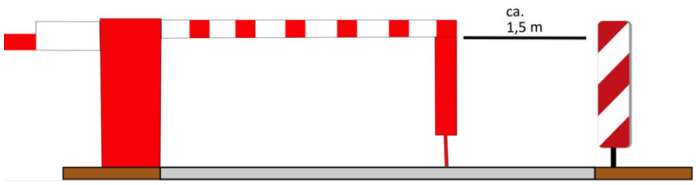


Abbildung 1: Halbschranke mit Stützfuß (mit Gelenk) und Durchfahrmöglichkeit für Radfahrende (Quelle: eigene Skizze)

Hinweise:

- Die Durchfahrtbreite soll ca. 1,5 Meter betragen
- Die Wegeoberfläche soll im Bereich der Durchfahrt in einem guten Zustand sein.
- Bei schmaleren Waldwegen kann die Schranke mit einem Stützfuß mit Gelenk ausgestattet werden. Damit bleibt der Weg selbst frei von Einbauten. Bei geöffneter Schranke ist so eine ausreichende Durchfahrtbreite für größere Forstfahrzeuge gewährleistet.
- Kurze Schranken können auch ohne Stützfuß oder Auflieger eingesetzt werden.
- Alle eingebauten Elemente sollten reflektierend und in rot-weißer Farbe gestaltet sein.



Abbildung 2: Waldschranke mit fest montiertem Auflieger (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Halbschranke mit Durchfahrmöglichkeit für Radfahrende ohne Auflieger oder Stützfuß. (Quelle: RWE Power)

Entwässerungsrinne anlegen / verbessern

Situation:

Quer zur Fahrbahn verlaufende Entwässerungsrinnen werden häufig auf forst– oder landwirtschaftlichen Wegen eingesetzt.

Sie vermindern die Attraktivität des Radfahrens. Wenn sie „offen“ angelegt sind und schräg zur Fahrtrichtung des Radverkehrs liegen, stellen sie eine erhebliche Sturzgefahr dar.

Entwässerungsrinnen sind in der Regel erforderlich, wenn die Wegeentwässerung nicht über Gräben und Durchlässe baulich angelegt ist oder angelegt werden kann. Dies ist häufig auf Grund fehlender Flächenverfügbarkeit oder hoher Kosten der Fall.

Maßnahmen:

- Austausch bestehender „offener“ Entwässerungsrinne durch eine geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung.
- Ersatz einer Entwässerungsrinne durch eine gepflasterte Mulde.
- Hinweise auf Unebenheiten mittels Markierung und / oder VZ 112 „Unebene Fahrbahn“.

Angestrebte Wirkung:

- Sturzgefahren, die insbesondere bei im schrägen Winkel verlegten Entwässerungsrinnen bestehen, sollen durch geeignete Entwässerungsrinnen oder -mulden vermieden werden.
- Der Fahrkomfort soll durch das Entfernen bzw. das Optimieren der Entwässerungsrinne erhöht werden.



Abbildung 1: Geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung bei ungebundener Wegedecke. (eigene Aufnahme)

Hinweise:

- Entwässerungsrinnen müssen regelmäßig gereinigt werden. Dies gilt insbesondere bei ungebundenen Wegeoberflächen.
- Mulden können einfacher gereinigt werden als Rinnen.
- Entwässerungsrinnen sollen bündig an die vorhandene Wegeoberfläche anschließen. Eine Kantenbildung soll vermieden werden.
- Bei Gefällestrecken und schlechten Sichtverhältnissen besteht hoher Handlungsbedarf.
- Eine Entwässerung mittels Gräben und Durchlässen sollte bevorzugt werden.

Quellen:

- ERA 202x - Ausbau von Forst– und Wirtschaftswegen, Kap. 11.4.2, Entwässerung

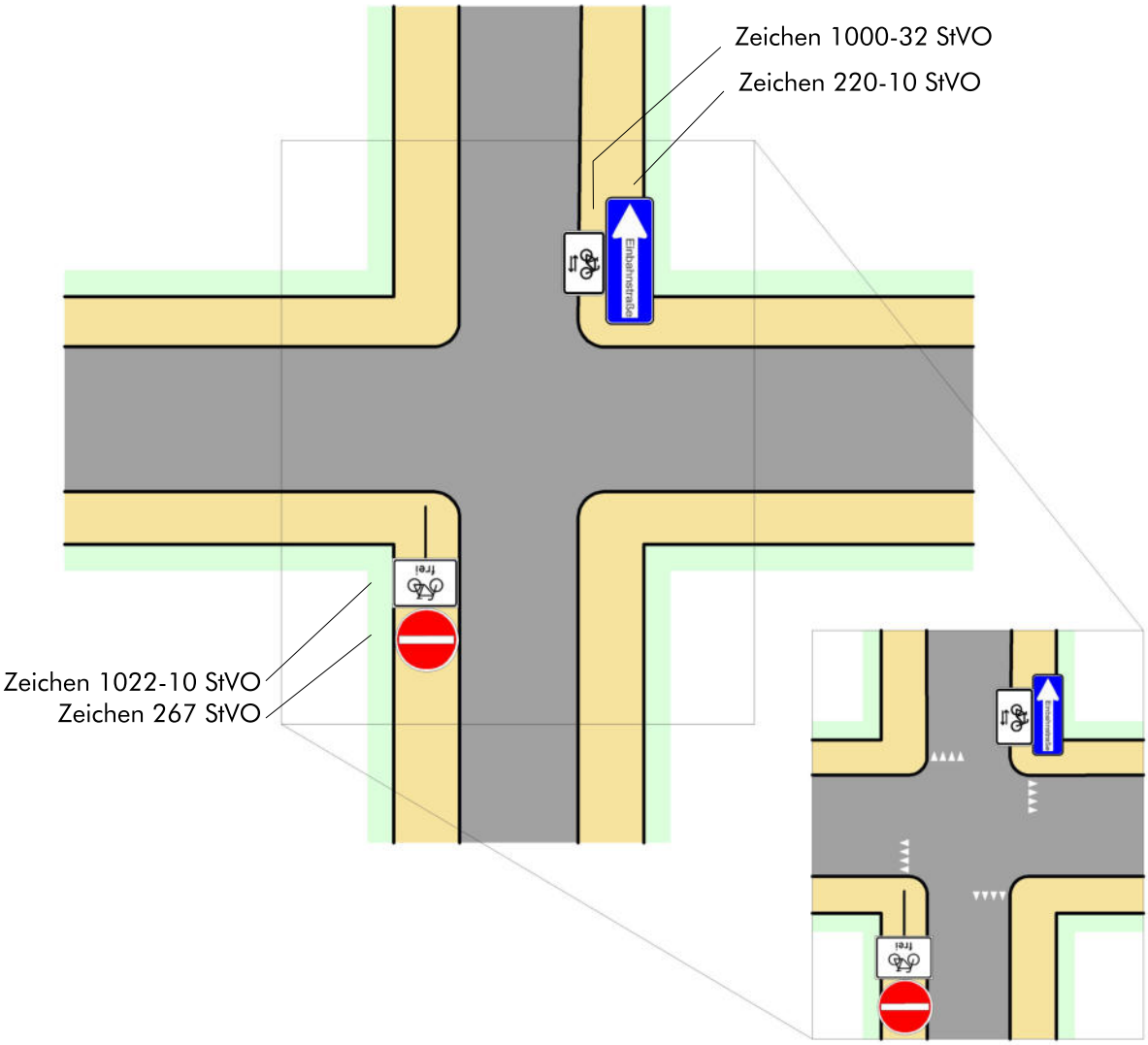


Abbildung 2: Gepflasterte Mulde mit Entwässerungsfunktion (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung (eigene Aufnahme)

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
innerorts



Regelungen:

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

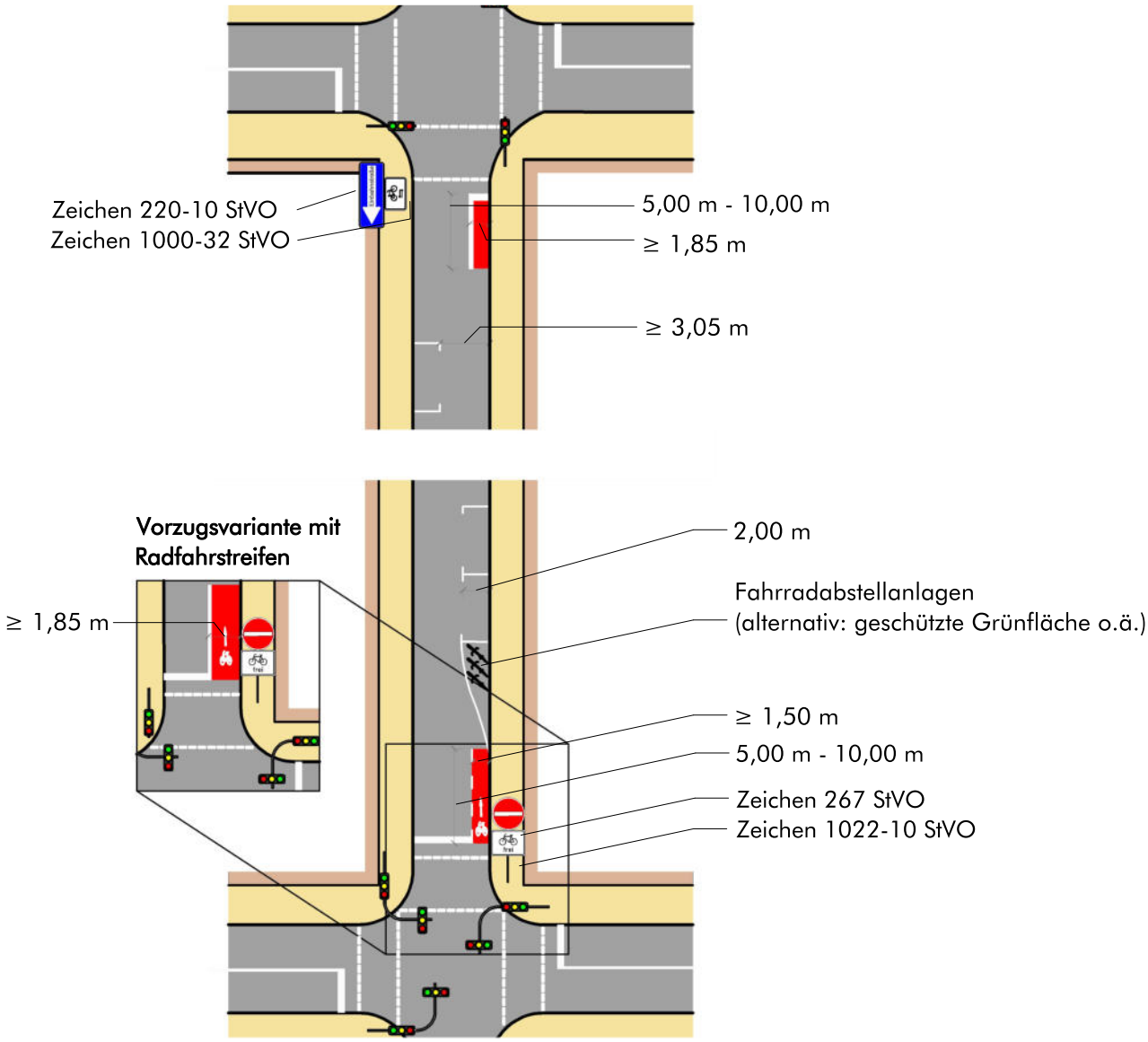
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung Ein- und Ausfahrt an Lichtsignalanlagen, innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

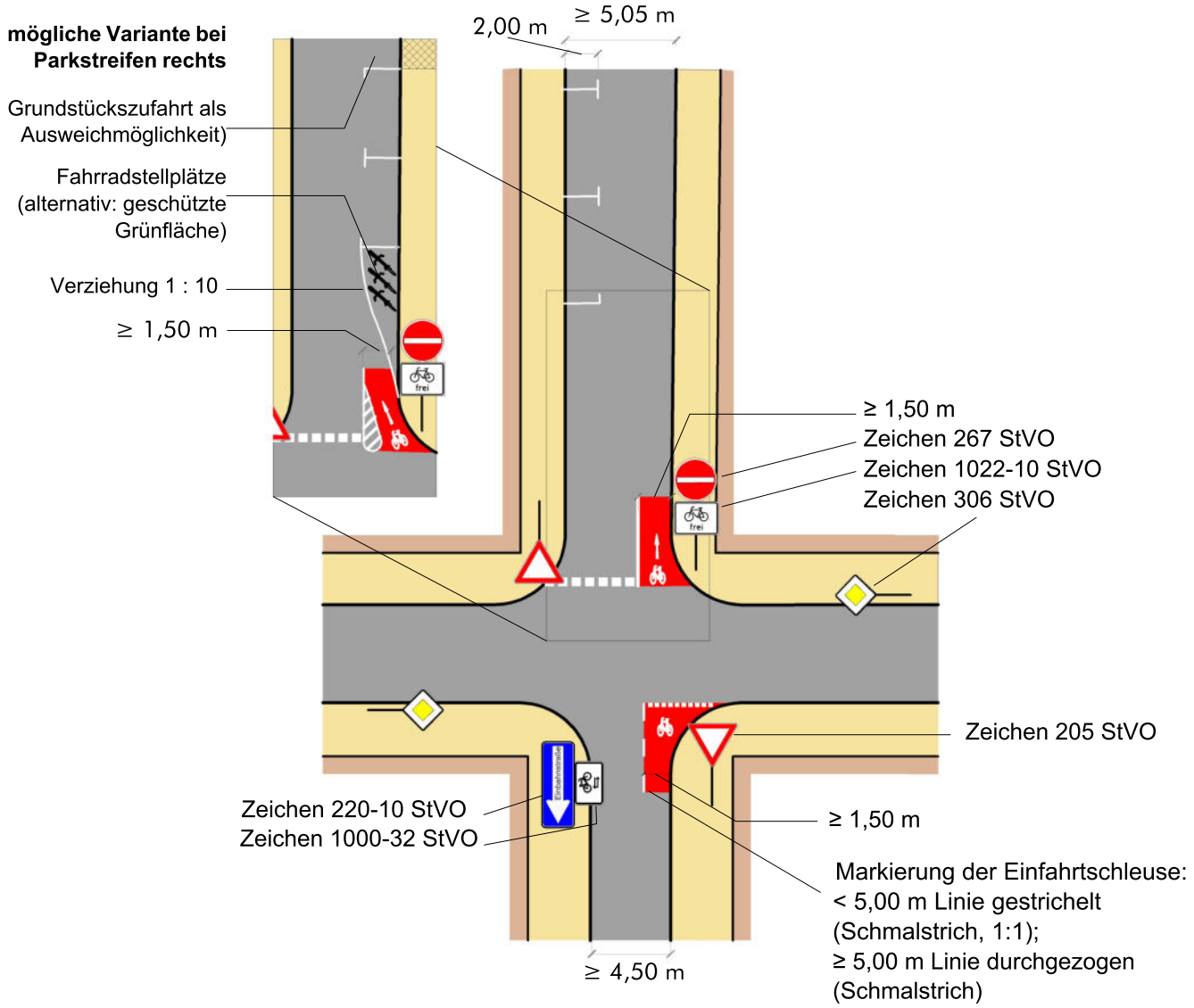
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Signalisierte Einmündungen mit für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Wird der Radverkehr in einen signalisierten Knoten geführt, ist für den Radverkehr ein eigener Signalgeber vorzusehen. Entsprechende Haltlinien sind zu markieren.
- Zur Verdeutlichung der für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraße sollte eine Einfahrtschleuse markiert werden. Diese sollte rot eingefärbt werden.

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
einseitiges Parken, innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

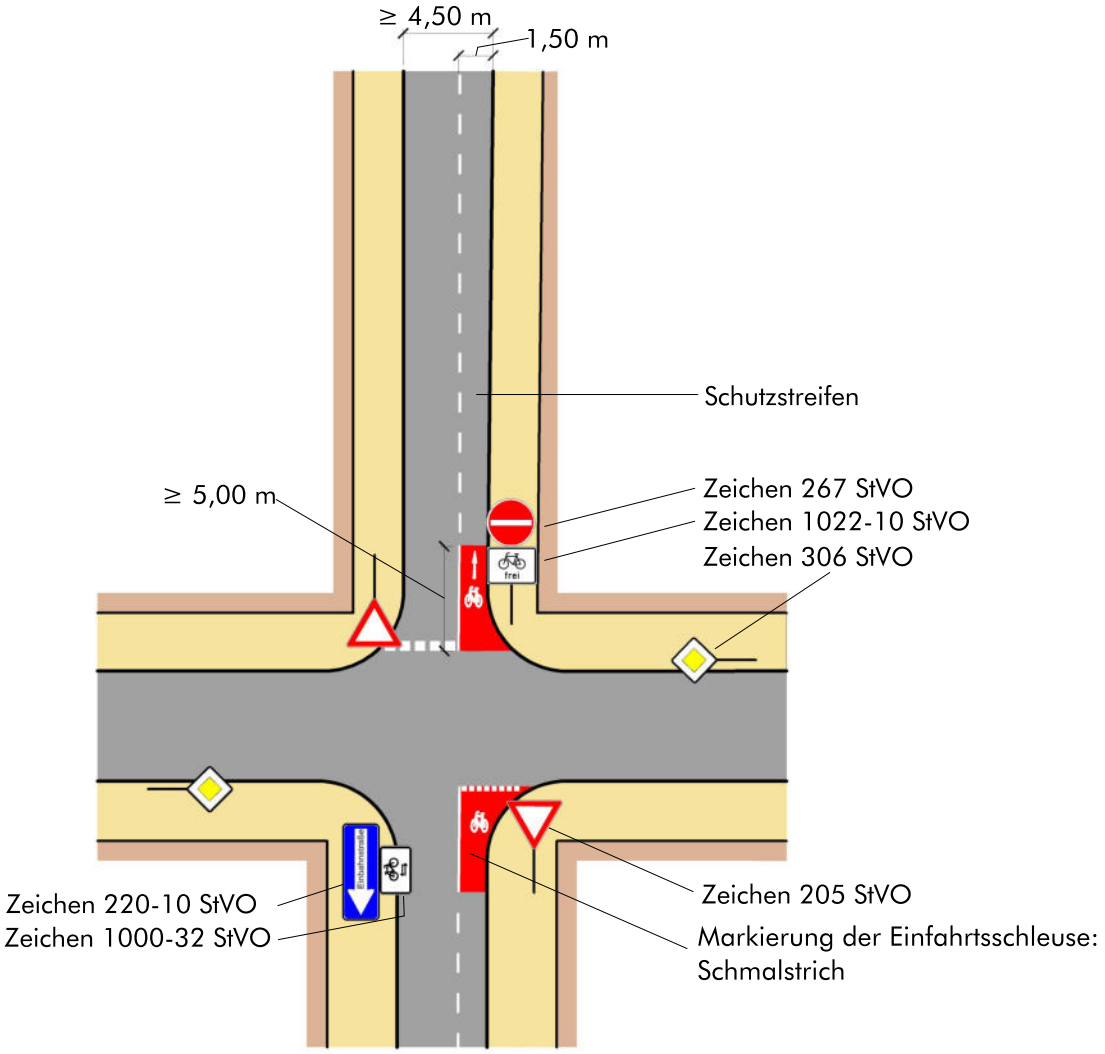
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-StVO).
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrschleuse zu vermeiden.
- Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

Einbahnstraßen mit Schutzstreifen für den Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

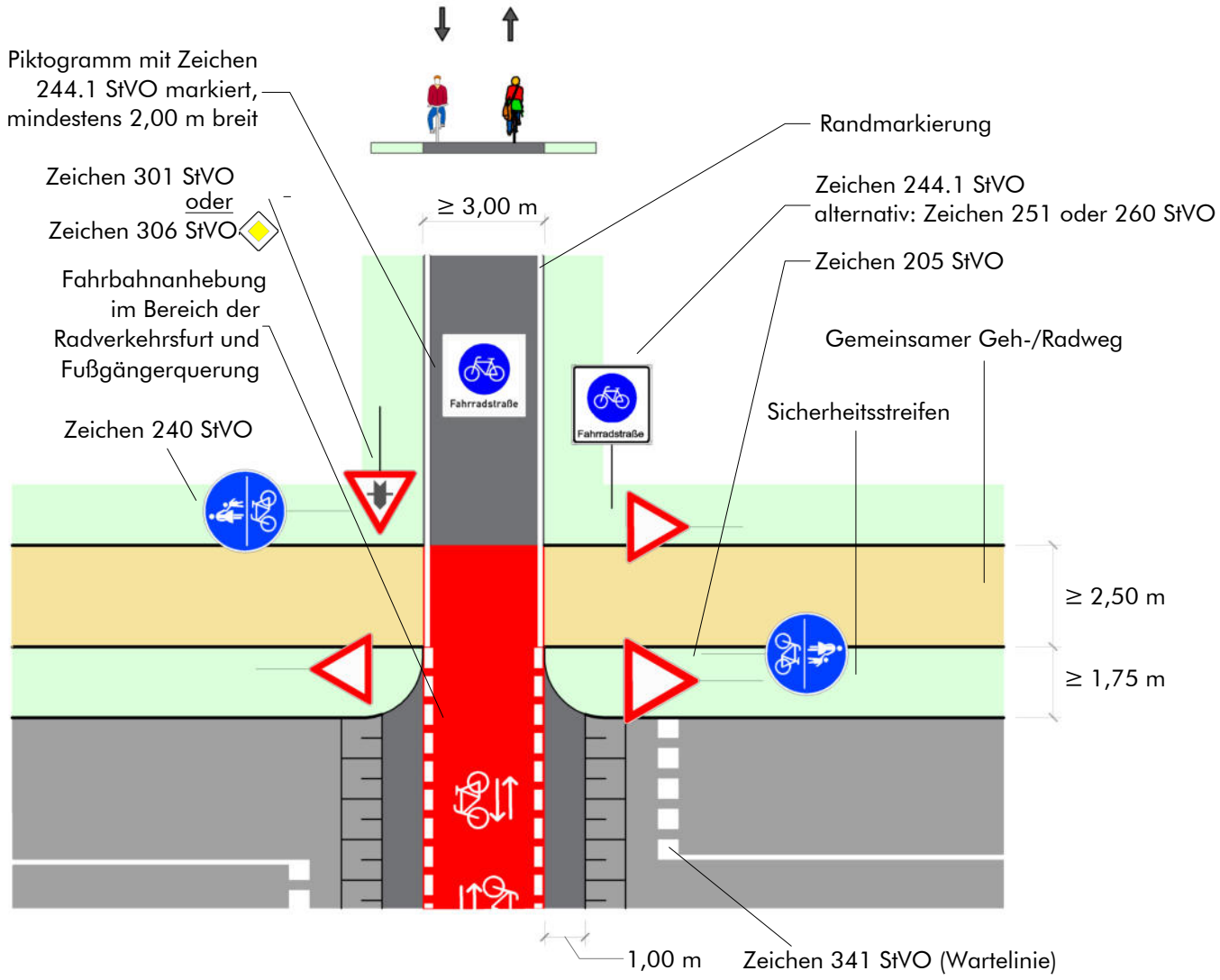
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- In Einbahnstraßen mit Kfz-Verkehrsmengen > 400 Kfz in der Spitzenstunde kann ein Schutzstreifen sinnvoll sein. Bei einem LKW-Anteil > 5% sollten Radfahrstreifen eingesetzt werden (s. ES-4).

Hinweise:

- Der Einsatz von Schutzstreifen in geöffneten Einbahnstraßen ist ab einer Fahrbahnbreite von 4,50 m möglich. Bei einseitigem Parken in Fahrtrichtung des Pkw-Verkehrs ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich (2,00 m Parken + 3,00 m Fahrstreifen + 1,50 m Schutzstreifen), bei Busverkehr ohne Parken 5,00 m (3,50 m Fahrstreifen + 1,50 m Schutzstreifen).
- Wird der Schutzstreifen auf der Seite der parkenden Autos geführt, ist zusätzlich ein Sicherheits- raum von 0,75 m vorzusehen (mindestens jedoch ≥ 0,50 m).
- Bei Parken im Seitenraum ist ebenfalls ein Sicherheitsraum zu berücksichtigen.
- Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.
- Schutzstreifen sollten nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden.

Führung in einer Fahrradstraße
außerorts



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3 und 10

Anwendungsbereiche:
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen

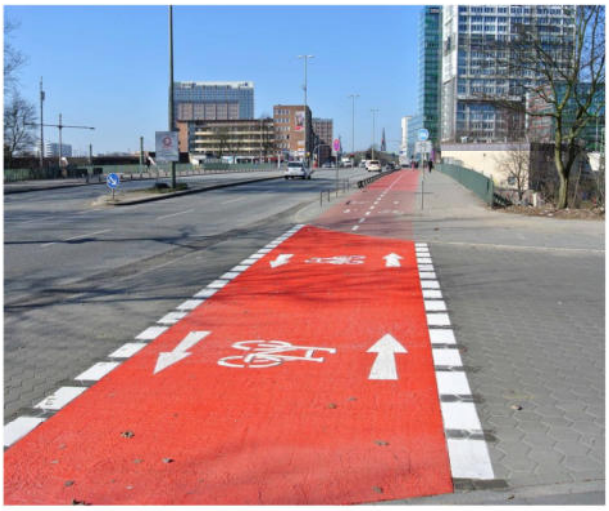
Hinweise:
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehung zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Musterlösung kann im Einzelfall und nach Prüfung der verkehrsrechtlichen, widmungsrechtlichen bzw. materiell-rechtlichen Voraussetzungen auf landwirtschaftliche Wege übertragen werden. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO. Bei Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr sollte die Fahrbahnbreite ≥ 4,00 m betragen
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Musterlösungen Radverkehr

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahren wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.



Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Maßnahme:

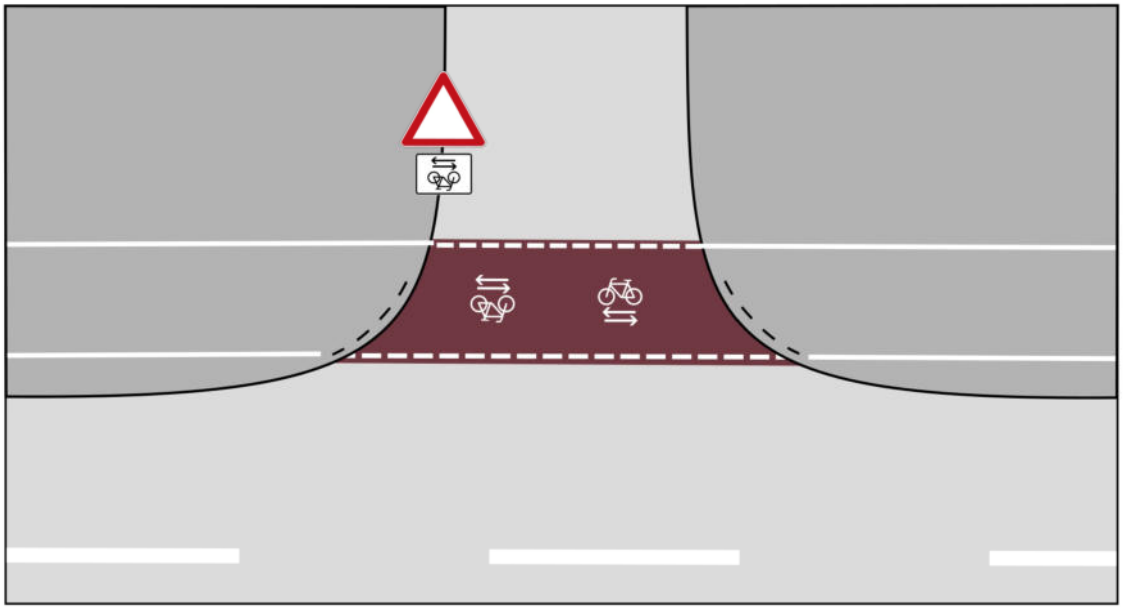
Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

Hinweise:

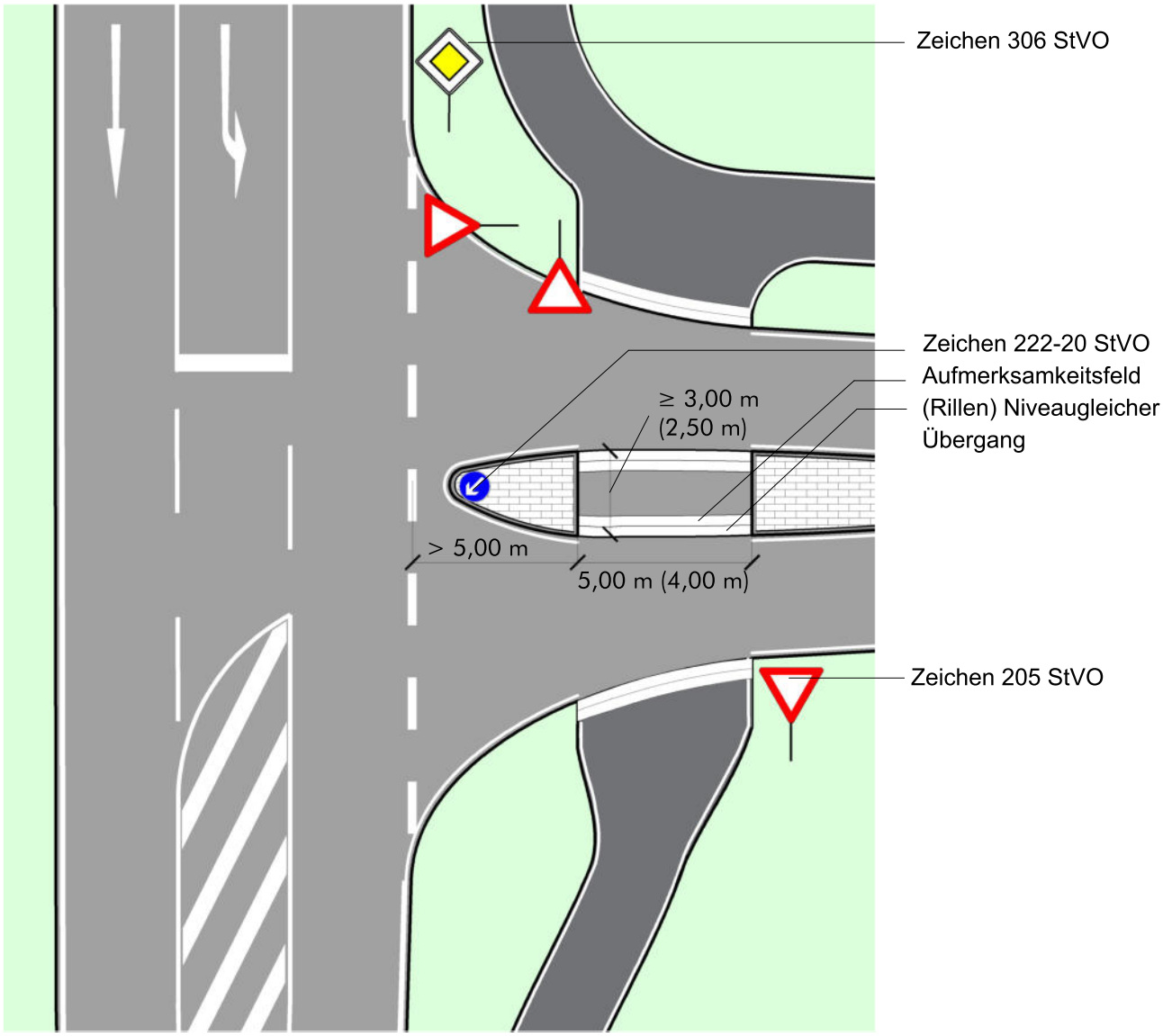
Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Querung einer übergeordneten Straße mit Mittelinsel durch einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit Wartepflicht für den Radverkehr
außerorts



Regelungen:

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

Anwendungs-bereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen
- Ausnahmefall, falls eine bevorrechtigte Führung ausgeschlossen werden muss.

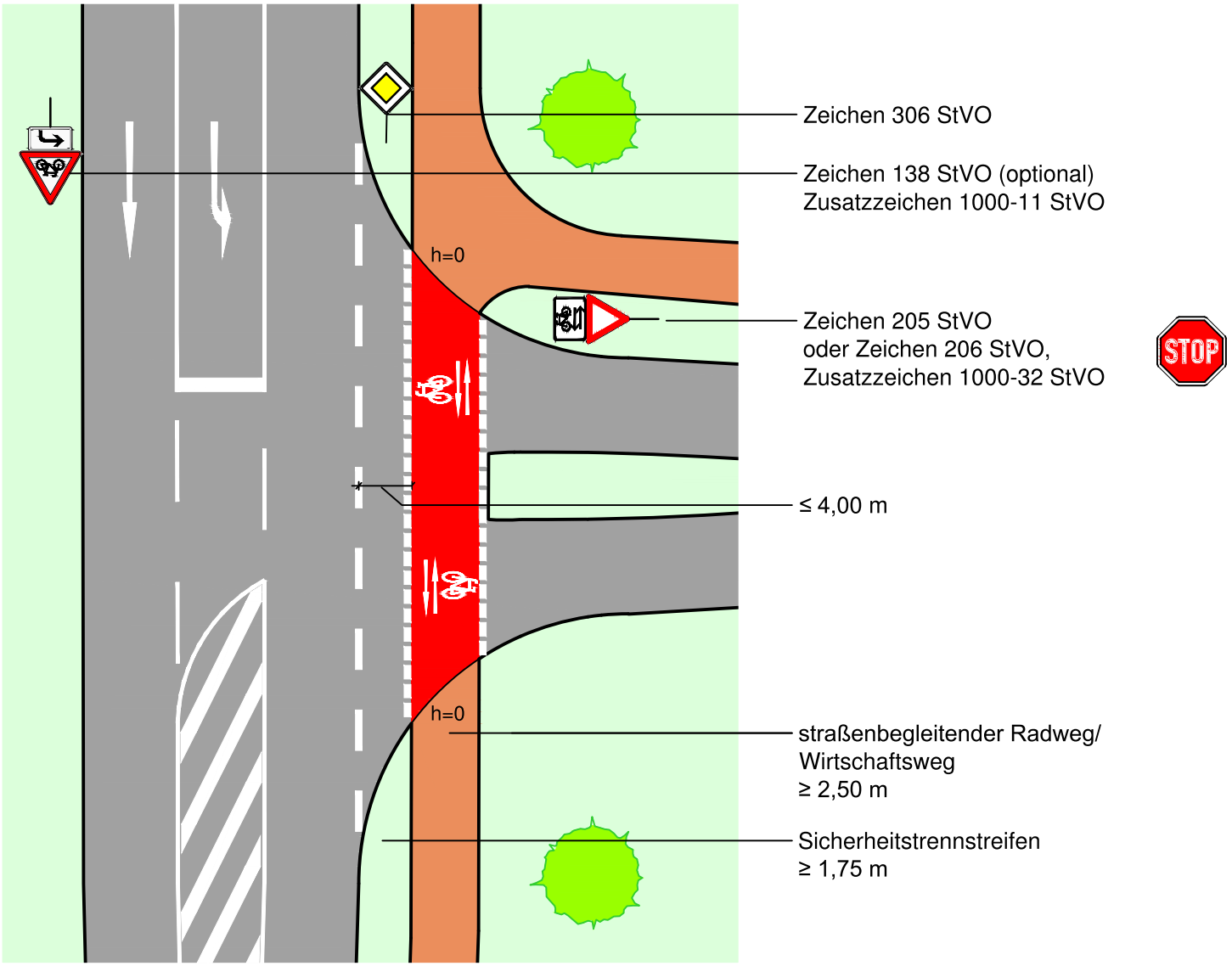
Hinweise:

- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (in der Regel > 5,00 m entfernt) über die Einmündung geführt.
- Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Zur Verdeutlichung der Wartepflicht ist in beiden Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 StVO) vorzusehen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

M u s t e r l ö s u n g

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (2)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

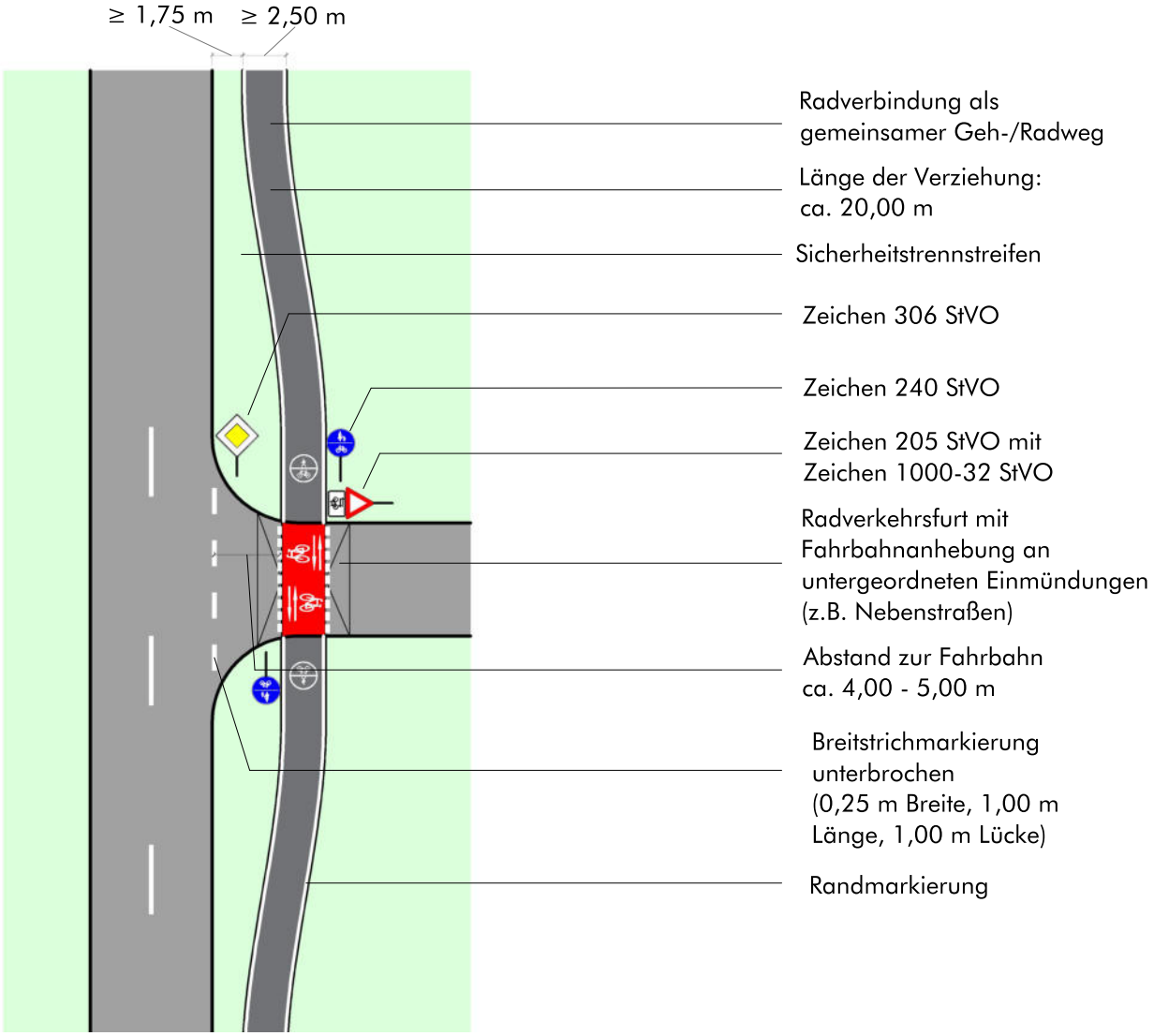
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

Hinweise:

- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels Furt über die Einmündung geführt
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (>20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

Querung einer nachgeordneten Straße ohne Mittelinsel im Zuge einer übergeordneten Straße

außerorts



Regelungen:

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

Anwendungs-bereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen und schwach belasteten Einmündungen

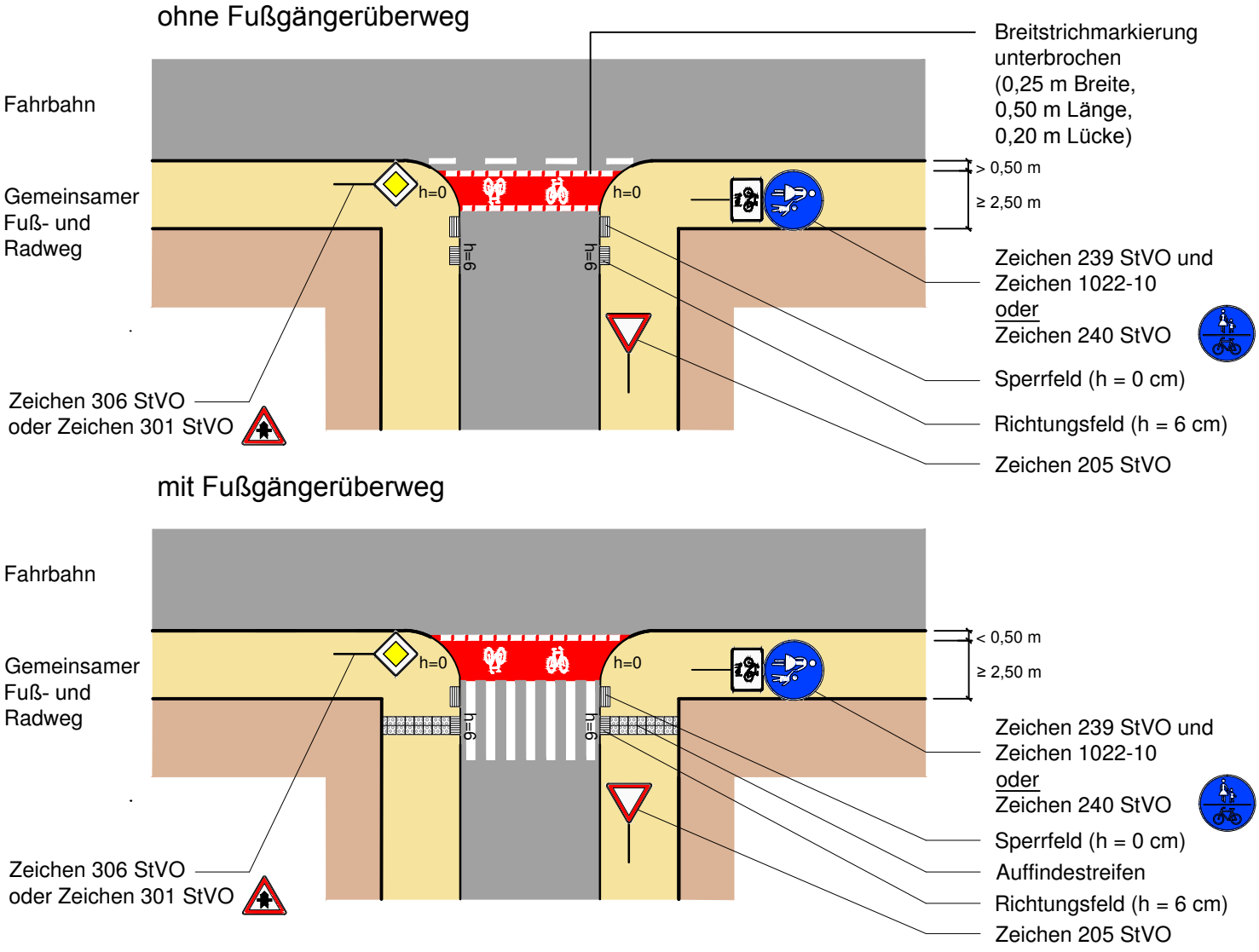
Hinweise:

- 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 aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

S t a n d a r d l ö s u n g

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Furt an Fuß- und Radweg/ Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10



Regelungen:

- H BVA (Ausgabe 2011); VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:

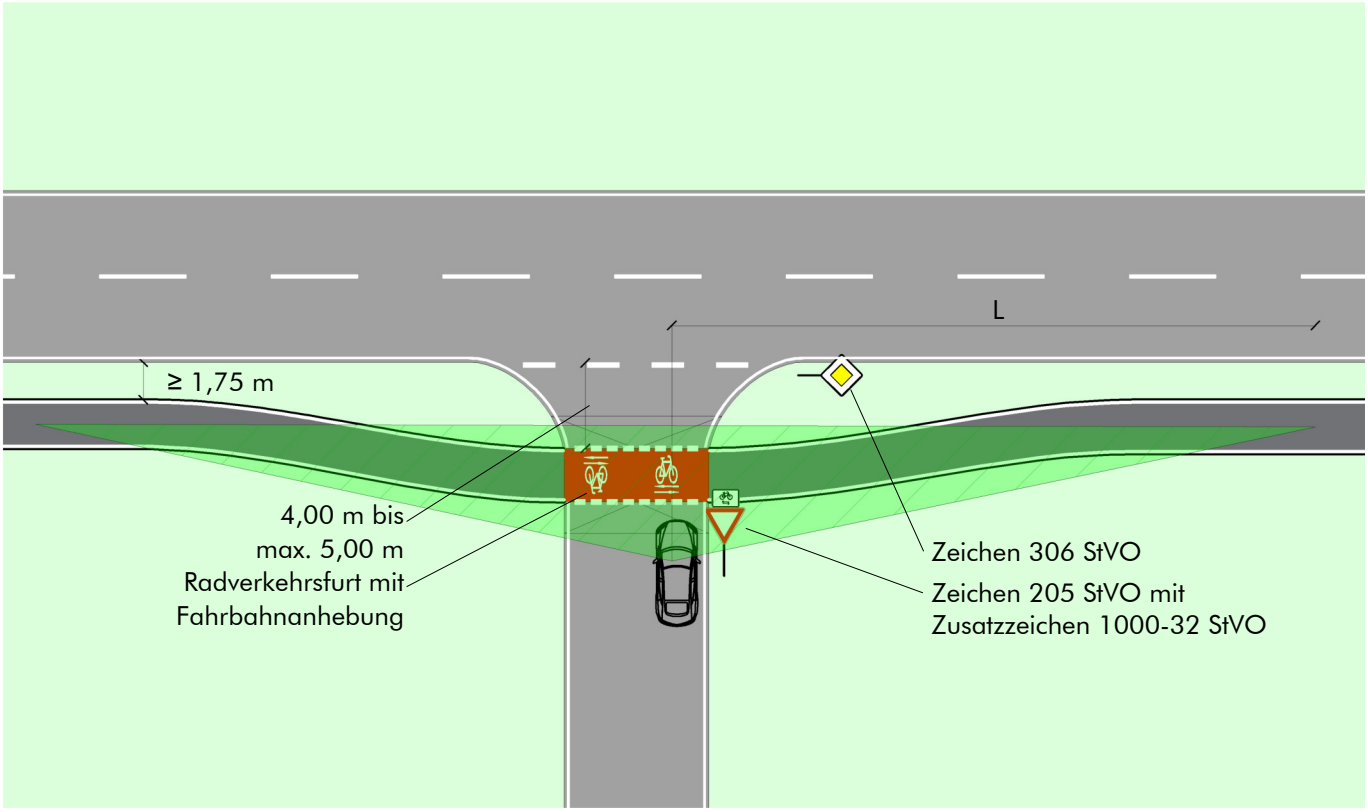
- innerorts, mit und ohne FGÜ, auch an Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehren

Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen unterscheiden sich nur durch Beschilderung
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- bei Zweirichtungsverkehr (erhöhte Gefährdung, enge Einsatzgrenzen): Ergänzung von Richtungspfeilen, Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Zeichen 205 StVO
- bei ausreichendem Platzangebot sollte die Radverkehrsfurt beidseitige Randmarkierungen erhalten
- wenn die Furtmarkierung weniger als 0,50 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, dann kann eine parallele Fahrbahnrandmarkierung entfallen

Gegenstand der Qualitätsstandards

Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen
außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.4
- RASt (Ausgabe 2006) Kapitel 6..9.3

Anwendungsbereiche:

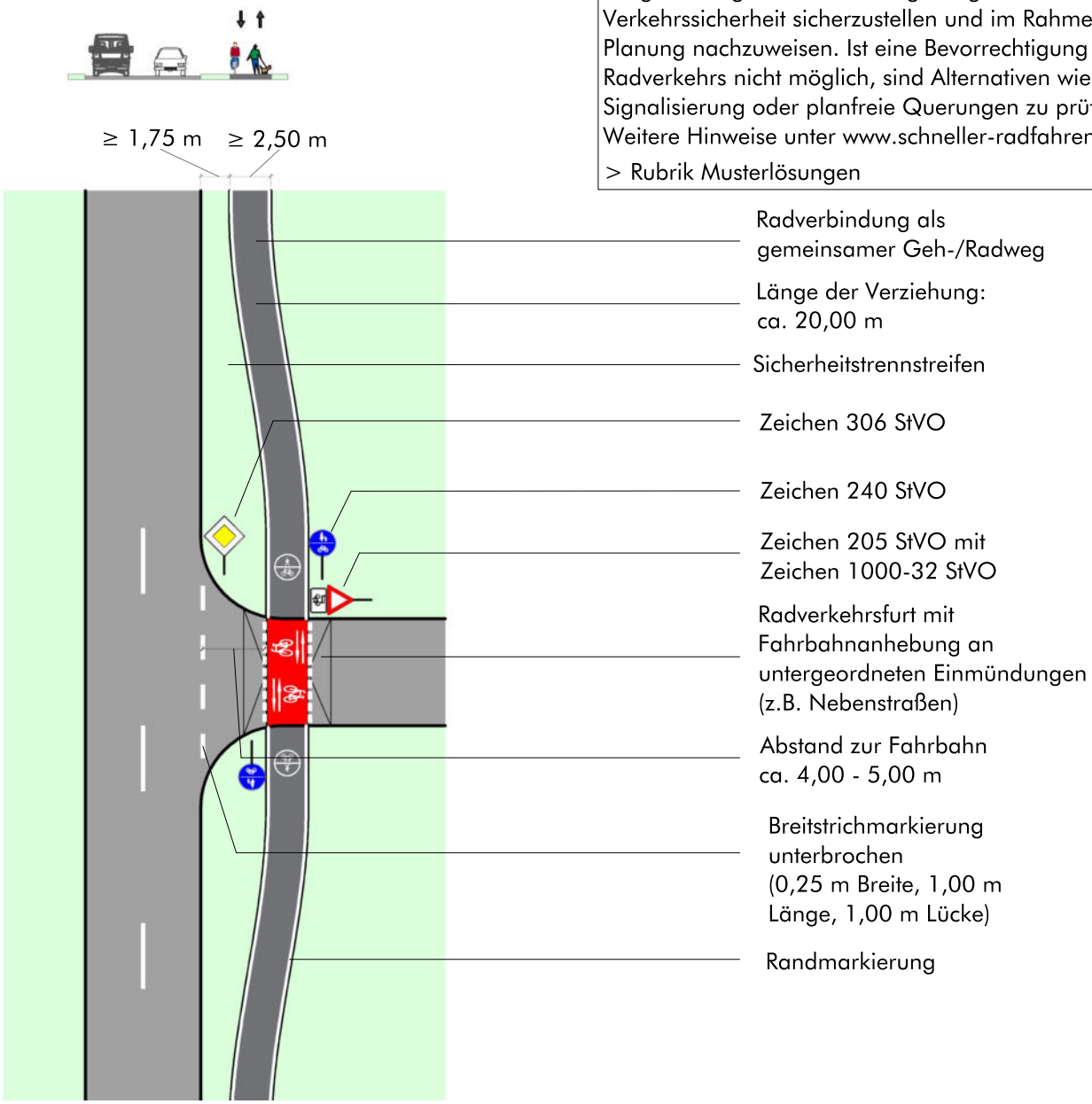
- An allen Knotenpunkten, Einmündungen und Querungen

Hinweise:

- 0,80 m bis 2,50 m Höhe der Mindestsichtfelder (RAL 2012).
- Die Schenkellänge des Sichtbereiches auf bevorrechtigte Radfahrende ist entsprechend den Anmerkungen in QH-2 zu bemessen.
- Außerorts sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h in der Regel nicht übersteigen, wenn dort zu Fuß Gehende und Radfahrende im Längs- und Querverkehr besonders gefährdet sind.
- 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.

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)

Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de > Rubrik Musterlösungen



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

Musterlösungen Radverkehr

Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

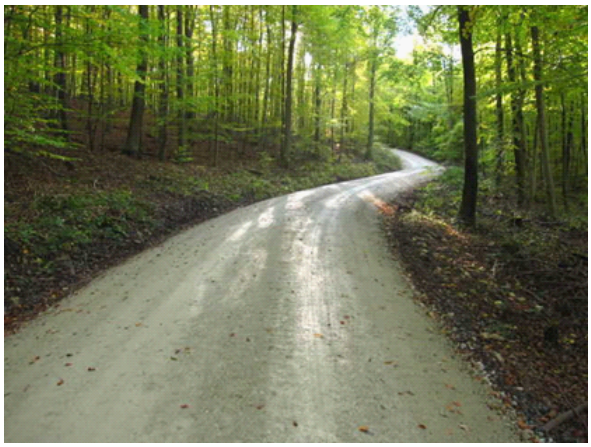


Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

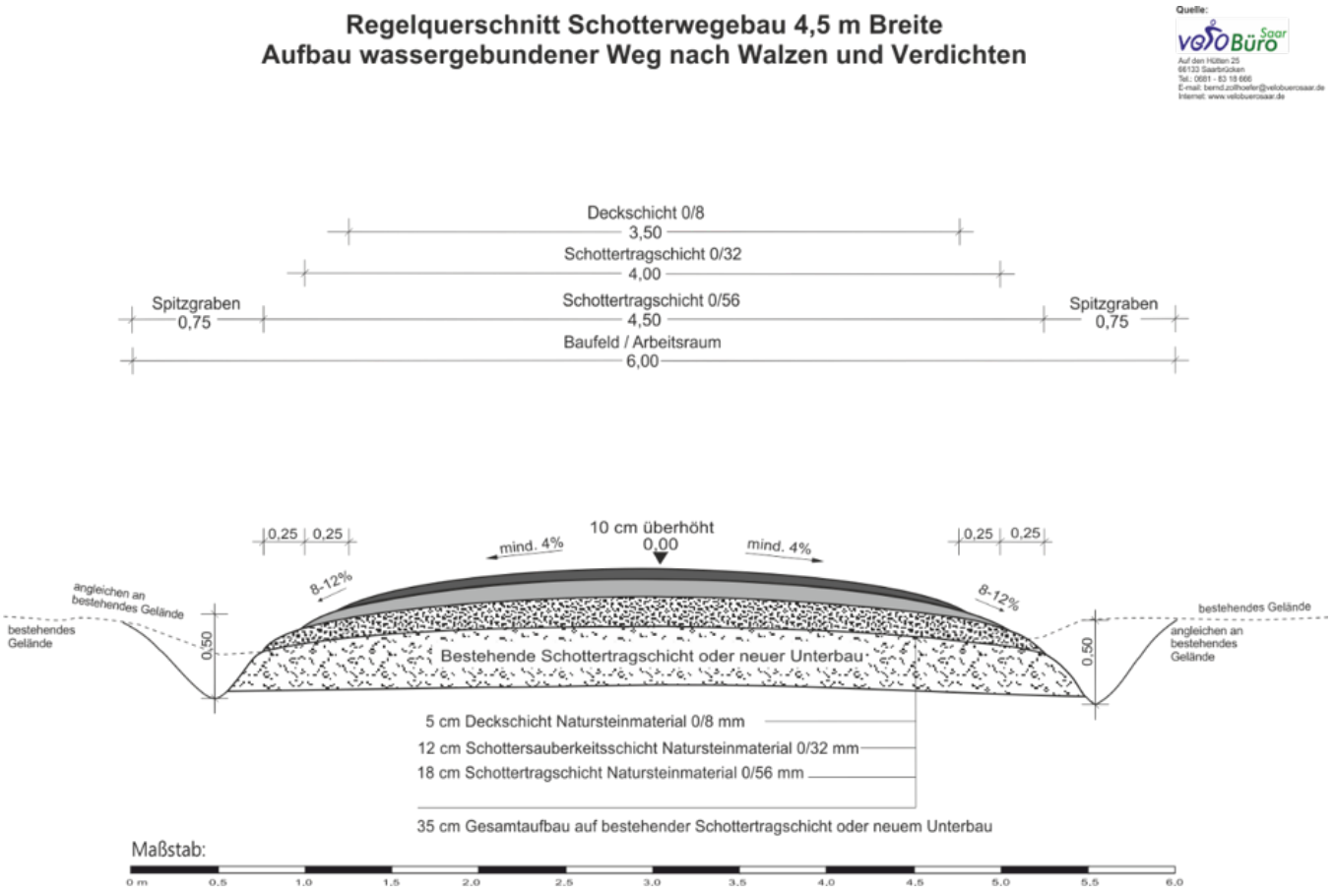
Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahrradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.

Hinweise:

- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanalagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle**:** RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).



Oberfläche asphaltieren

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege sowie selbstständige Wege bspw. in Grünanlagen verfügen häufig über eine wassergebundene Wegeoberfläche (Deckschicht ohne Bindemittel). Diese Wege sind wichtiger Bestandteil eines leistungsstarken Radverkehrsnetzes.

Maßnahmen:

- Wegeausbau mit einer asphaltierten Wegeoberfläche.
- Anbringen von reflektierenden Randmarkierungen.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts u.a. durch Reduzierung des Rollwiderstands.
- Reduzierung der Sturzgefahr durch bessere Griffigkeit insbesondere in Kurven und bei Gefällestrecken.
- Verringerung von Verschleiß am Fahrrad und von Verschmutzung von Fahrrad und Kleidung.
- Verdeutlichung der Fahrbahnränder und Verhindern des Abkommens von der Fahrbahn bei Dunkelheit.
- Gewährleistung einer durchgängigen Nutzbarkeit durch Ermöglichen von Räum- und Winterdienst.
- Verbesserung des Wasserhaushaltes gegenüber schadhafter wassergebundener Oberfläche bei Entwässerung über Böschungsschultern (weniger Verdunstung bspw. durch Pfützenbildung).

Hinweise:

- Erfolgt die Entwässerung über die Böschungsschultern, bleibt der Wasserhaushalt unverändert. Ausgleichsmaßnahme sind dann i.d.R. nicht erforderlich.
- Die Entwässerung muss regelmäßig instand gehalten werden, um Verschmutzung zu vermeiden.
- Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann die durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen reduziert werden.
- Das Asphaltieren von Wegen im Wald ist nur sinnvoll, wenn die Wege nicht durch Schwermaschinen genutzt werden müssen.
- Die Landwirtschaft sollte frühzeitig in die Planungen zum Ausbau von Wirtschaftswegen eingebunden werden.

Quellen:

- ERA 202x - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Entwurf) - Kap. 9.10 Radverkehr auf ländl. Wegen
- HeNatG - Hessisches Naturschutzgesetz und Hessische Kompensationsverordnung
- RLW 2018 - Richtlinie für den ländlichen Wegebau



Abbildung 1: Asphaltierter Wirtschaftsweg mit Fahrbahnrandmarkierung (eigene Aufnahme)



Abbildung 2: Wegeausbau mit heller Asphaltdecke (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Asphaltierter Geh- und Radweg im Wald - Achtung: Entwässerung über Böschungsschultern wurde nicht instand gehalten (eigene Aufnahme)

Piktogrammkette markieren (außerorts)

Situation:

Bei Straßen der Entwurfsklassen 3 und 4 und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 oder weniger sind Piktogrammketten möglich, wenn eine getrennte Radverkehrsführung nach ERA erforderlich ist, diese aber nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann. Geeignet sind Piktogrammketten insbesondere im Zuge von Radverkehrsverbindungen mit hoher Netzbedeutung. Auf kurzen Abschnitten und bei sparsamen Einsatz können Piktogrammketten einen hohen Mehrwert erzielen.



Abbildung 1: Visualisierung Piktogrammkette außerorts (eigene Darstellung)

Maßnahmen:

Piktogramme sind in einem regelmäßigen Abstand alle 25 m bis 50 m zu markieren. Vom Rand der befestigten Fläche sollte ein 0,50 m Abstand eingehalten werden. Die Größe der Piktogramme richtet sich nach den Richtlinien für Markierung von Straßen (RMS). Sie sollten in überhöhter Form angebracht werden. Für eine Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Radverkehr können zusätzlich Winkelpfeile angebracht werden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Hinweis auf möglicherweise auftretenden Radverkehr
- Sichtbarmachen des Radverkehrsnetzes

Hinweise:

Piktogrammketten dienen lediglich als Übergangslösung und bieten keinen Ersatz für eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung. Sie können bei allen Fahrbahnbreiten markiert werden. Piktogrammketten sind weder in StVO, VwV-StVO noch RMS geregelt. Die Art und Weise der Anwendung ist in einigen Ländern durch Erlasse geregelt. Eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde muss durchgeführt werden.

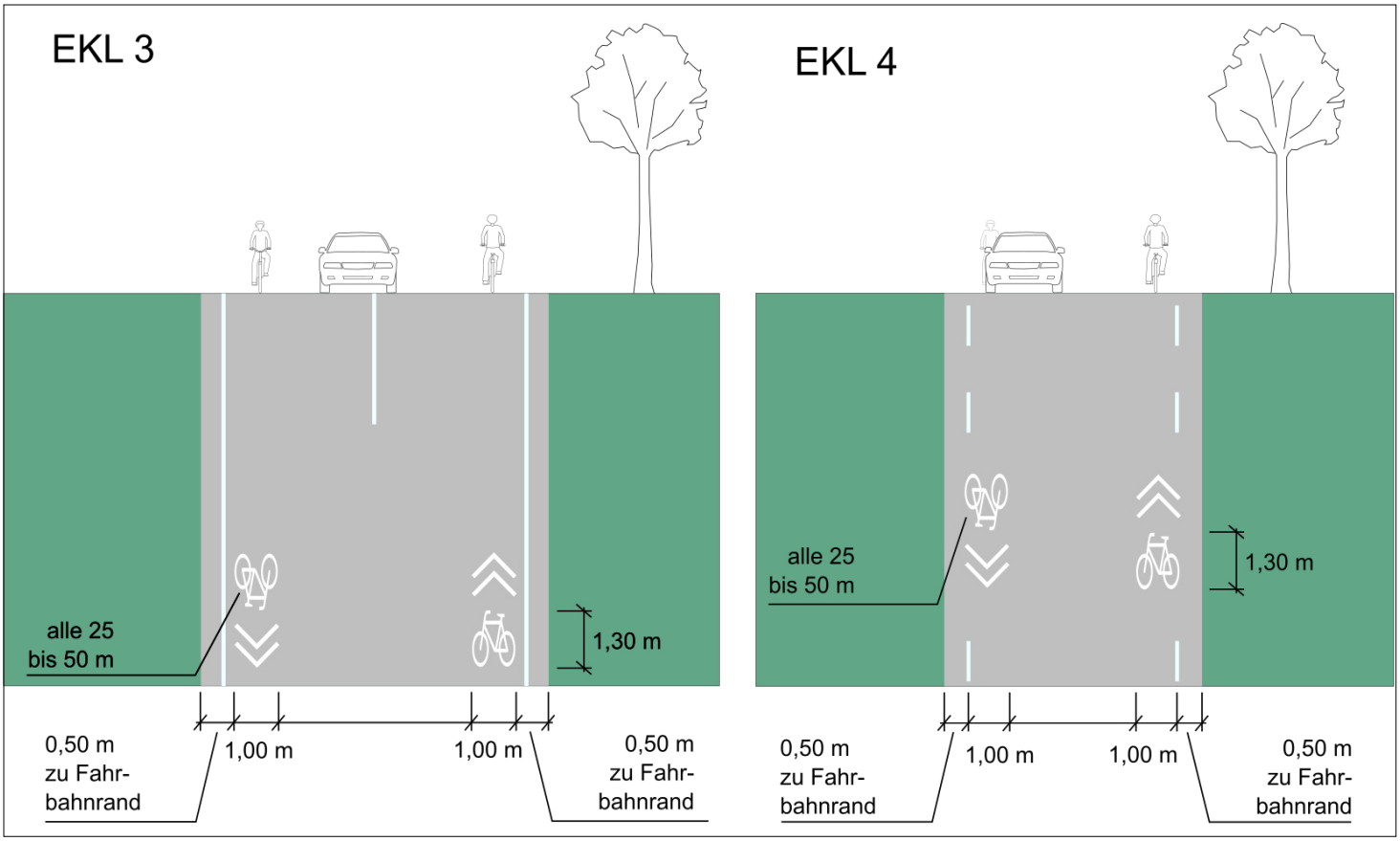
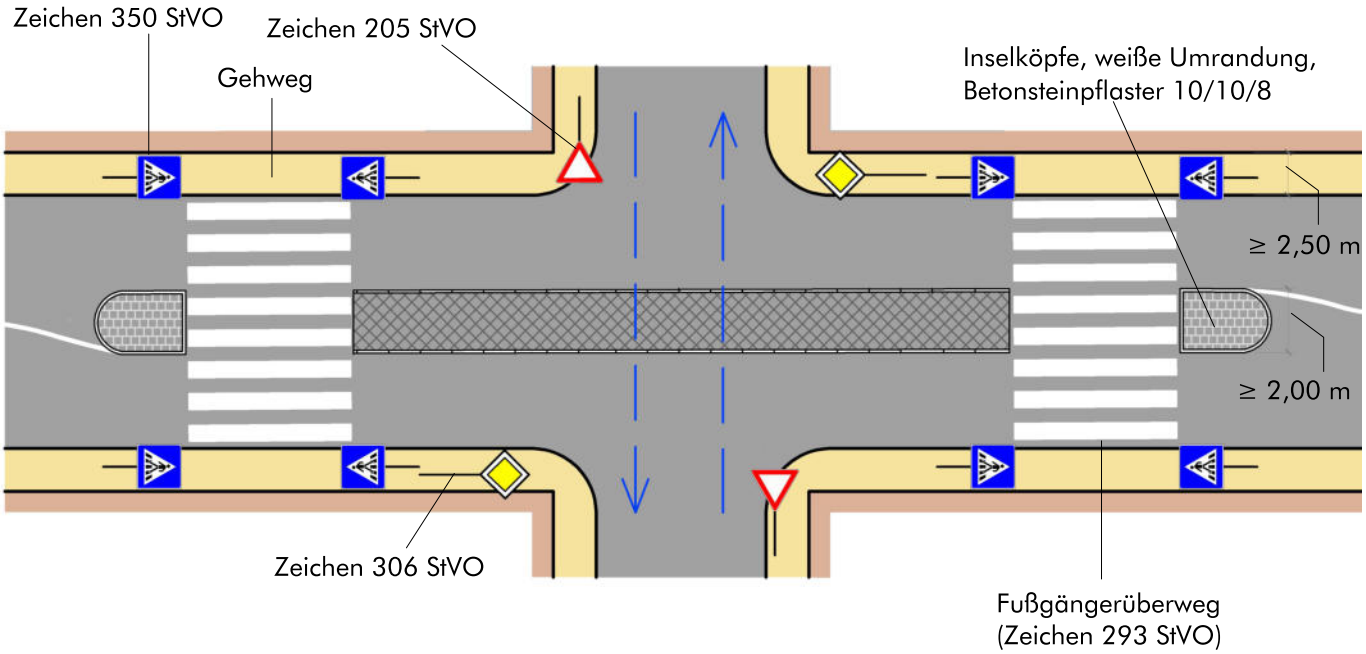


Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßen

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberwegen
innerorts



Regelungen:

- StVO §26, Richtlinien für die Anlage von FGÜ, EFA

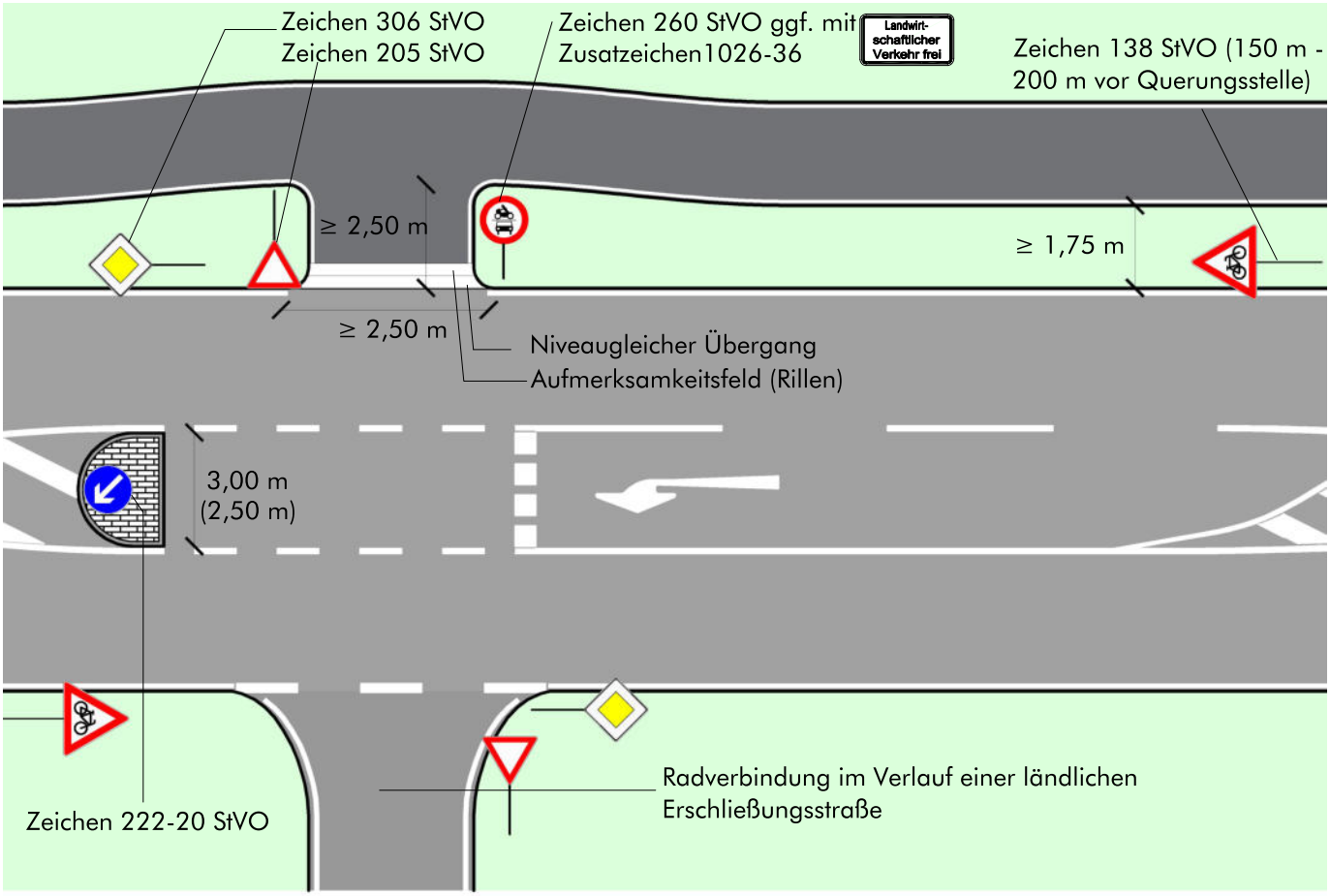
Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegende und links einbiegenden Radverkehr

Hinweise:

- Bei starkem Überquerungsbedarf durch zu Fuß Gehende
- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert werden

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße
außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

Anwendungsbereiche:

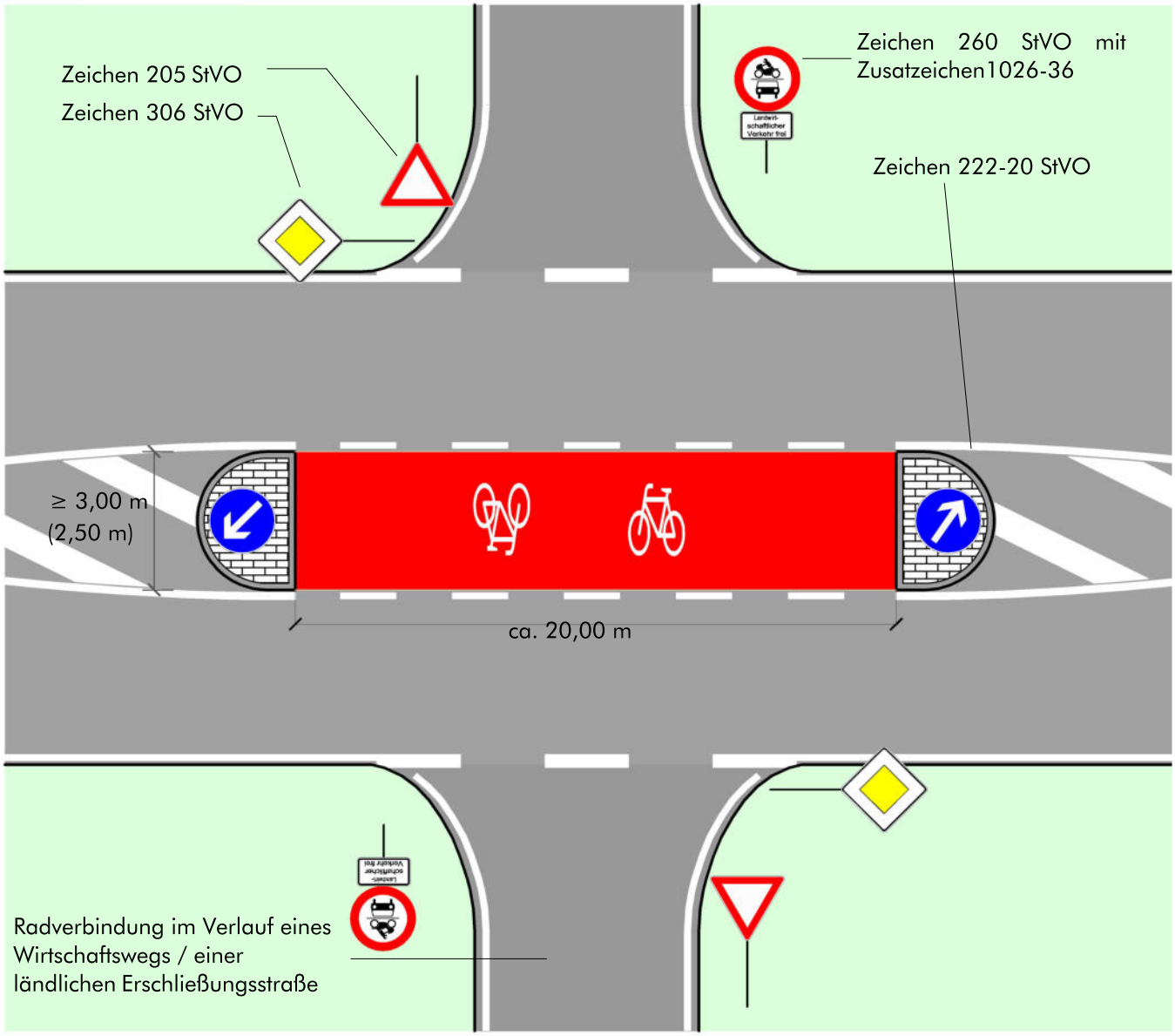
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge eines landwirtschaftlichen Weges

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

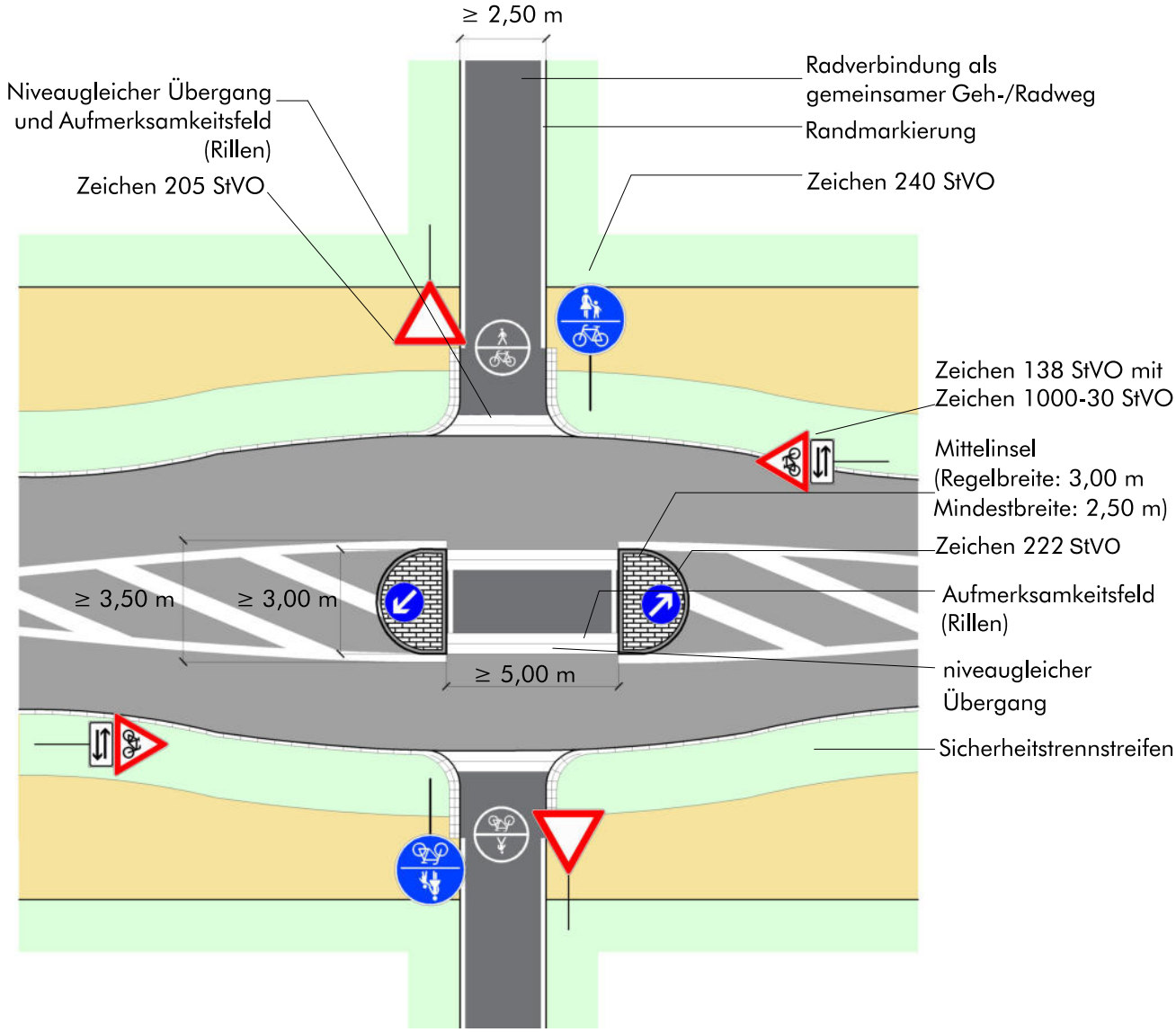
Anwendungs-bereiche:

- Sonderlösung zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landwirtschaftlicher Fahrzeuge.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen.
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)



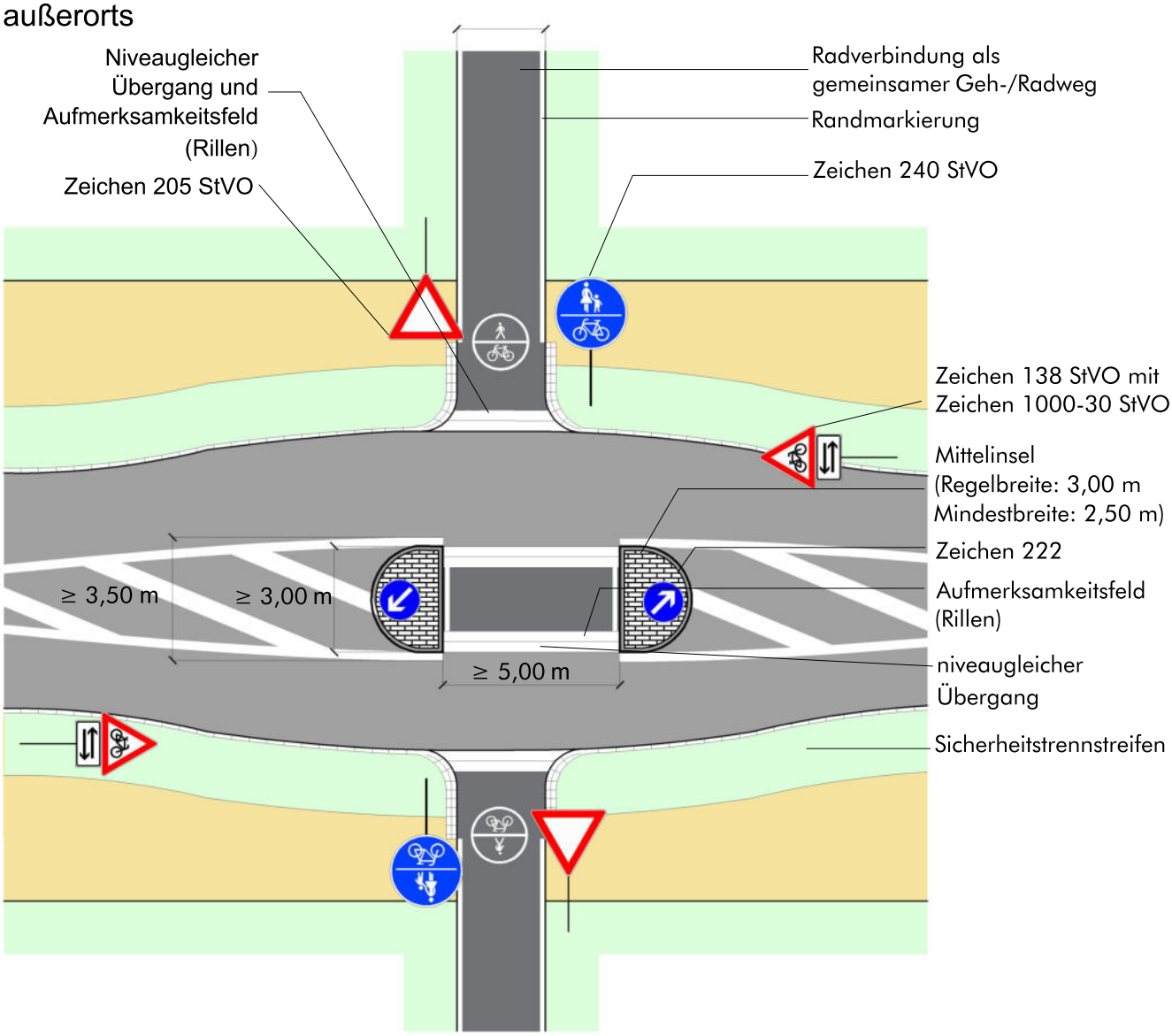
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

Anwendungsbereiche:
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke mit Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

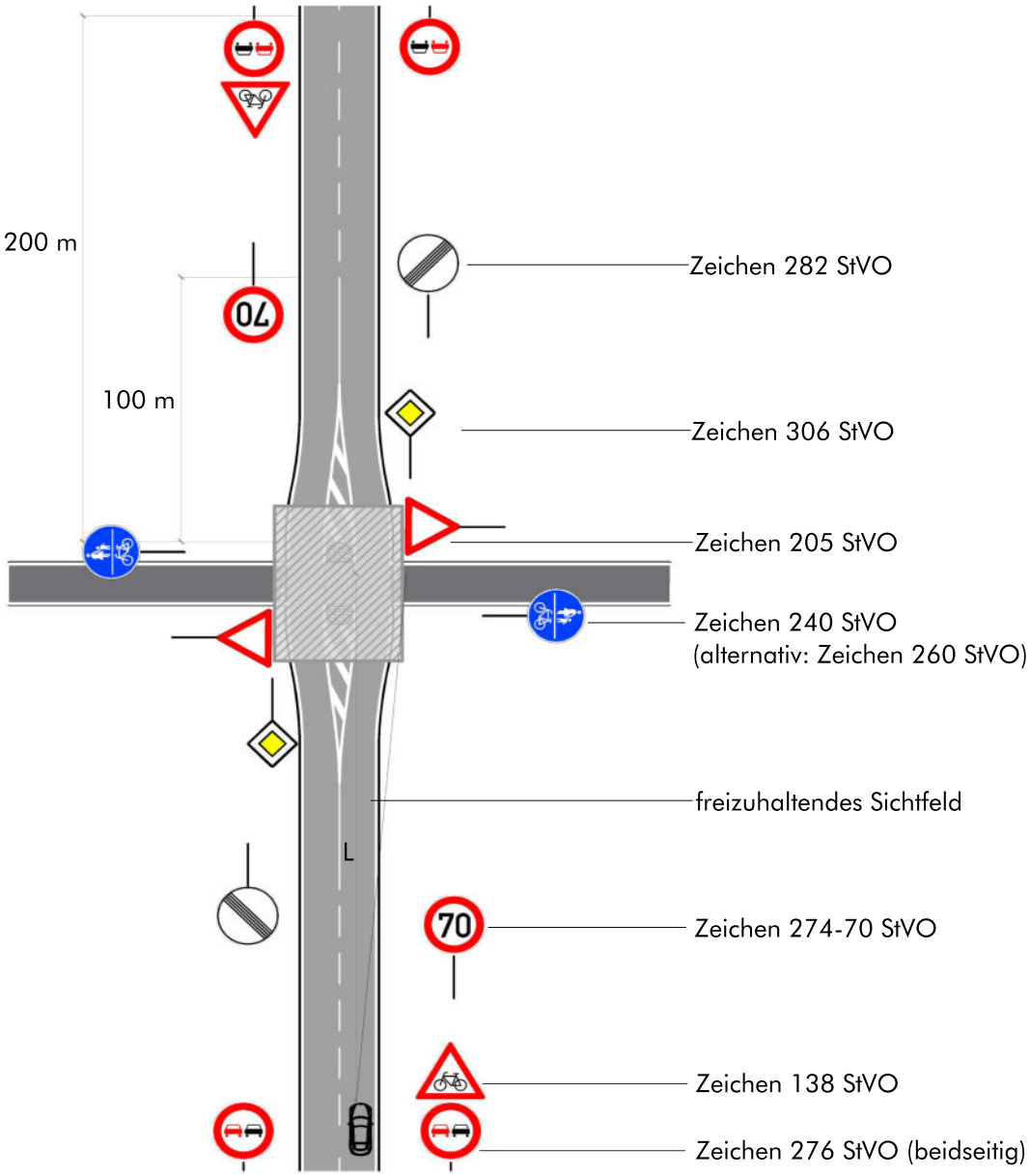
Anwendungsbereiche:

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle
außerorts



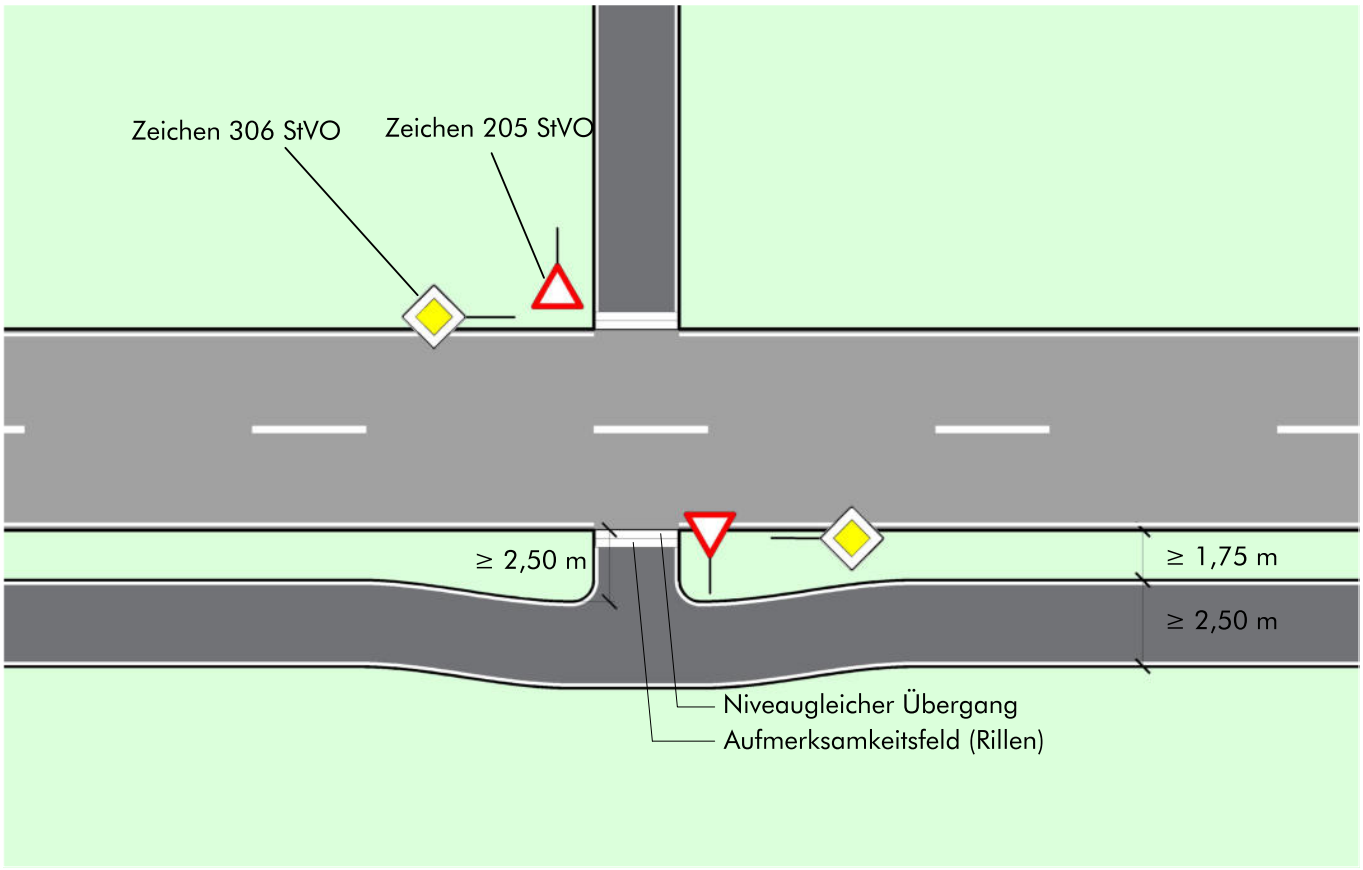
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10 und 6.6

Anwendungs-bereiche:
- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Der Einsatz von Umlaufsperren ist im Regelfall nicht zulässig, eine Nachrüstung erfolgt ggf. bei Unfallhäufung. Vorrangig ist die Musterlösung QH-3 einzusetzen.
- Aus beiden Annäherungsrichtungen sind gute Sichterverhältnisse erforderlich und bei der Planung nachzuweisen (siehe RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6).
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die erforderliche Schenkellänge L des Anfahrtssichtfeldes beträgt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h 110m, bei 100 km/h 200m.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke ohne Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 9.4.1
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6

Anwendungsbereiche:

- Überquerung von nicht mehr als zwei Fahrstreifen.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

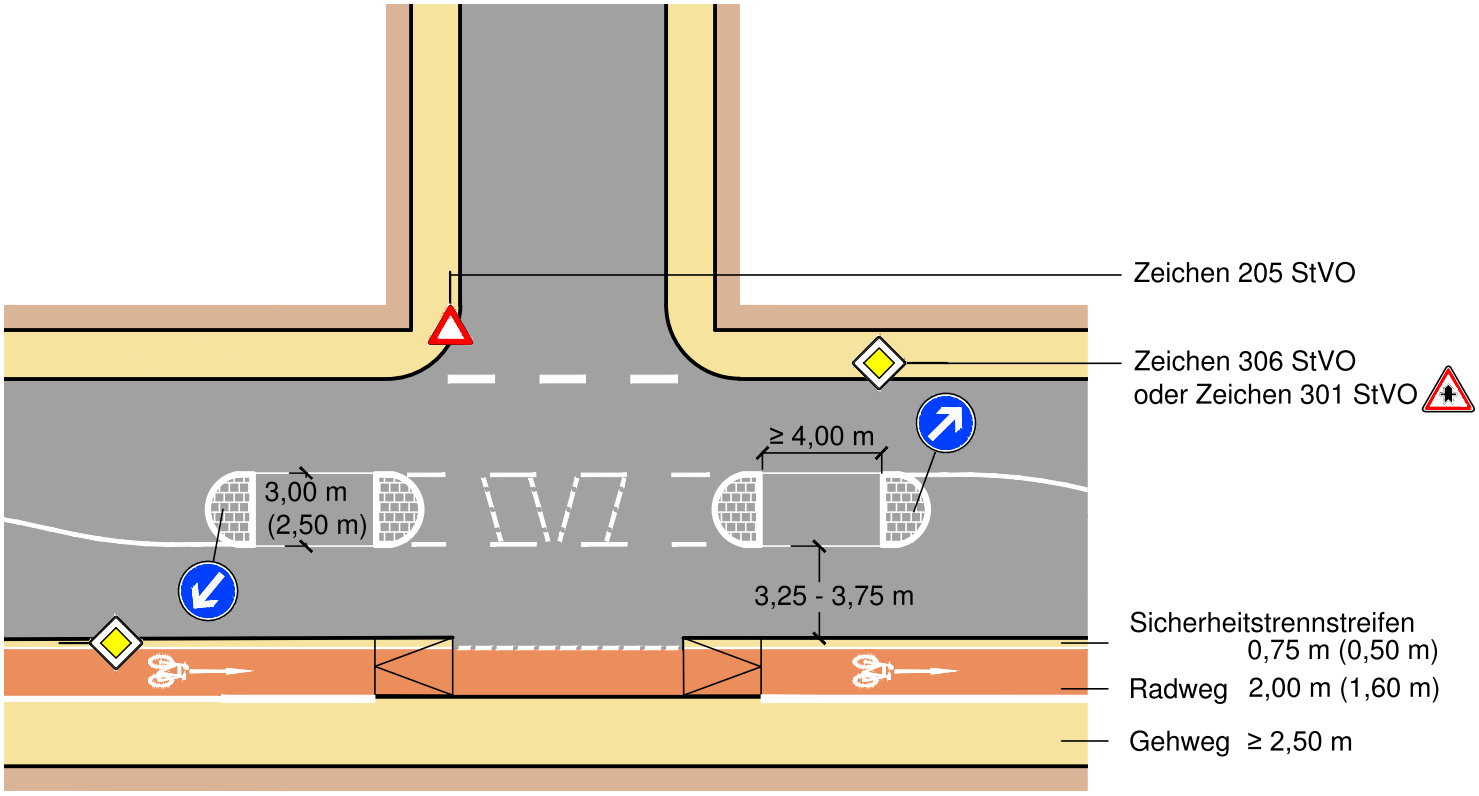
Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehrs ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere bei eingeschränkten Sichtverhältnissen, zu prüfen.
- Es ist für alle Verkehrsteilnehmenden auf eine gute Sichtbeziehung zu achten.
- Die Querungstelle soll für den Radverkehr eindeutig erkennbar sein.
- Es ist zu prüfen, ob die Kennzeichnung der Querungsstelle mit Zeichen 138 StVO und / oder einem Überholverbot für den Kfz-Verkehr sinnvoll ist.
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Aufstellfäche vor der Querung sollte eine Länge von mindestens 2,50 m aufweisen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

M u s t e r l ö s u n g

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

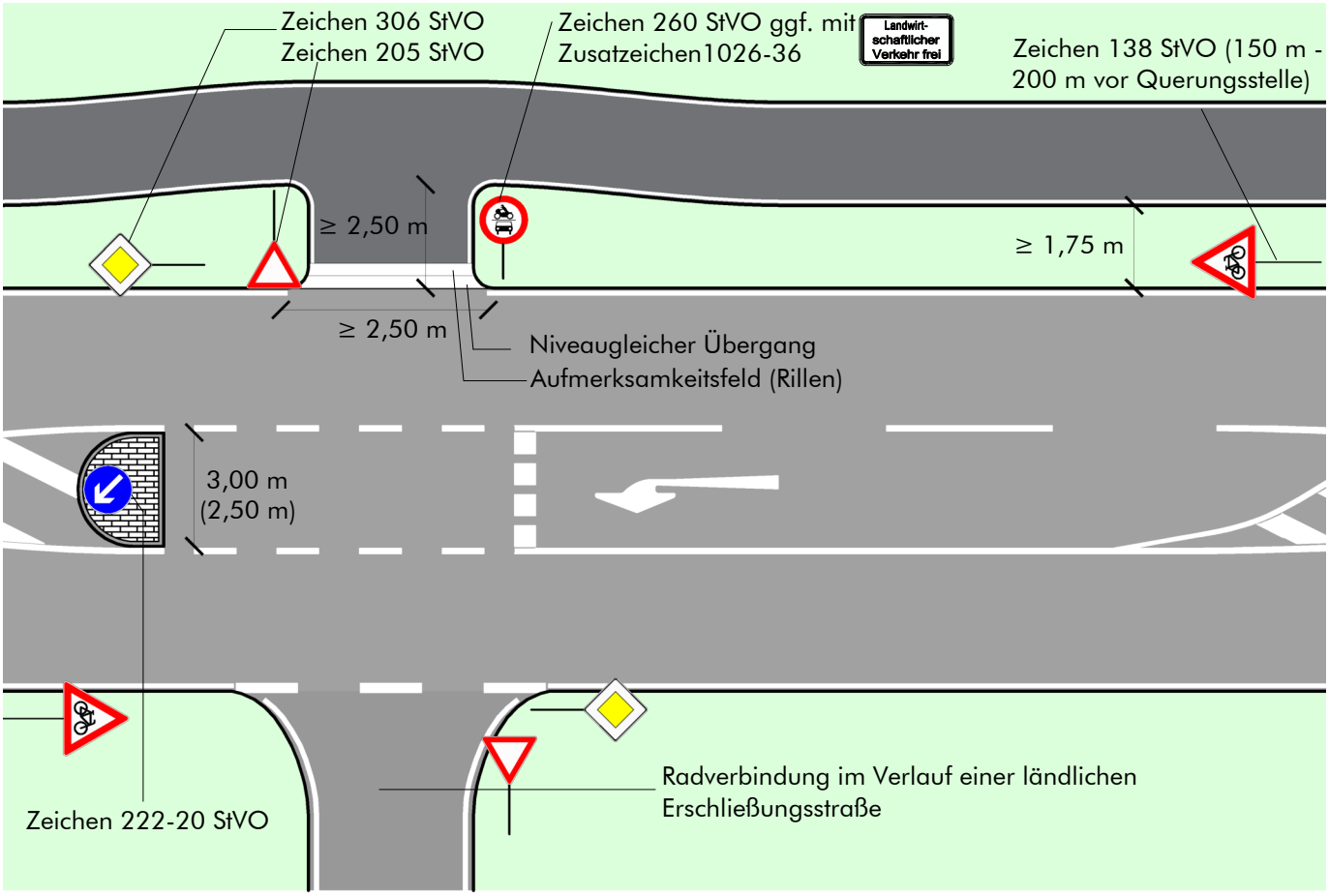
Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

Anwendungsbereiche:

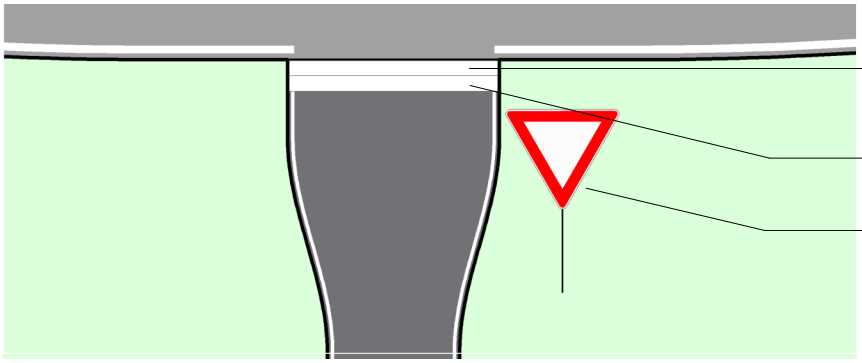
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

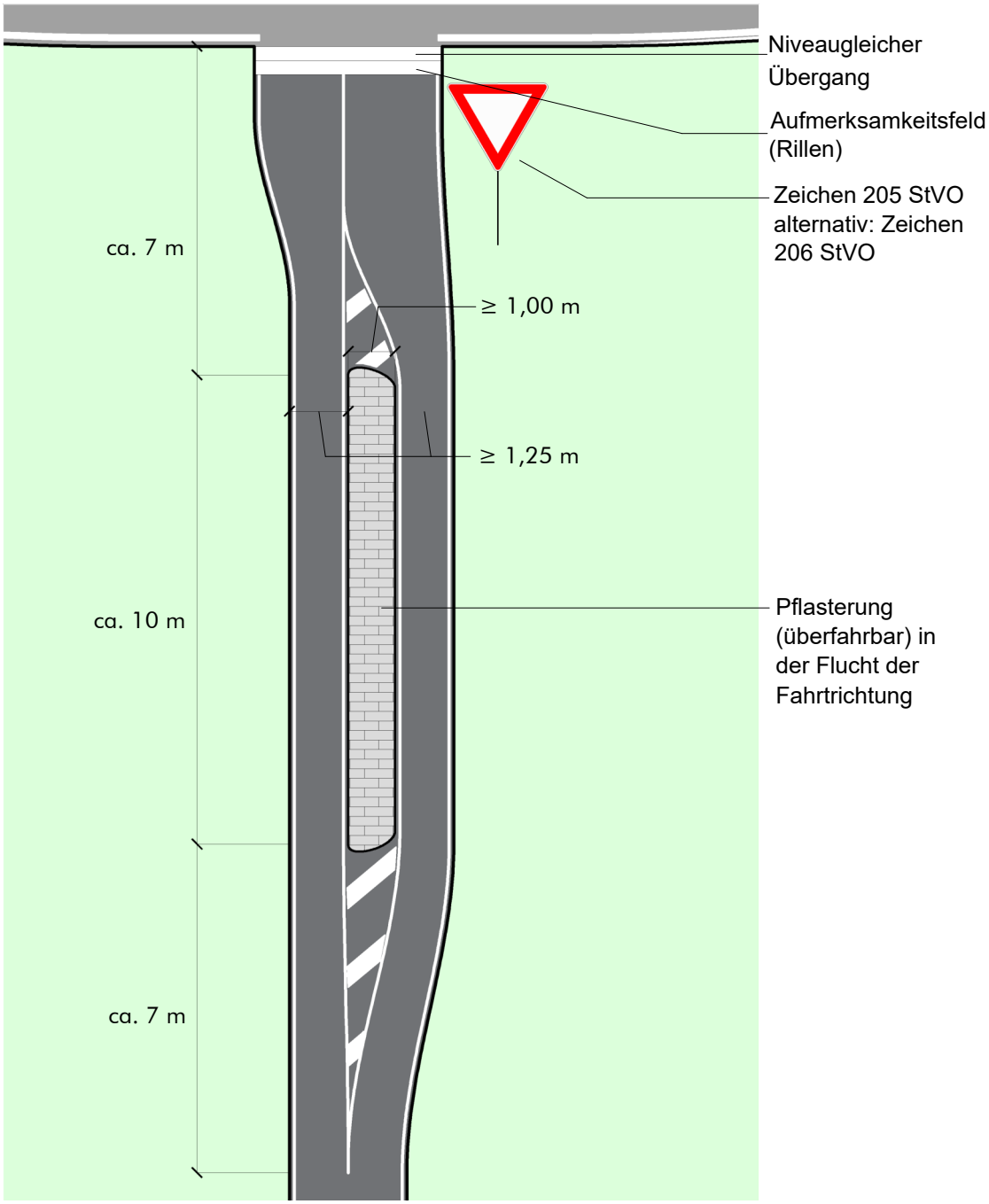
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr außerorts

Verkehrszeichen und Markierung
(Regelfall)



Materialwechsel in der Einmündung
(im Ausnahmefall, z. B. bei schwerer Erkennbarkeit der Querungsstelle oder an Gefällestrecken)



Vorgezogener Seitenraum (Gehwegausweitung / „Gehwegnase“)

Anwendungsbereich:

An der betrachteten Stelle ist die Einrichtung einer baulichen Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite nicht möglich. Die zul. Höchstgeschwindigkeit des Kfz -Verkehrs beträgt < 50 km/h. Für den Fußverkehr existiert keine geregelte Querungshilfe, obwohl ein erhöhter Querungsbedarf vorhanden ist. Zudem herrschen eingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-/Rad– und Fußverkehr (Kurve, Kuppe, ruhender Verkehr etc.).



Abbildung 1: Vorgezogener Seitenraum mit Bevorrechtigung des Fußverkehrs (Mainz).

Maßnahme:

Ein- oder beidseitige, bauliche Gehwegausweitung und Markierungen mit flankierenden Schutzmaßnahmen (z.B. Abpollern, Markierung von Sperrflächen vor und hinter der Querungsstelle)

Angestrebte Wirkung:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbes. bei Verbindungen des Schulverkehrs)
- Vermeidung von Unfällen
- Verkürzung der Wartezeit für Fußverkehr
- Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeit

Hinweise:

- Überquerungsanlagen sind grundsätzlich zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Zufußgehende (z.B. Schulkinder, ältere Menschen etc.) zu rechnen ist. (RASt Kap 6.1.8.1)
- Sie sind bei ausgeprägtem Überquerungsbedarf bzw. bei Verkehrsstärken ab 500 Kfz/24h und einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h notwendig. (RASt Kap 6.1.8.1)
- Belange der Barrierefreiheit sind zu beachten.
- Das Abstellen von Fahrzeugen im Bereich von Überquerungsstellen kann mittels Poller oder Markierung von Sperrflächen verhindert werden.

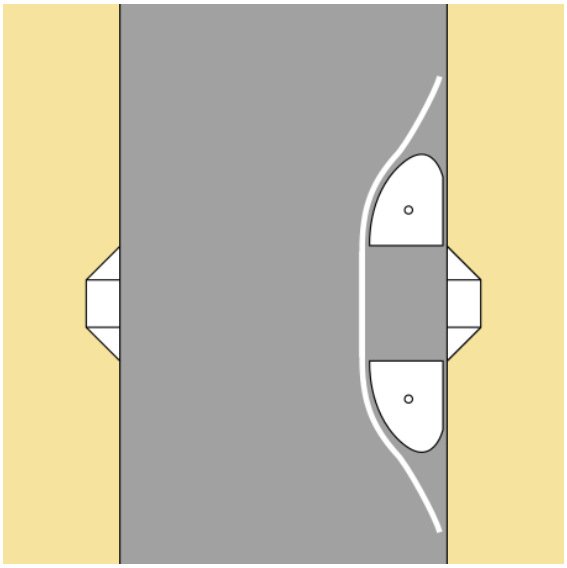


Abbildung 2: Einseitige Gehwegausweitung mit breiter Verschwenkungsinsel (Abb. maßstabslos)

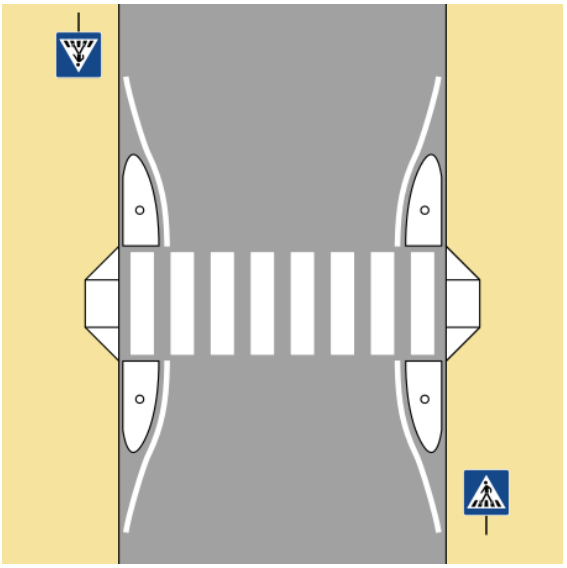
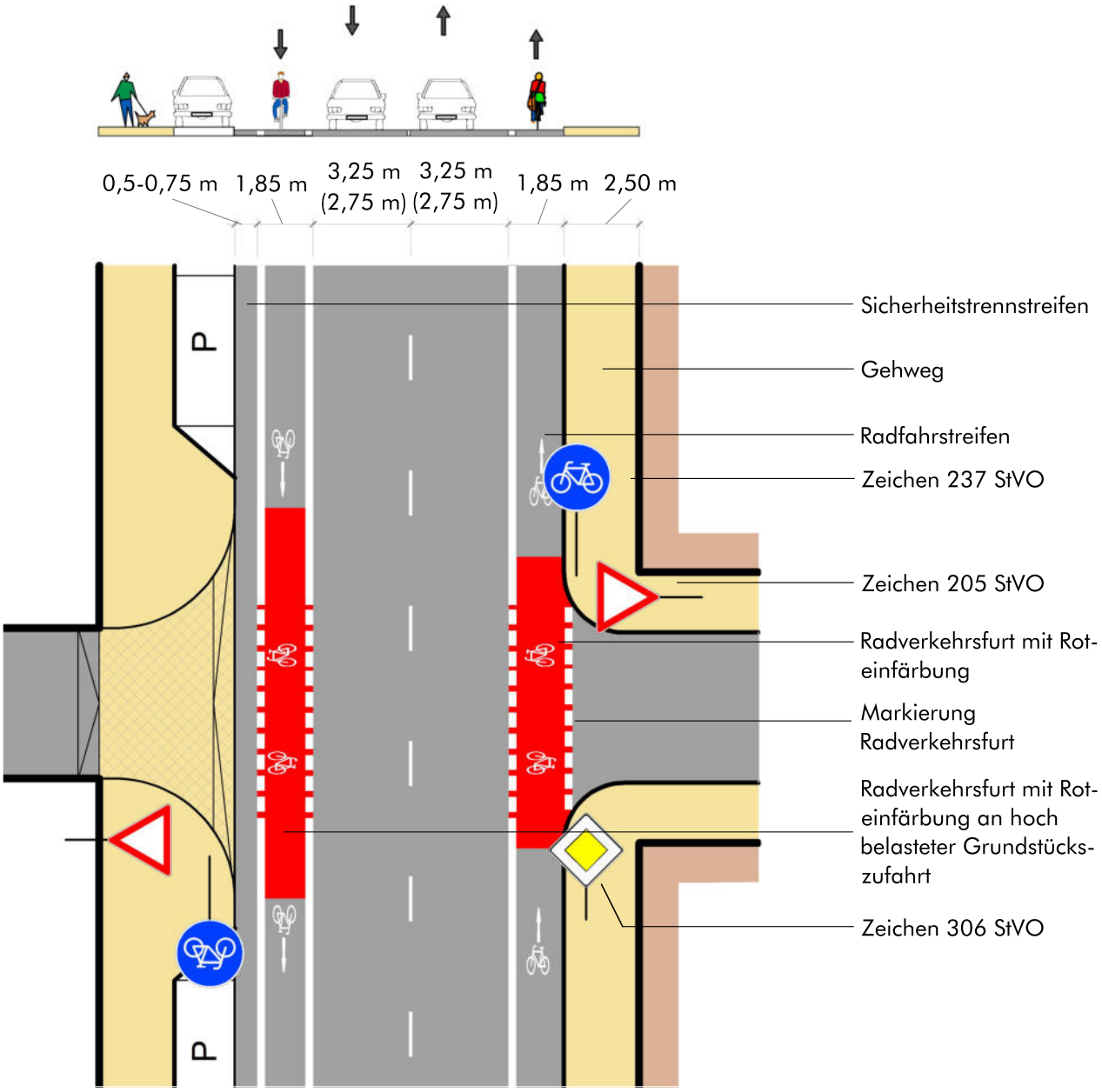


Abbildung 3: Beidseitige Gehwegausweitung mit Fußgängerüberweg und schmaler Verschwenkungsinsel (Abb. maßstabslos)

Führung auf Radfahrstreifen
innerorts



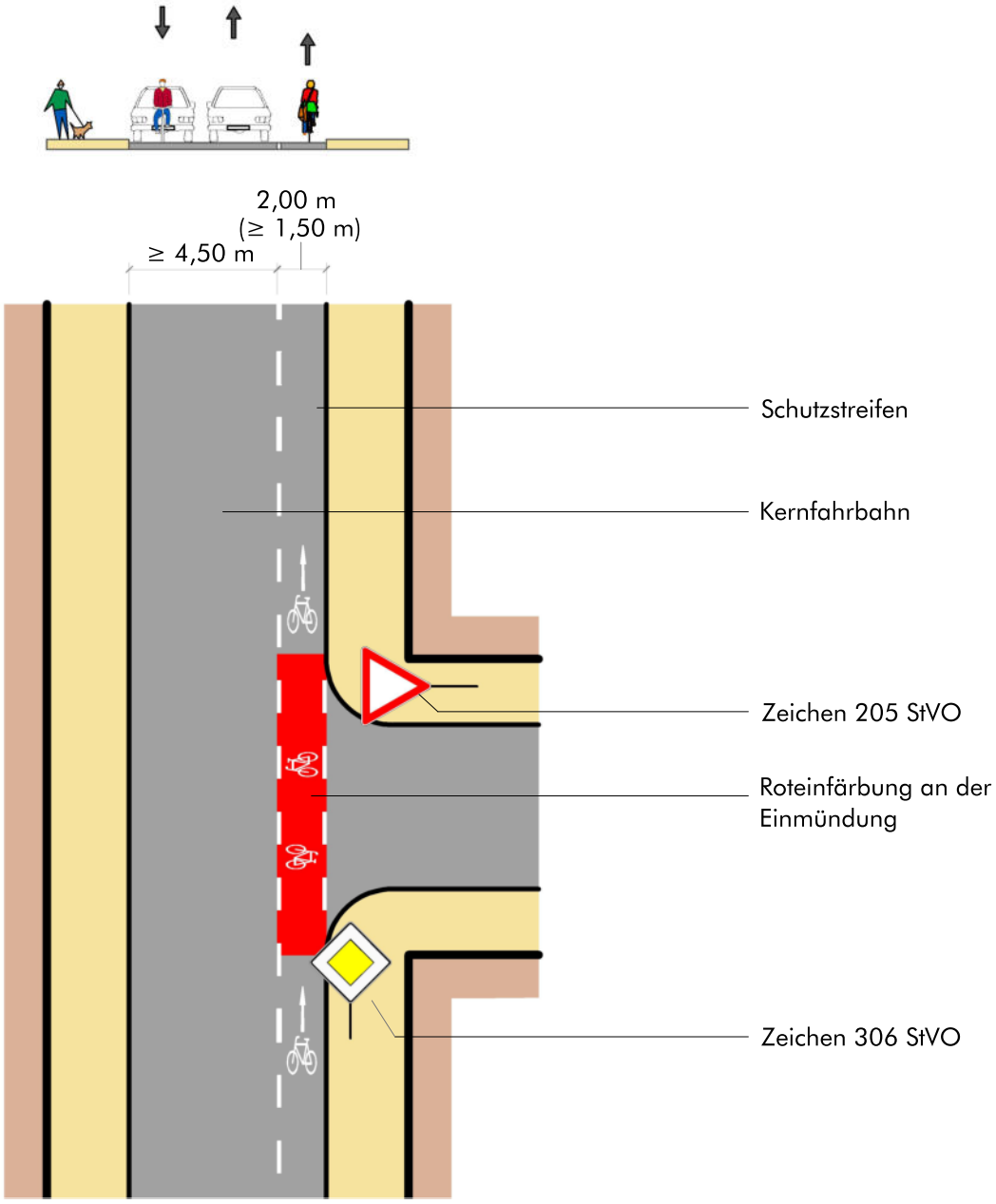
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

Anwendungsbereiche:
- Hauptverkehrsstraßen

Hinweise:
- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

Führung auf einseitigem Schutzstreifen

innerorts bei beengten Verhältnissen auf Steigungsstrecken

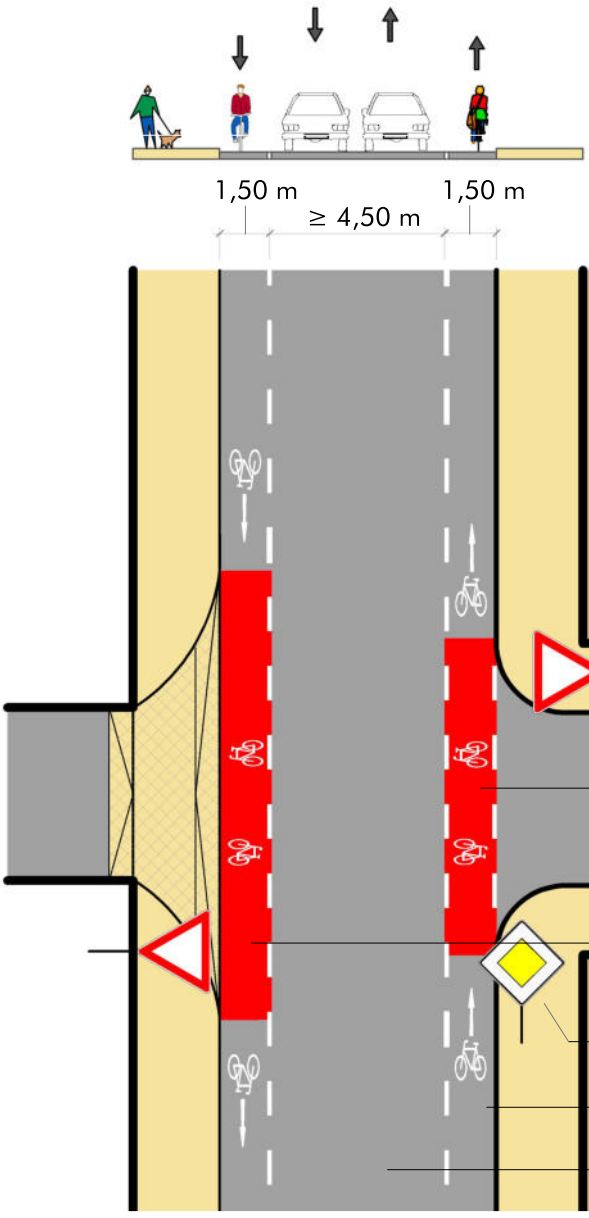


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

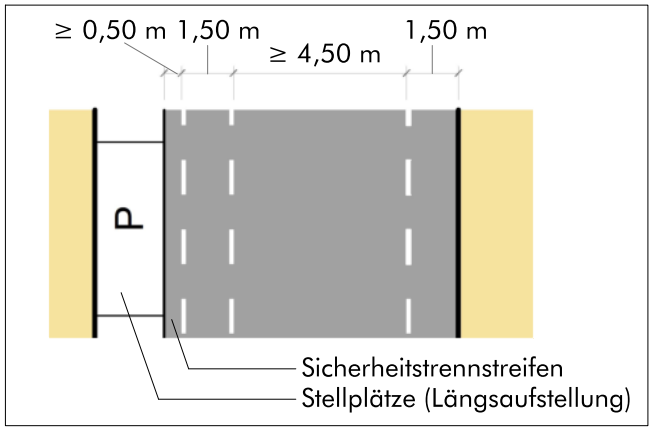
Anwendungsbereiche:
- innerorts (≥ 30 km/h) bei Steigungsstrecken

Hinweise:
- Bei Steigungsstrecken (~ 2%) wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
- Der Schutzstreifen ist so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Führung auf Schutzstreifen
innerorts bei beengten Verhältnissen



Ausnahmelösung bei der Kombination mit Stellplätzen

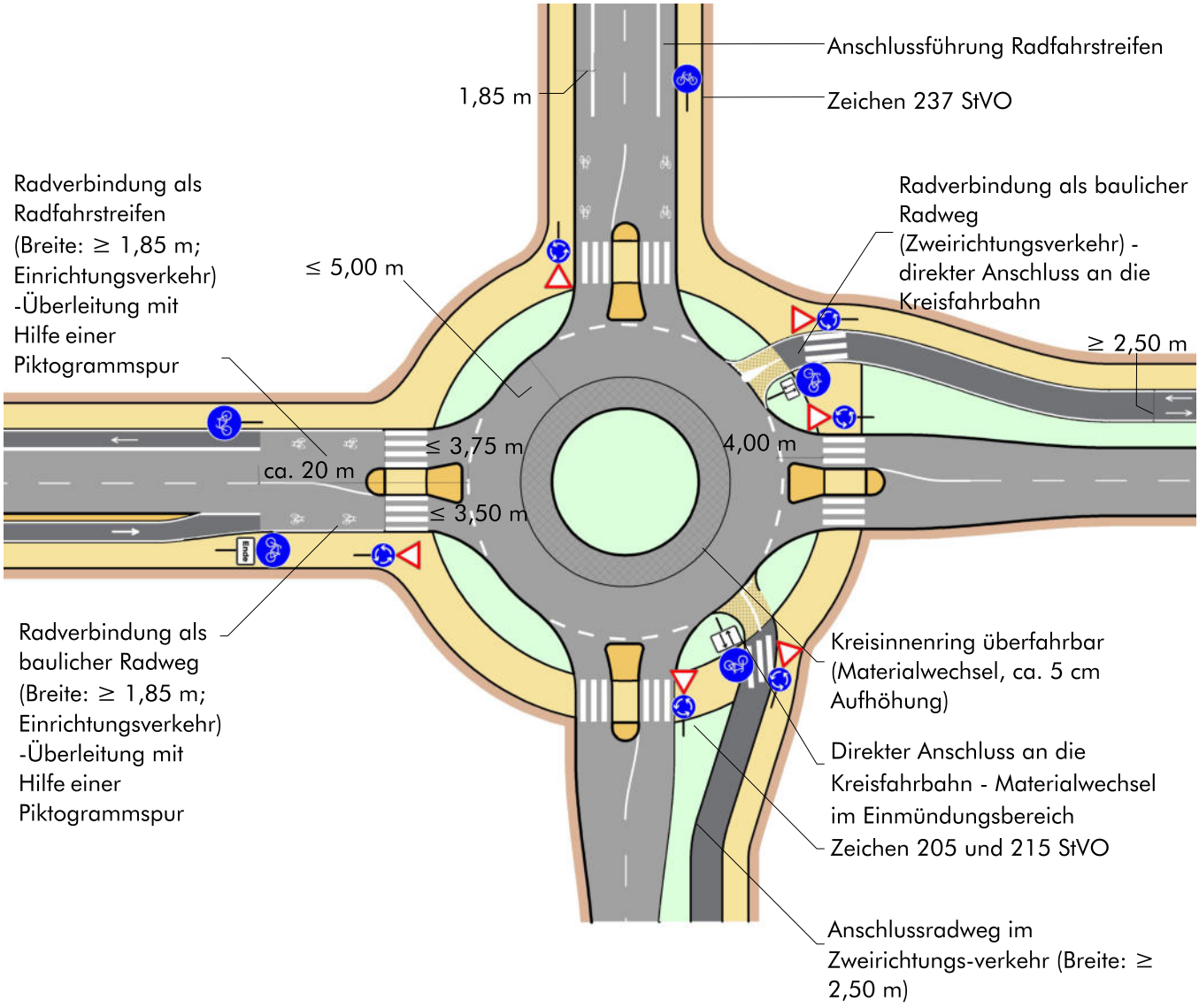


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

Anwendungsbereiche:
- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:
- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen z. B. auf angrenzenden Grundstücken von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen.
- Sollten z. B. durch rückspringende Bebauung einzelne Parkstände vorhanden sein, ist ein Sicherheitsabstand von mehr als 0,50 m zu markieren (siehe Radfahrstreifen).
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen.

Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn
innerorts



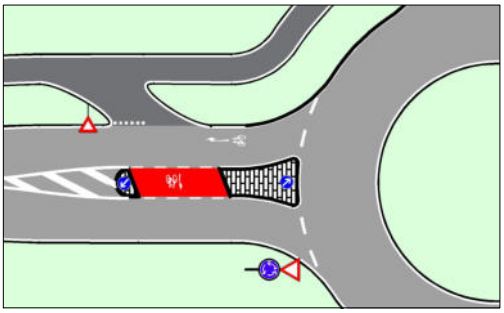
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungs-bereiche:
- Radverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz / 24 h als Summe aller Fahrzeuge in sämtlichen Zufahrten.

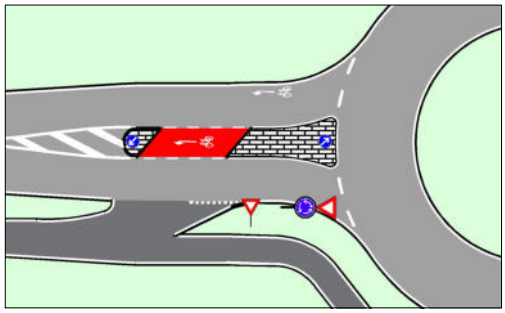
Hinweise:
- Die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Führung an einem Kreisverkehr
außerorts

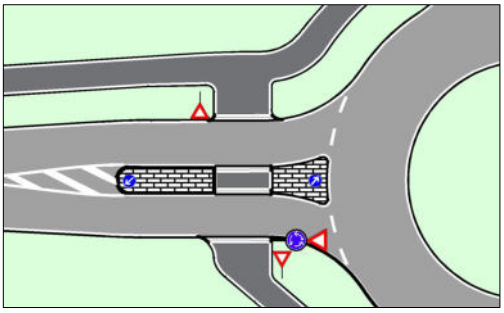
Überleitung auf die Fahrbahn
(Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



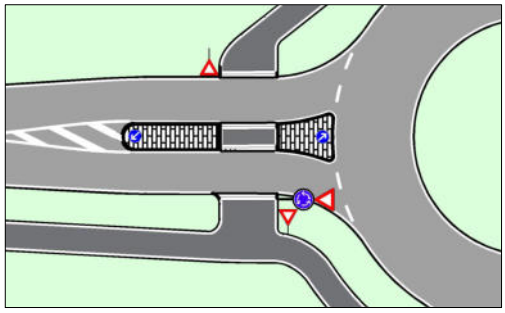
Überleitung auf die Fahrbahn
(Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



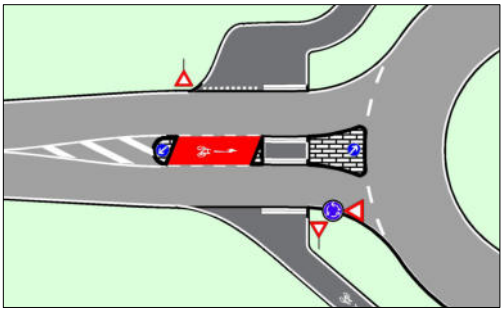
Wartepflichtige Querung bei kreisumlaufenden Geh-/Radwegen
(Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



Wartepflichtige Querung bei kreisumlaufenden Geh-/Radwegen
(Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



Überleitung auf einen kreisumlaufenden Radweg
(Radverkehr kommt auf der Fahrbahn an)



Regelungen:

- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.4

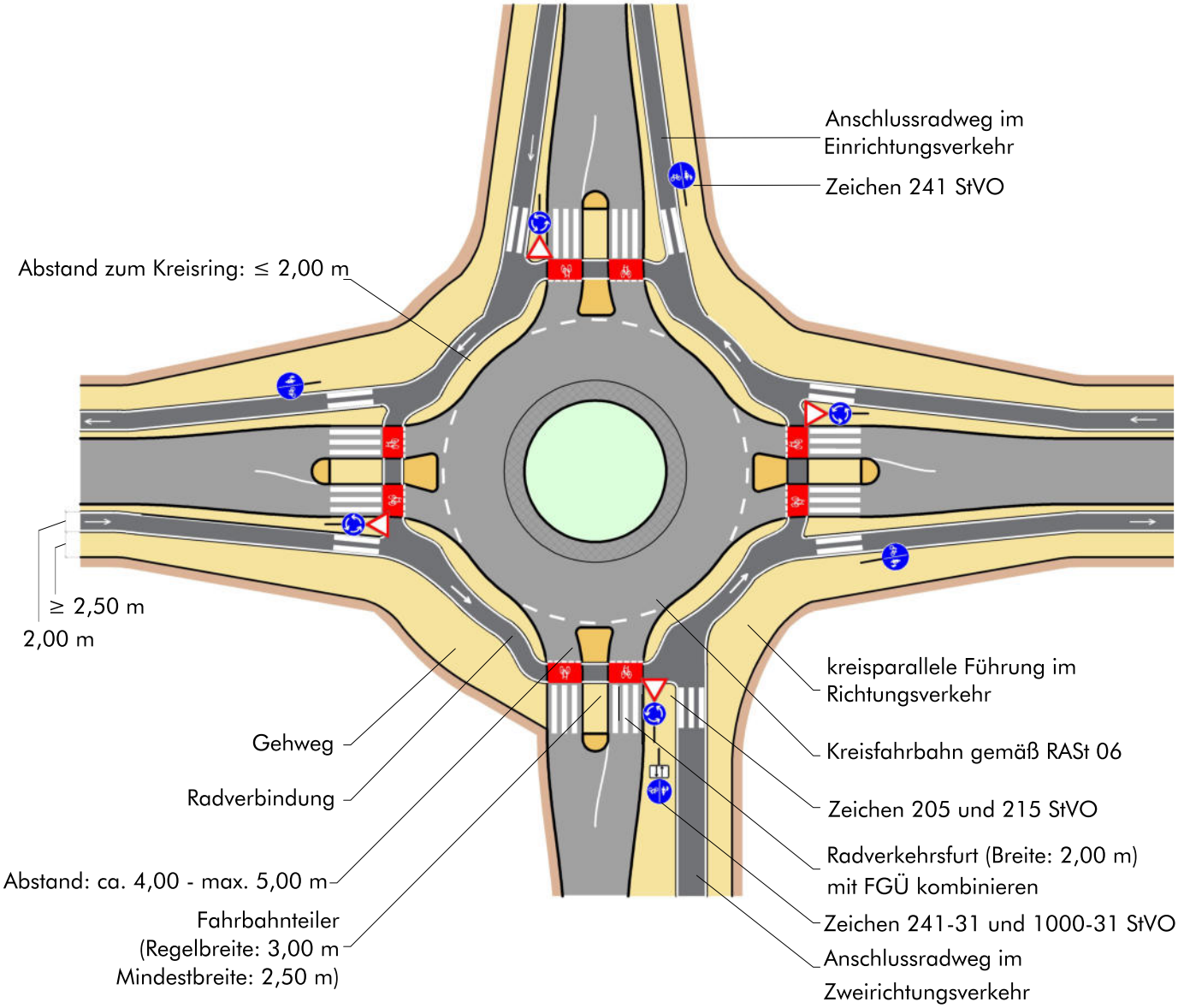
Anwendungsbereiche:

- Gemeinsame Geh-/Radwege im Zweirichtungsbetrieb an Kreisverkehren außerorts
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Bei kreisumlaufenden (gemeinsamen Geh-/)Radwegen ist der Radverkehr vorfahrtrechtlich unterzuordnen. Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Die gezeigten Zufahrtslösungen können je nach örtlicher Situation miteinander kombiniert werden.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen
innerorts

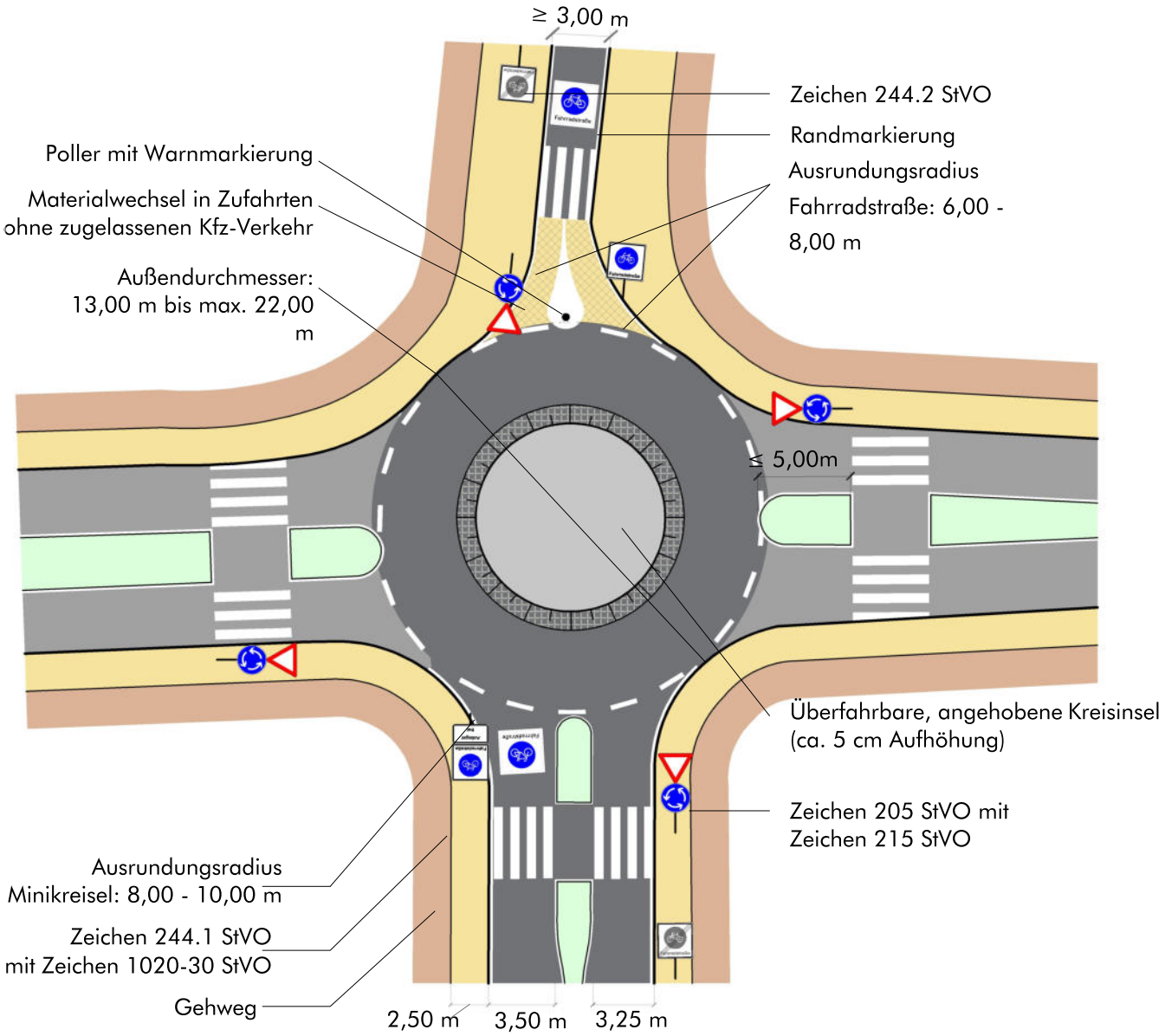


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:
- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

Hinweise:
- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
- Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden

Minikreisverkehr innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2

Anwendungs-bereiche:

- Gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung
- Radverbindung kreuzt als Fahrradstraße oder selbstständig geführt
- Erschließungs- und Sammelstraßen, Knotenbelastung bis 1.200 Kfz / h

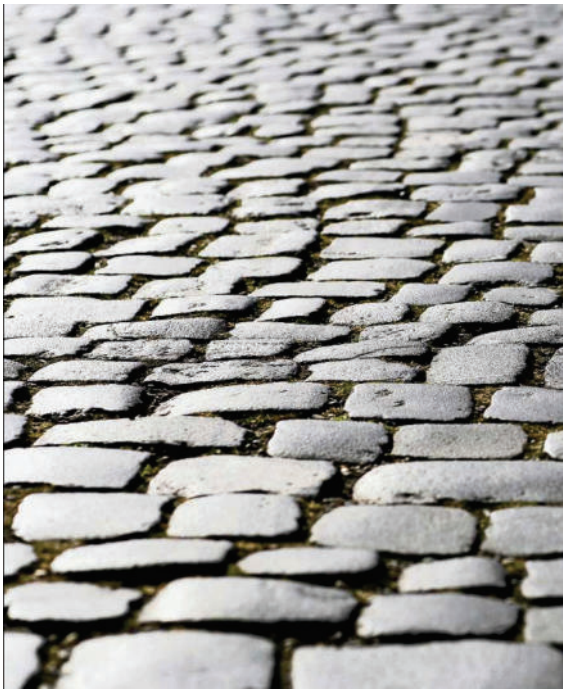
Hinweise:

- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Auf eine deutliche Umlenkung für Kfz und Radfahrende bei Einfahrt in den Kreisverkehr ist zu achten
- Bei langen Abschnitten durch Wohngebiete zur Brechung der Kfz-Geschwindigkeiten sinnvoll
- Das Einfahrtsverbot für Kfz in die Fahrradstraße muss ggf. in der Vorwegweisung angekündigt werden. Die Entscheidung hierüber fällt die örtliche Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall
- Nicht geeignet für innerörtliche Hauptstraßen

Ersetzen Kopfsteinpflaster
Maßnahmentyp SON - Kopfsteinpflaster (ML: 1.12)

Situation:

Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unattraktiv und insbesondere bei feuchtem Untergrund mit hoher Sturzgefahr verbunden. Kopfsteinpflaster führt häufig dazu, dass Radfahrende regelwidrig Gehwege nutzen.
Häufig ist Kopfsteinpflaster in zentralen Straßen anzufinden und trägt zum besonderen Charakter einer Straße bei.


Kopfsteinpflaster

Maßnahme:

Das klassische Kopfsteinpflaster soll durch eine für den Radverkehr attraktivere Fahrbahnoberfläche ersetzt werden. Hierfür kommt Asphalt oder andere Pflasterarten in Frage.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Vermeidung der Gehweg-Nutzung durch Radfahrende und damit von Konflikten mit zu Fuß Gehenden
- Erhalt des Straßencharakters als innerstädtische (Geschäfts-) Straße mit Aufenthaltsqualität

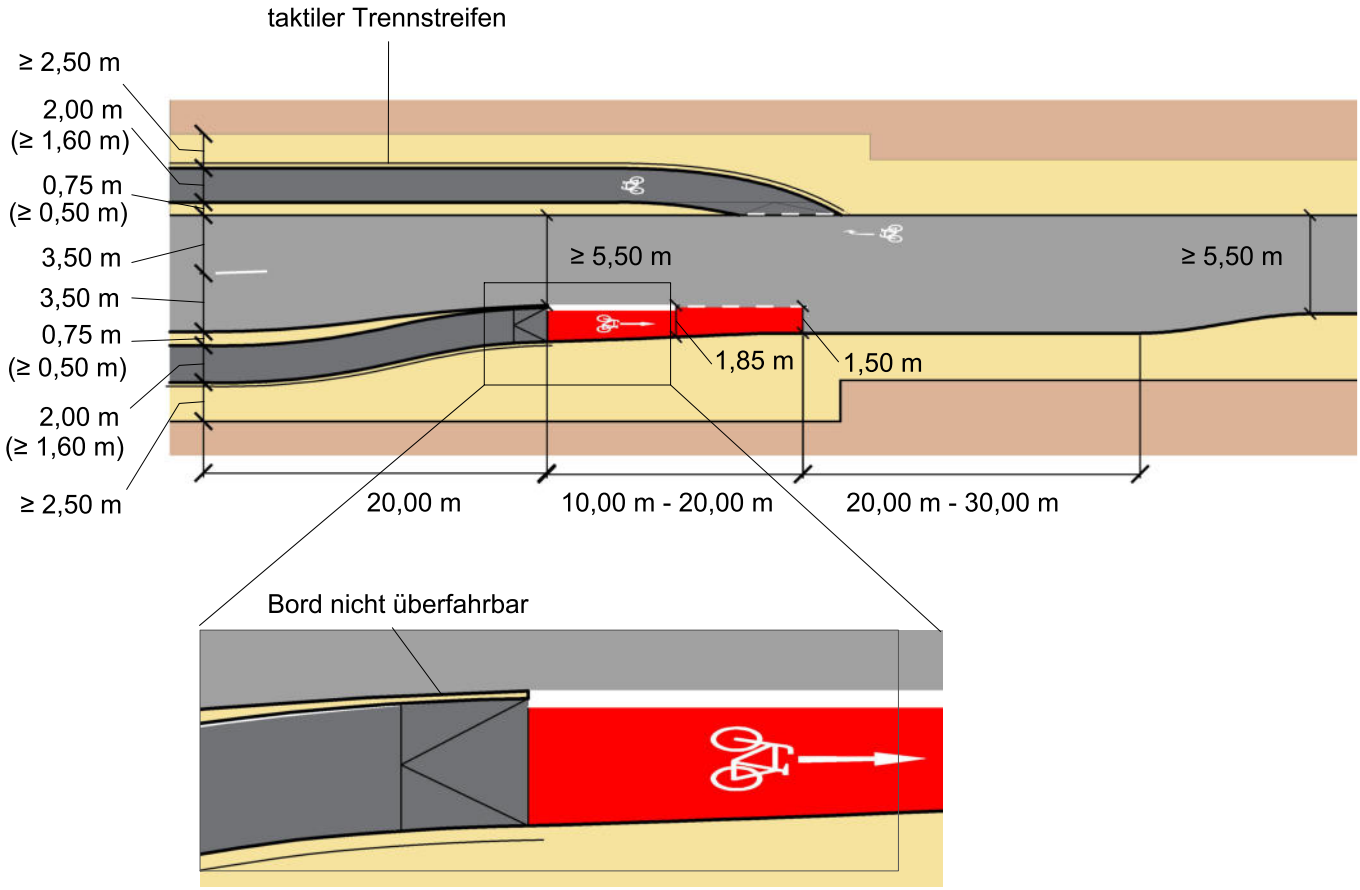
Hinweise:

- Asphaltstreifen sind nur dann möglich, wenn ein ausreichender Straßenquerschnitt vorhanden ist und die erforderlichen Sicherheitsräume zum Fahrbahnrand oder zu parkenden Kfz eingehalten werden können. Daher sind Asphaltstreifen in der Regel in Innenstadtbereichen nicht möglich.
- Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen.
- Geräuschemissionen werden durch das Ersetzen von Kopfsteinpfllaster verringert.


Gut befahrebare, gepflasterte Fahrbahnoberfläche, Fulda


Gut befahrbarerer Asphaltstreifen in Kombination mit Kopfsteinpflaster in Verden

Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungs-bereiche:

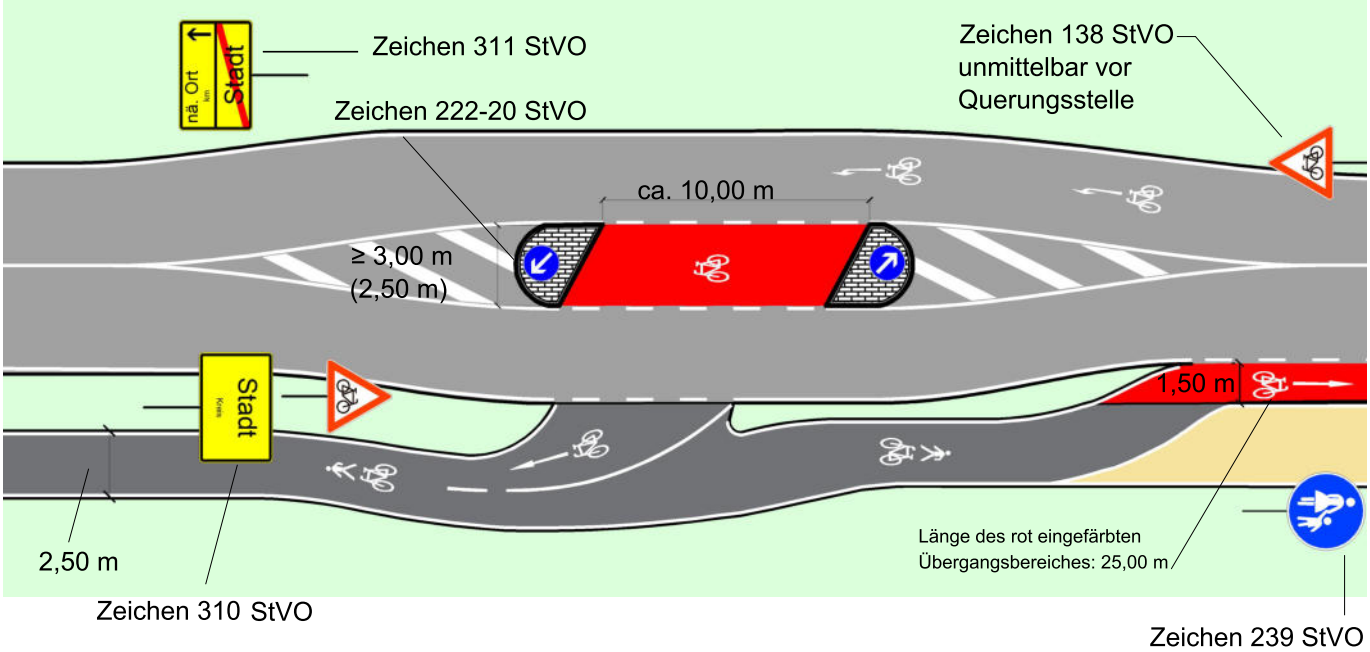
- Überführung eines Einrichtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radwegs ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungsradwege ändert.
- Die rote Einfärbung ist optional. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Rampenneigung sollte zwischen 4 % bis 6 % betragen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

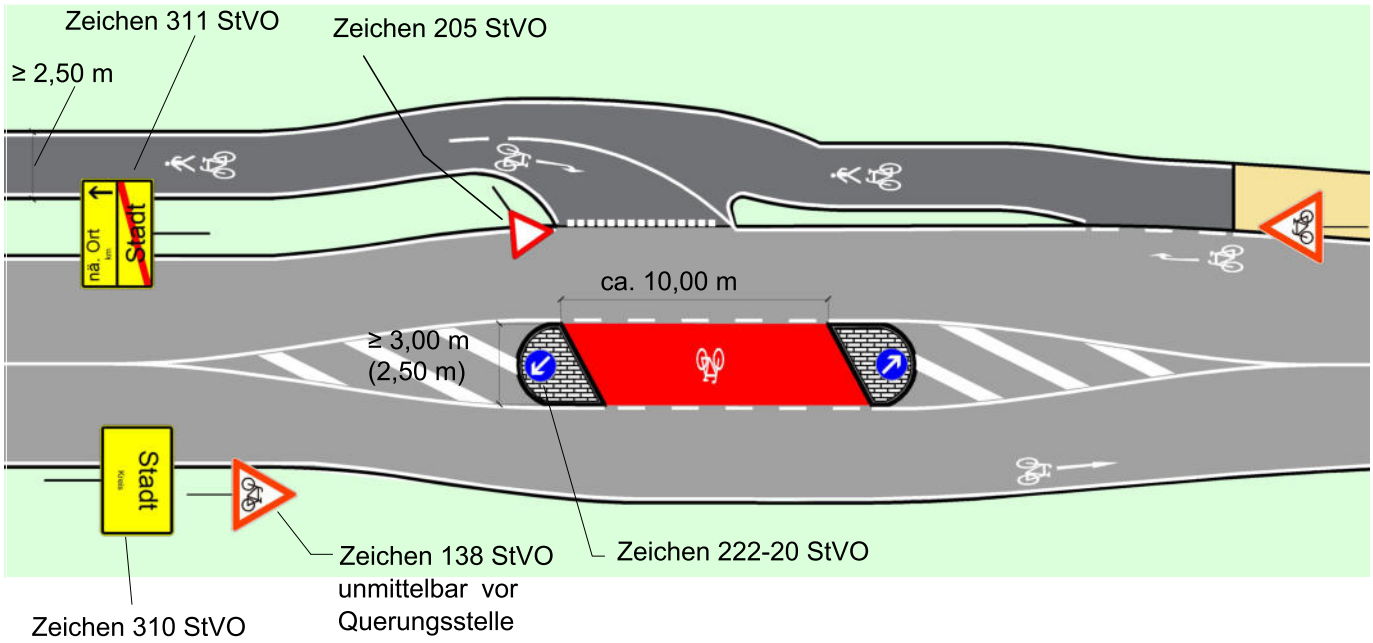
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

Hinweise:

- Der gleiche Anlagetyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Liegt die Querungsstelle außerorts, ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.
- Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts eine Beschilderung vorgesehen werden.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Übergang eines gemeinsamen Geh/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

Anwendungs-bereiche:

- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

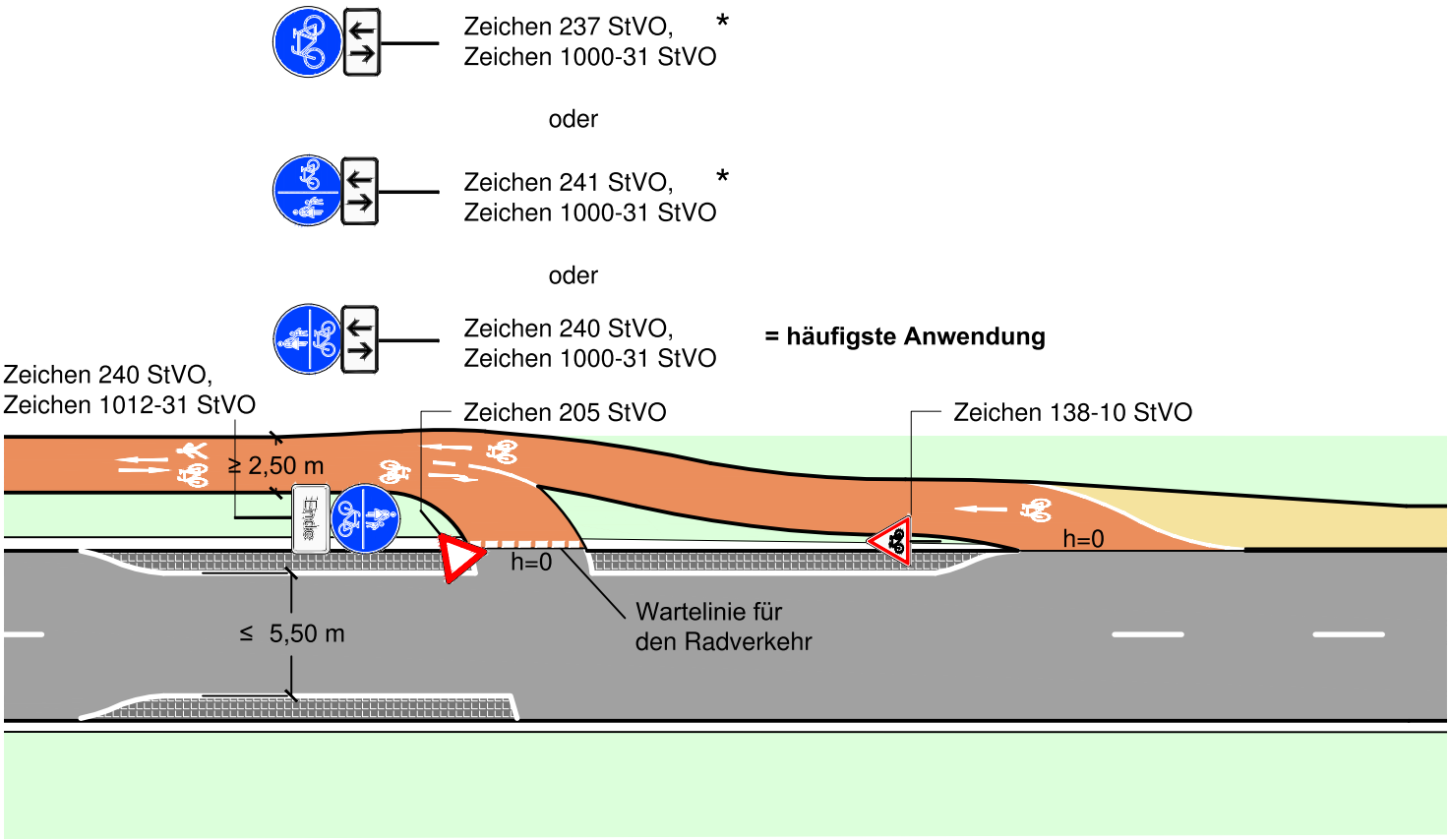
Hinweise:

- Der gleiche Anlagetyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

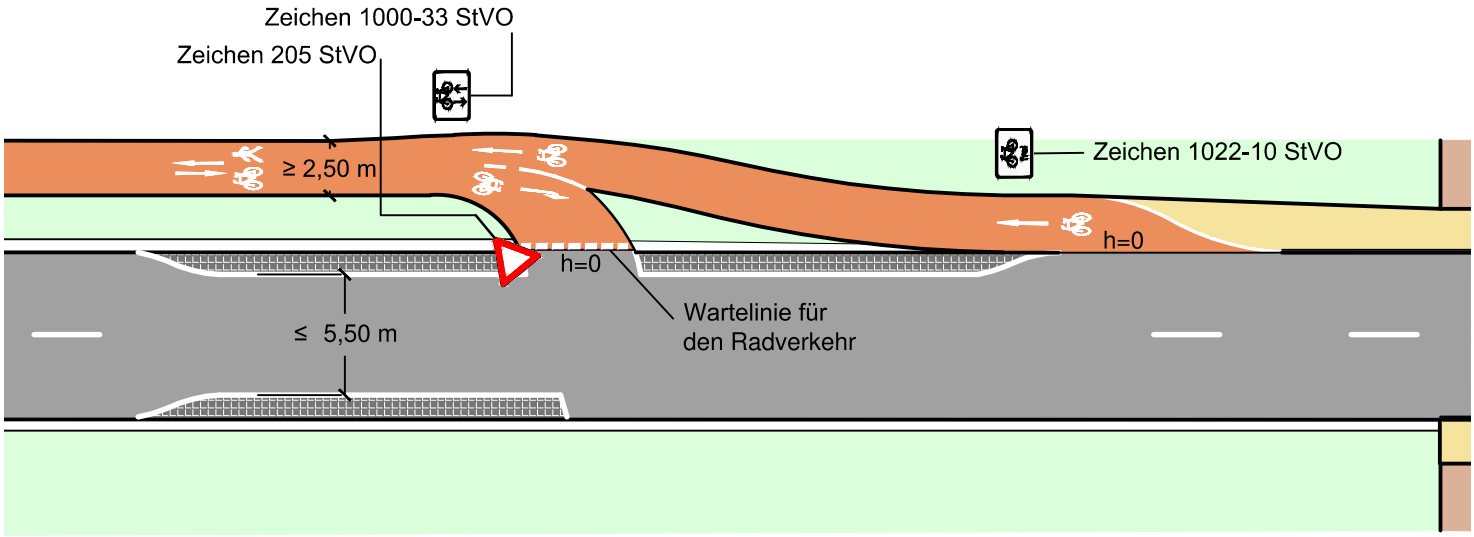
Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

M u s t e r l ö s u n g

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungsrecht



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

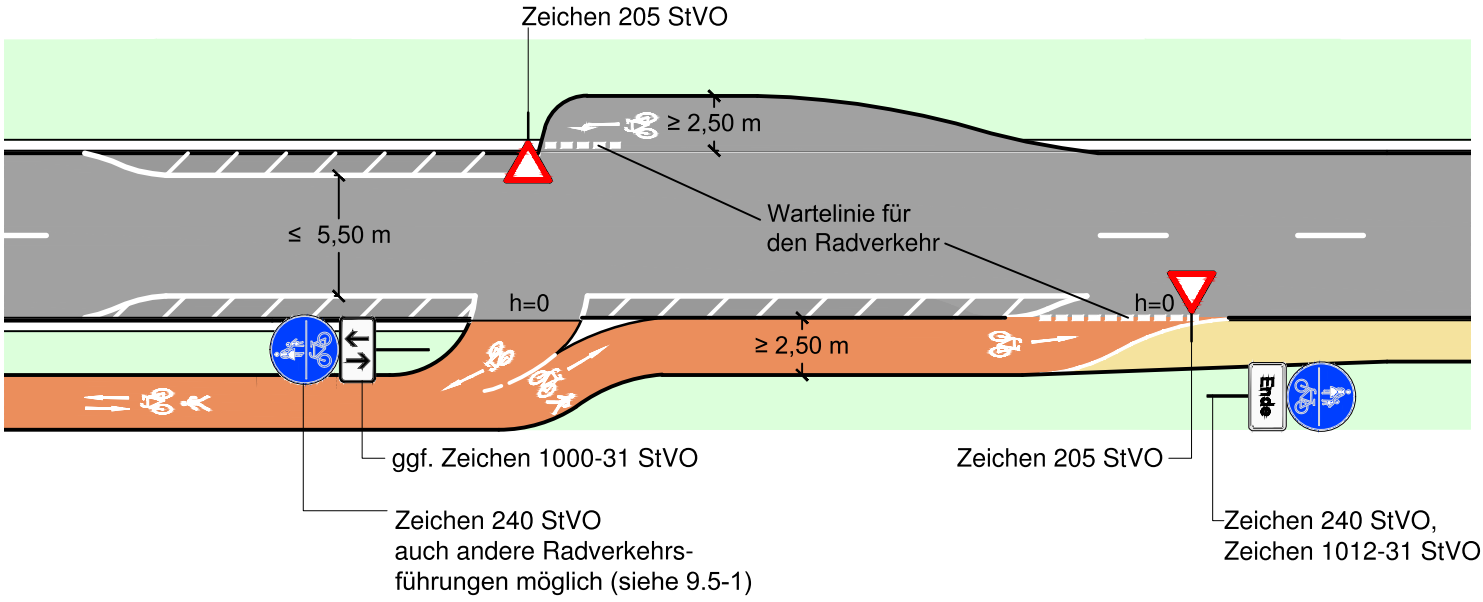
- mit Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-1
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10 ohne Kombination mit Zeichen 239 ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

M u s t e r l ö s u n g

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

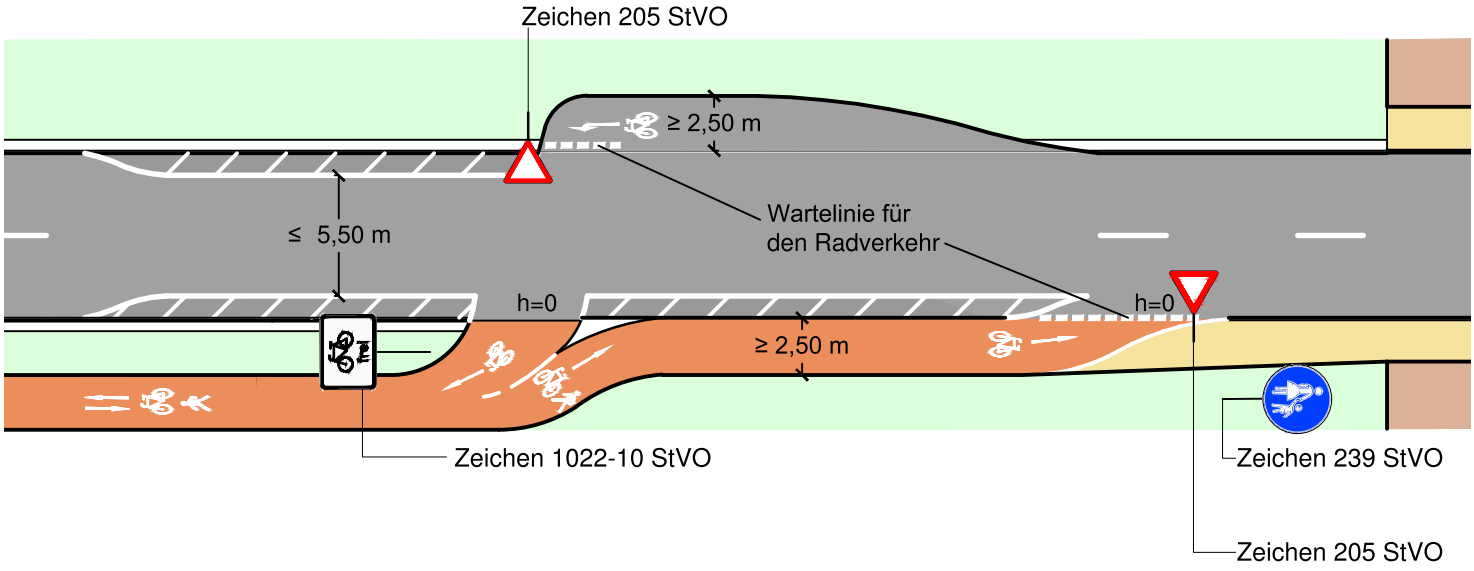
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

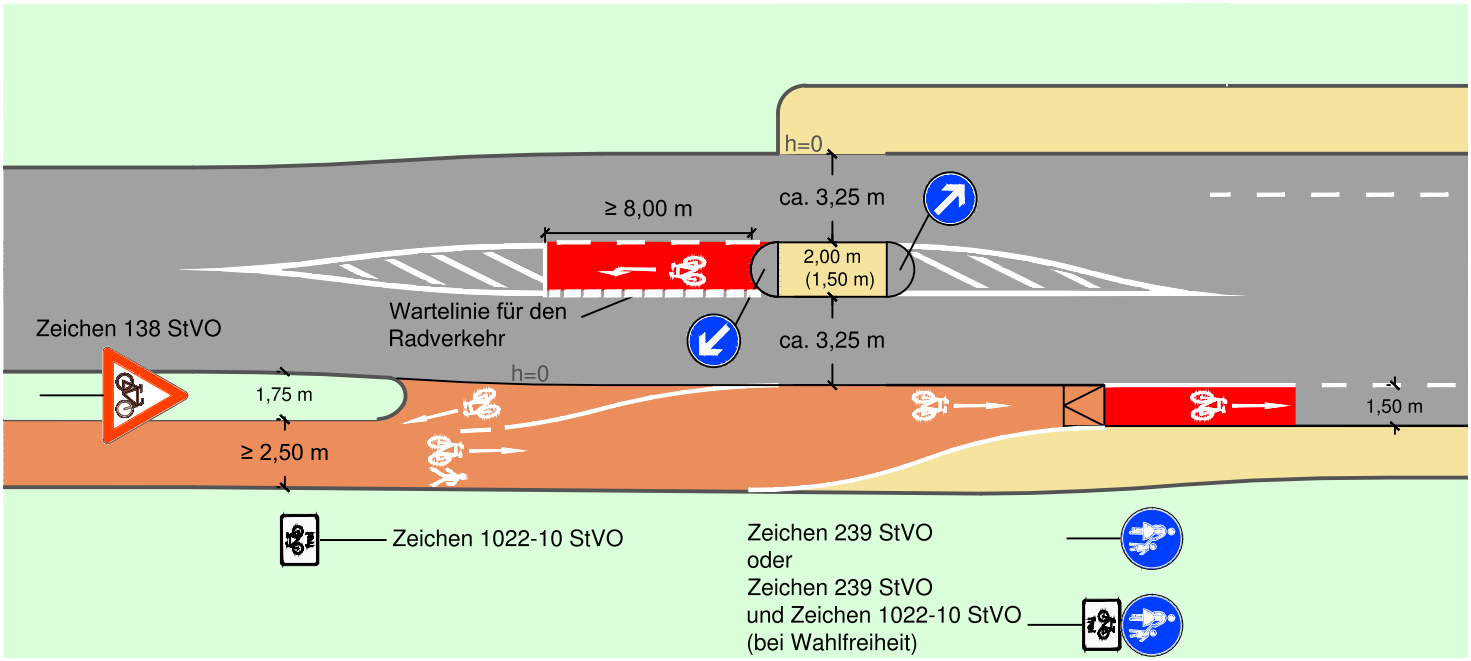
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-7
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10 ohne Kombination mit Zeichen 239 ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem nicht benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

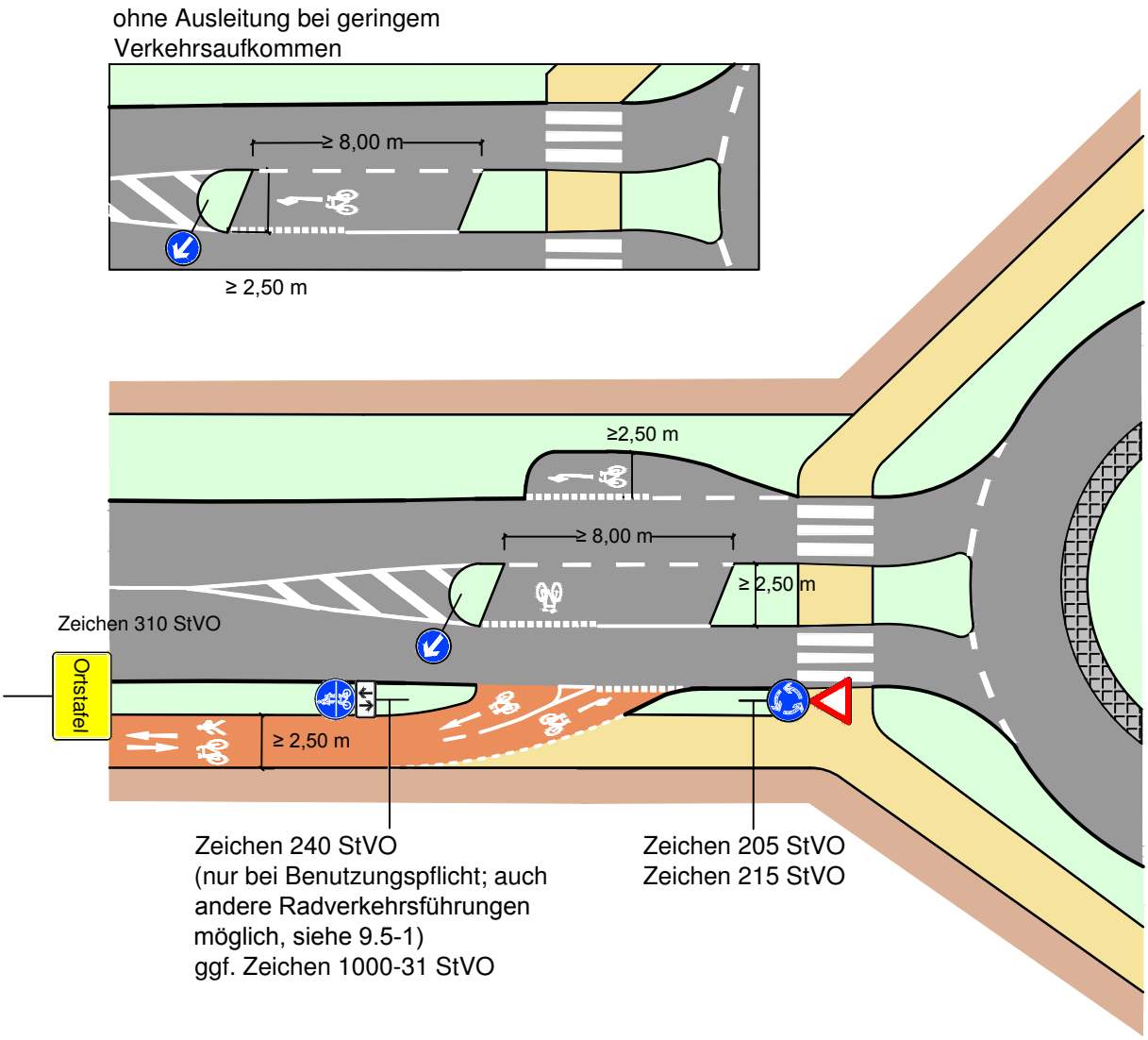
Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-11
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional
- durch Zeichen 1022-10 ohne Kombination mit Zeichen 239 ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

M u s t e r l ö s u n g

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Auflösung Zweirichtungsradweg vor Kreisverkehr
Querungsbedarf am Radweganfang



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5 und 9.5

Anwendungsbereiche:

- Auflösung eines Zweirichtungsradweges am Ortsrand vor Kreisverkehr
- Lage des Kreisverkehrs innerorts
- Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

Hinweise:

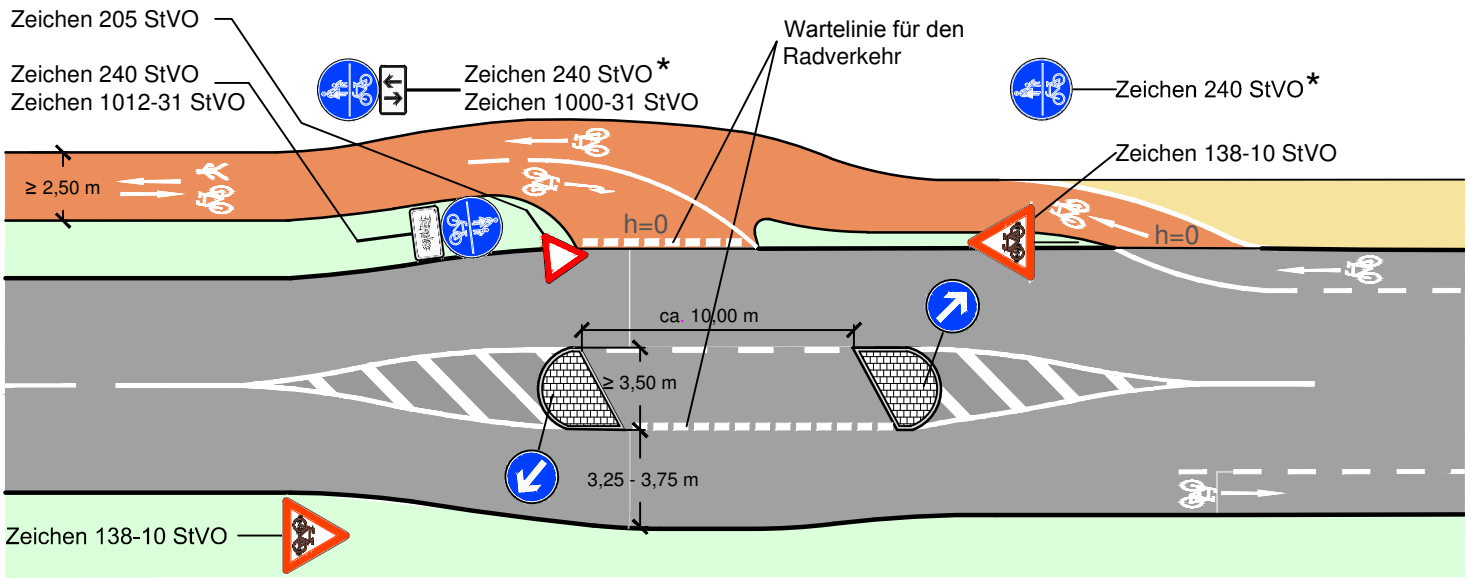
- als Richtwert für die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr werden < 15.000 Kfz/24 h angegeben
- bei starkem Kfz-Verkehr oder breiter Ausfahrt Aufstellflächen schaffen
- die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit
- nach Möglichkeit ist eine baulich geschützte Ausleitung des Radverkehrs analog Musterblatt 4.5-1 zu bevorzugen

M u s t e r l ö s u n g

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

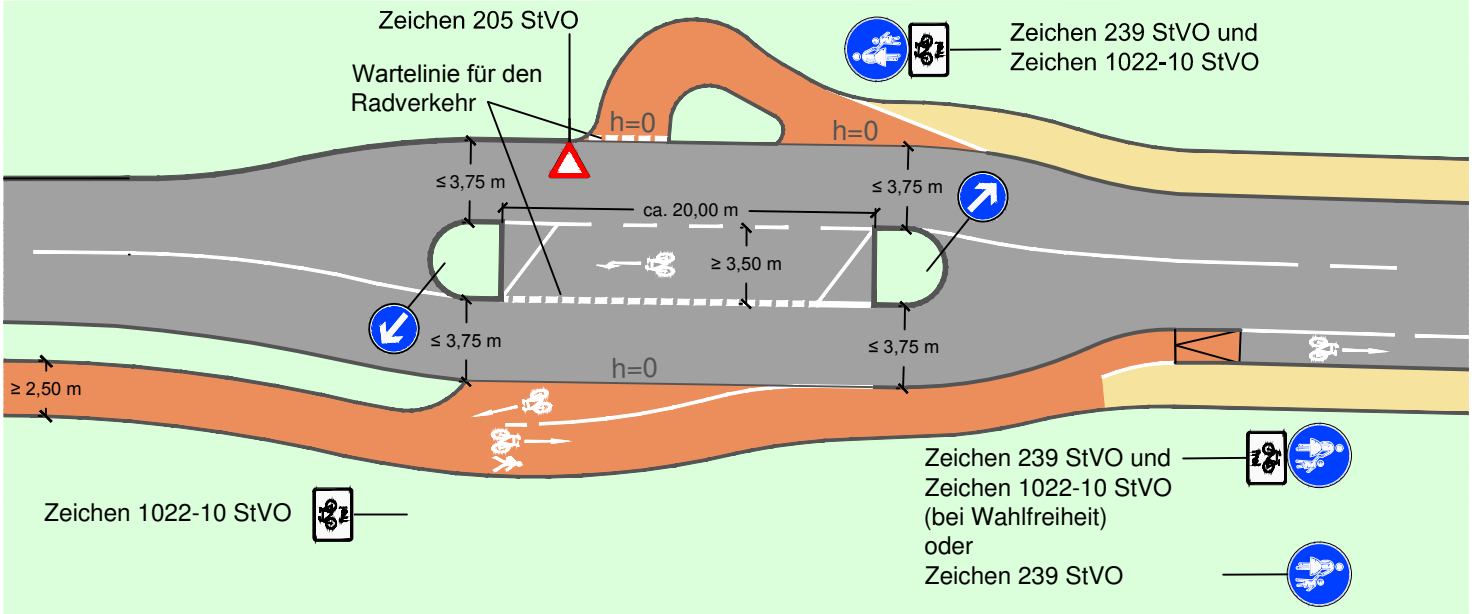
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

M u s t e r l ö s u n g

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht (1)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang zwischen Ortsdurchfahrten und außerorts zur Sicherung des Radverkehrs beim Wechsel von Richtungsbetrieb zu nicht benutzungspflichtem Zweirichtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-9
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- der Abstand zwischen den Inselköpfen ist in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit stets ausreichend zu wählen (Bremsweg), um eine sichere und akzeptable Führung zu gewährleisten
- rote Einfärbung der Furt bzw. Ausleitung optional
- die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit
- durch Zeichen 1022-10 (Fahrrad) ohne Kombination mit Zeichen 239 (Fußgänger) ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

Musterlösungen Radverkehr

ML: Unbefestigten Weg ausbauen (UWA)

Situation:

Bei diesem Weg handelt es sich z.B. um einen unbefestigten Pfad, einen unbefestigten forst- oder landwirtschaftlich genutzten Weg oder einen Wiesenweg. Wege ohne befestigte Oberfläche sind für Radverkehr grundsätzlich ungeeignet. Während oder nach Niederschlag sind Oberflächen von unbefestigten Wegen aufgeweicht und unbefahrbar. Unbefestigte Wege führen zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung.
Räumen und Reinigen der Wege ist nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist nicht erreichbar.



Abb. 1: Unbefestigter Wiesenweg

Maßnahme:

- Asphaltieren oder alternativ befestigen (bspw. Basaltstein/Spezialsande - siehe Hinweise)
- Breite möglichst 3,00 m, mindestens jedoch 2,50 m
- Bei landwirtschaftlicher Nutzung ist eine Breite von 3,50 m vorzusehen
- Fahrdynamische Linienführung, kleine Kurvenradien vermeiden
- Reflektierende Randmarkierungen



Abb. 2: Asphaltierter Geh- und Radweg mit fahrdynamischer Linienführung und Randmarkierungen

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt.[1] Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden. Es können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.



Abb. 3-4: Alternative asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden (Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt) / Abb. 5: Heller Split-Mastix-Asphalt

[1] Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

Musterlösungen Radverkehr

ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

Verkehrsberuhigende Umgestaltung—geringe/mittlere Kfz-Belastung

Situation:

Bei geringen Straßenraumbreiten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Meter sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt auf Grund von Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und senkt die Attraktivität des Radfahrens. Radfahrende weichen als Folge regelwidrig auf die Gehwege aus. Daraus resultieren Konflikte mit dem Fußverkehr.

Maßnahmen:

- Verbreiterung der Gehwege.
- Einrichtung von Querungshilfen.
- Kombination unterschiedlicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahnanhebung, Belagsveränderungen, Einengungen etc.).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Bei Einzelhandel und Gastronomie Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches.

Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten.
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende wie bspw. Schulkinder oder Mobilitätseingeschränkte Personen.
- Reduzierung des Lärms und des Schadstoffausstoßes.
- Verlagerung insbesondere von kurzen Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr.

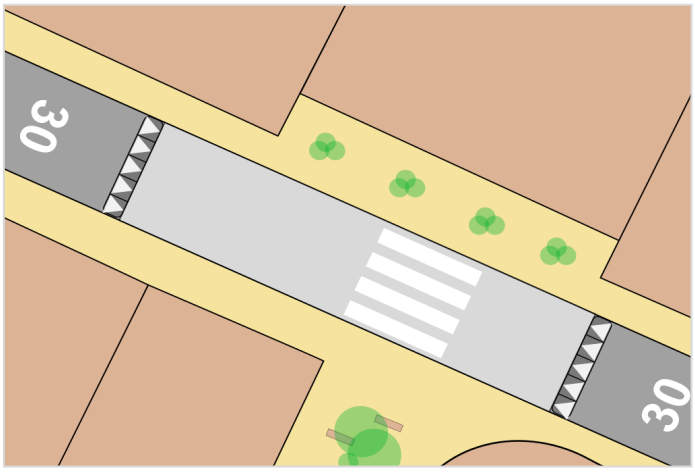


Abbildung 1: Skizze Straßenverlauf mit unterschiedlichen Elementen der Verkehrsberuhigung. (maßstabslos, eigene Darstellung)

Hinweise:

- Verkehrsberuhigungen sind auch ohne hohen baulichen Aufwand mit gedübelten Kunststoffelementen umsetzbar.
- Das Zusammenspiel von einzelnen verkehrsberuhigenden Maßnahmen führt i.d.R. zu signifikanten Wirkungen.
- Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ohne begleitende bauliche Maßnahmen in der Regel nicht ausreichend.

Quellen:

- ESG 2011 - Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
- RASt06 - Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen: S. 103-105 - Kap. 6.2.1



Abbildung 2: Fahrbahnanhebung zur Verkehrsberuhigung (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Belagswechsel und linearer Querungshilfe (eigene Aufnahme)

Verkehrsberuhigende Umgestaltung - hohe Kfz-Belastung

Situation:

Bei geringen Straßenraumbreiten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Meter sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt auf Grund von Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und senkt die Attraktivität des Radfahrens. Radfahrende weichen als Folge regelwidrig auf die Gehwege aus. Daraus resultieren Konflikte mit dem Fußverkehr.

Maßnahmen:

- Verbreiterung der Gehwege.
- Einrichtung von (linienhaften) Querungshilfen.
- Querschnittswechsel und Versätze.
- (Farblicher) Belagswechsel in zentralen Bereichen.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Anordnung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Kombination mit Elementen der Verkehrsberuhigung (Fahrbahnanhebungen, Einengungen etc.)

Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten.
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Reduzierung des Lärms und des Schadstoffausstoßes.
- Verlagerung insbesondere von kurzen Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr.

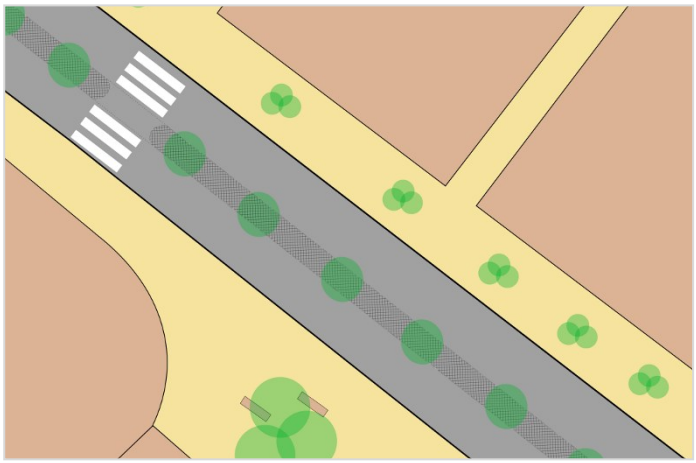


Abbildung 1: Skizze Straßenverlauf mit unterschiedlichen Elementen der Verkehrsberuhigung. (maßstabslos, eigene Darstellung)

Hinweise:

- Die Mindestbreiten der verbleibenden Fahrgassen richten sich nach den Tabellen 7 und 11 der RASt 06
- Das Zusammenspiel von einzelnen verkehrsberuhigenden Maßnahmen führt i.d.R. zu signifikanten Wirkungen.
- Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ohne begleitende bauliche Maßnahmen in der Regel nicht ausreichend.

Quellen:

- ESG 2011 - Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
- RASt06 - Geschwindigkeitsdämpfung in städtischen Hauptverkehrsstraßen: S. 108 u. 109 - Kap. 6.2.3
- RASt06 - Überquerungen von Fahrbahnen durch Fußgänger S. 87—Kap. 6.1.8 / Mittelstreifen S. 89 - Kap. 6.1.8.3



Abbildung 2: lineare Querungshilfe an Hauptverkehrsstraße (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Lineare Querungshilfe an Hauptverkehrsstraße (eigene Aufnahme)

Verkehrsberuhigende Umgestaltung—Ländliche Ortsdurchfahrt

Situation:

Ländliche Ortsdurchfahrten verfügen häufig über geringe Straßenraumbreiten. Bei geringen Straßenraumbreiten sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Gehwege sind häufig zu schmal. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr führt u.a. aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad– und Kfz-Verkehr. Sicherheitsbedürftige Radfahrende weichen auf den Gehweg aus. Dies verlagert die Konflikte in den Seitenraum und führt zu kritischen Situationen zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden.

Maßnahmen:

- Verbreiterung der Gehwege.
- Schaffung von Aufenthaltsflächen und/oder Begrünung in zentralen Bereichen.
- Einrichtung von Querungshilfen.
- Kombination unterschiedlicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahnanhebung, Belagsveränderungen, Einengungen etc.).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten.
- Steigerung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität und Förderung von Einzelhandel und Gastronomie.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Umgehungsstraßen, sofern vorhanden.

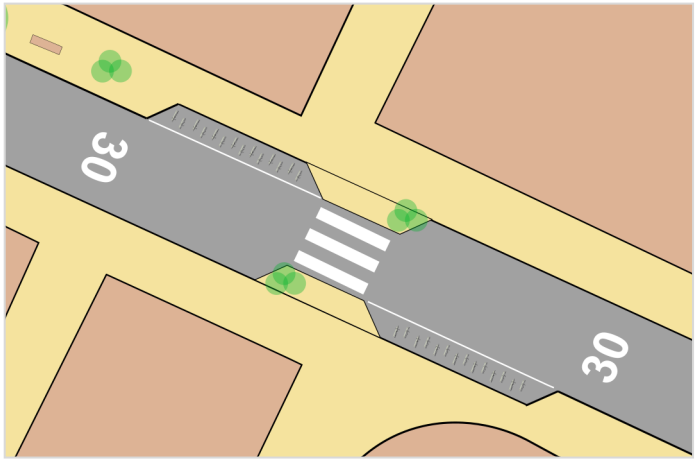


Abbildung 1: Skizze Straßenverlauf mit unterschiedlichen Elementen der Verkehrsberuhigung. (maßstabslos, eigene Darstellung)

Hinweise:

- Die Mindestbreiten der verbleibenden Fahrgassen richten sich nach den Tabellen 7 und 11 der RASt 06
- Verkehrsberuhigungen sind auch ohne hohen baulichen Aufwand mit aufgedübelten Kunststoffelementen umsetzbar.
- Das Zusammenspiel von einzelnen verkehrsberuhigenden Maßnahmen führt i.d.R. zu signifikanten Wirkungen.
- Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ohne begleitende bauliche Maßnahmen in der Regel nicht ausreichend.

Quellen:

- ESG 2011 - Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
- RASt06 - Geschwindigkeitsdämpfung in Ortsdurchfahrten: S. 105-108 - Kap. 6.2.2 / vorgezogene Seitenräume: S. 89—Kap. 6.1.8.4



Abbildung 2: Verengung Fahrbahn und Führung des Kfz-Verkehrs im Einrichtungsverkehr (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Verengung der Kfz-Fahrbahn mit gesicherter Überquerungsstelle (eigene Aufnahme)

Pläne *Prinzipskizzen:*

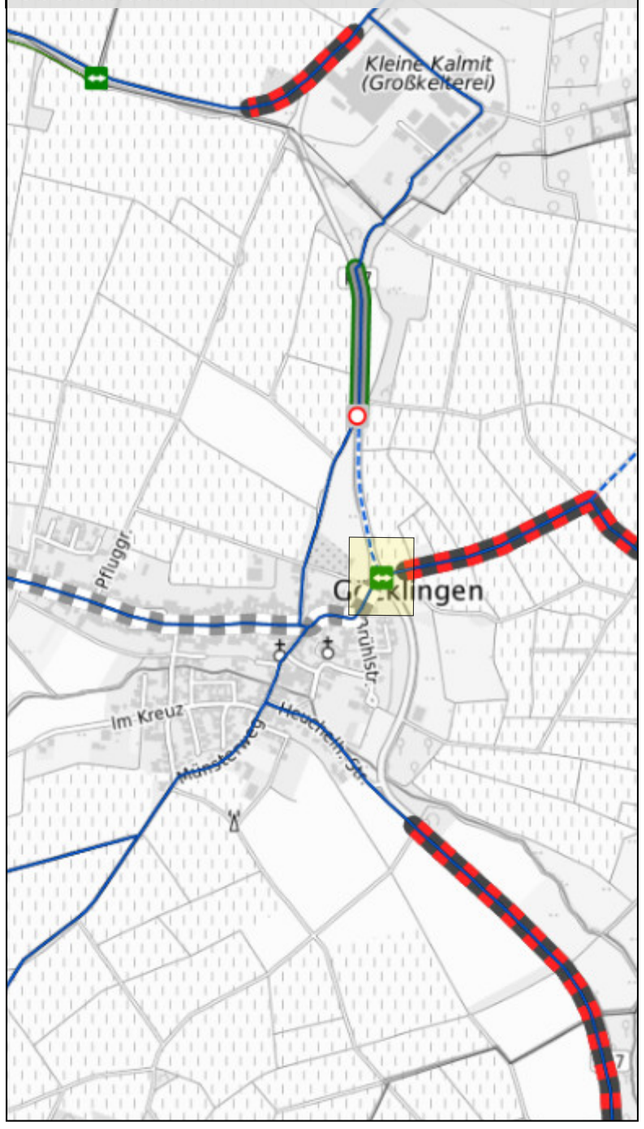
Prinzipskizze 01 – Radverkehrsquerung K17 bei Göcklingen (Maßnahme P278)

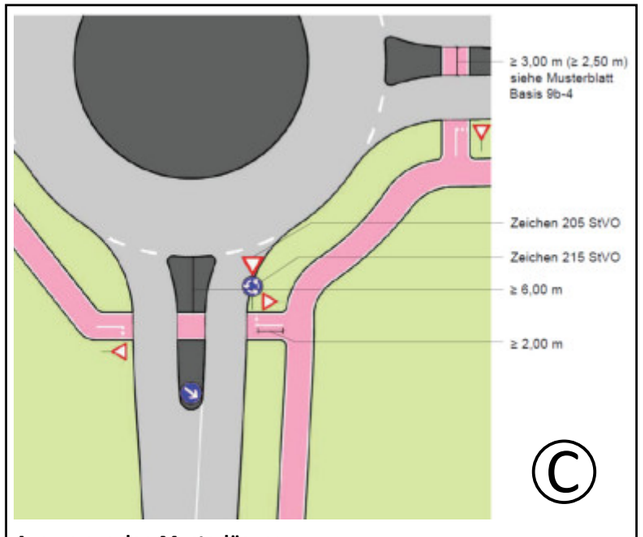
Prinzipskizze 02 – Querungsstelle K20 bei Ilbesheim (Maßnahme P220)

Prinzipskizze 03 – Querungsstelle Bornheim K43/ Einmündung Mörlheimer Straße (Maßnahmen P251 & P253)

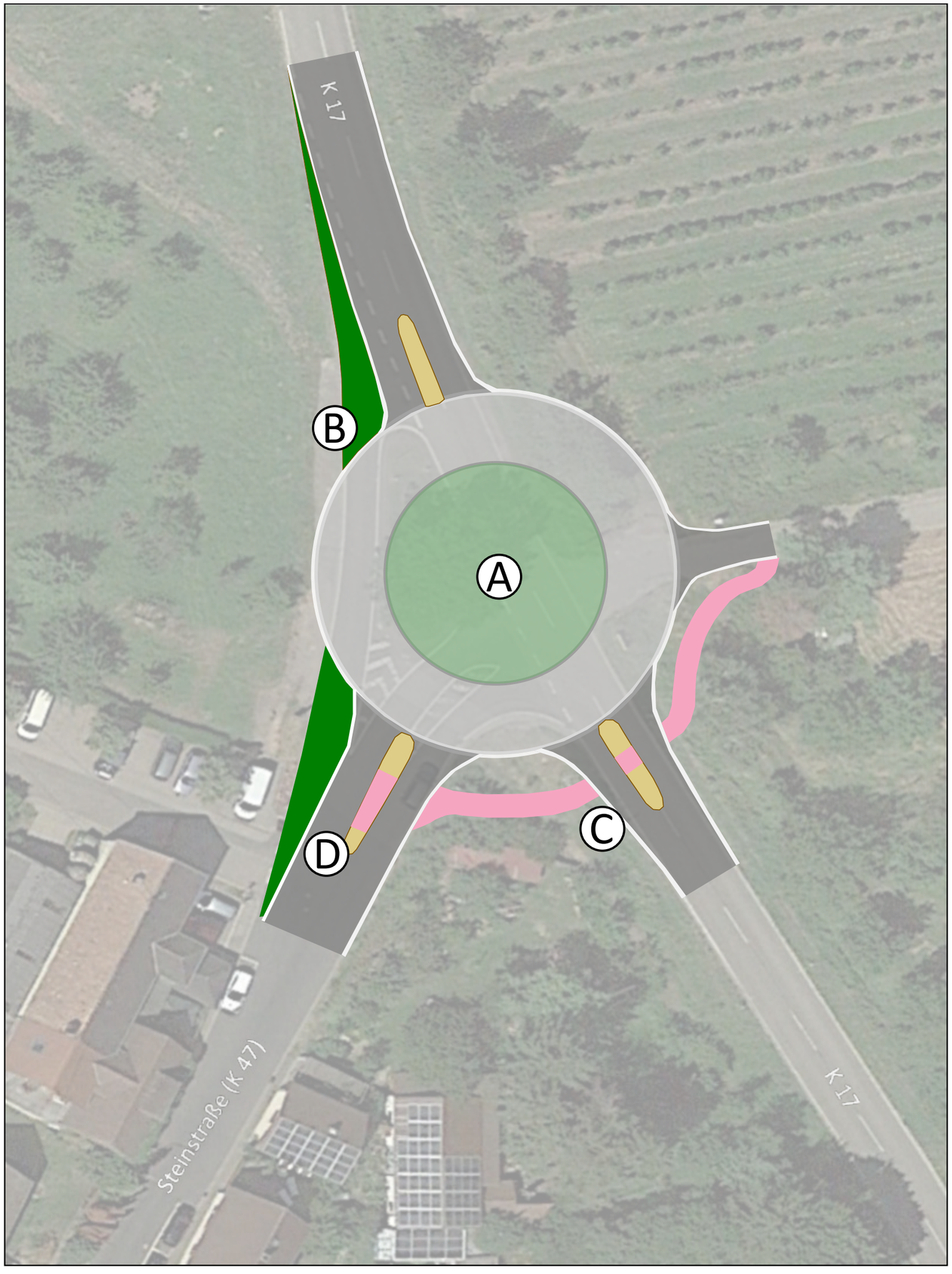
Prinzipskizze 04 – Verkehrsberuhigung Freimersheim, Hauptstraße (Maßnahme S163)

Übersichtskarte:





Auszug aus der Musterlösung:
https://rv-k.de/Musterloesungen/SON_19_BW.pdf



Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Ausgangssituation:
Die Radverkehrsverbindung von Landau über Göcklingen in Richtung Pfalzklinikum quert am Knotenpunkt am Ortseingang von Göcklingen die K17. Dieser Abschnitt ist Teil einer potenziellen Pendler-Radroute Landau – Pfalzklinikum.
Es besteht keine Querungshilfe, die Sichtverhältnisse sind aufgrund der Kurve für den Radverkehr eingeschränkt. Die Kfz-Geschwindigkeit beträgt 70 km/h.

(A) Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz:
Die vollständige Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz soll geprüft werden:
- Kreisverkehre beruhigen den Verkehr und reduzieren die Unfallgefahr.
- Es können sichere Überquerungsstellen für den Rad- und Fußverkehr an den Knotenpunktarmen eingerichtet werden.
- Zusätzlicher Flächenbedarf und dadurch Grunderwerb notwendig (Außerhalb bebauter Gebiete muss der Außendurchmesser von kleinen Kreisverkehren mindestens 30 m betragen).

(B) Rückbau des freien Rechtsabbiegers von der K17:
Durch den Rückbau des freien Rechtsabbiegers können Flächen für den Kreisverkehrsplatz genutzt werden und Flächen entsiegelt werden.

(C) Radverkehrsführung am Kreisverkehr:
Für den Radverkehr soll südlich des Kreisverkehrs ein Weg neu angelegt werden. Am südlichen Knotenpunktarm (K17) kann dann mithilfe einer Mittelinsel auf dem Fahrbahnteiler der Radverkehr wartepflichtig queren (siehe Auszug aus der Musterlösung). Am östlichen Knotenpunktarm geht der Radweg in den Wirtschaftsweg über.

(D) Übergang Fahrbahn-Radweg Göcklingen:
Für den Übergang zum Radweg soll eine weitere Mittelinsel auf dem Fahrbahnteiler des Knotenpunktarms der Steinstraße geprüft werden. Der auf die Steinstraße links einbiegende Radverkehr nutzt die Mittelinsel, um sicher auf die Fahrbahn zu wechseln.

Legende:
- Neuanlage Radweg
- Fahrbahnteiler mit Mittelinsel

Anlage 16

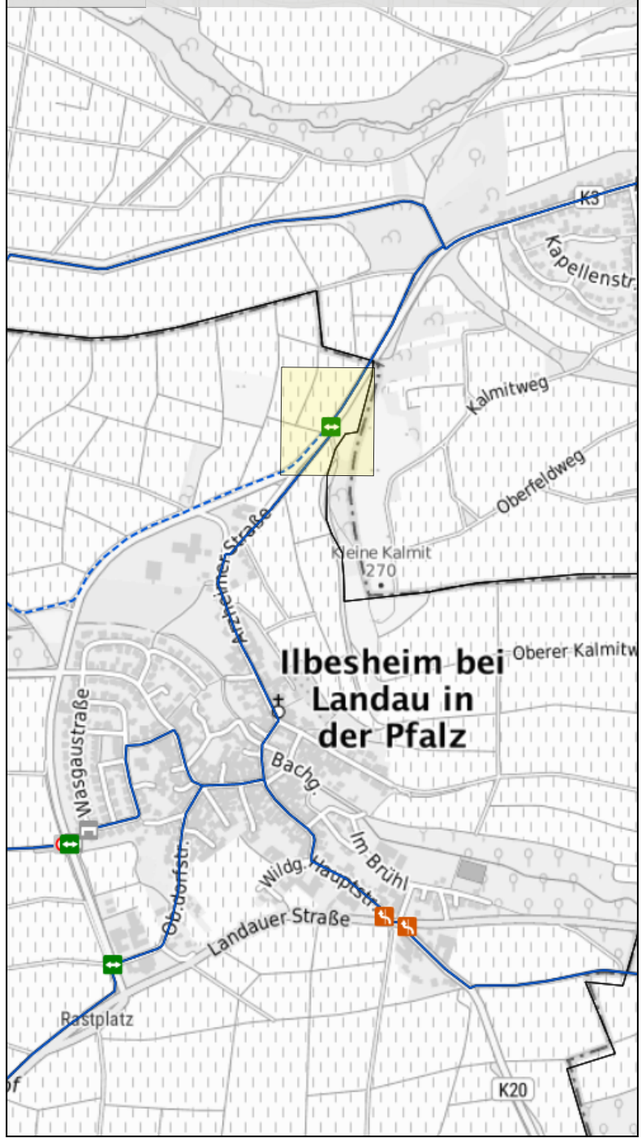
Prinzipskizze01 **Radverkehrsquerung K17 bei Göcklingen (Maßnahme P278)**

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeiter/in:	Erik Drawe
Datum:	07.04.2026
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, BW Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

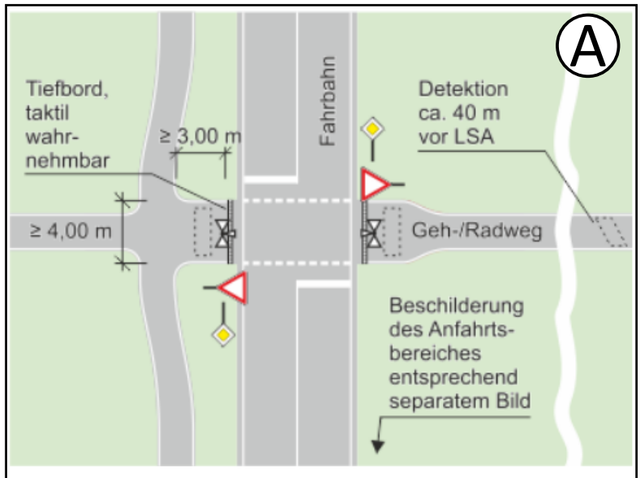
Entwurf

Übersichtskarte:





Querungsstelle mit LSA außerorts im Wetteraukreis (Eigene Aufnahme)



Skizze: Signalisierte Querungsstelle außerorts mit Gewährleistung der Erreichbarkeit der Wege durch Einsatzfahrzeuge
(Entwurf der ERA 202X)

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Ausgangssituation:

Auf der Verbindung zwischen Ilbesheim und Arzheim quert der Radverkehr außerorts auf freier Strecke die K20. Es ist keine Querungshilfe vorhanden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung des Kfz-Verkehrs beträgt 70 km/h und die Verkehrsstärke liegt bei ca. 1.900 Kfz/24h. Die Querungsstelle befindet sich auf einer Kuppe und kurz hinter einer Kurve. Der Kfz-Verkehr kann nicht gut eingesehen werden und zum Teil schränkt die vorhandene Vegetation die Sicht ein.

Einrichtung einer gesicherten Querungsstelle:

Für die Einrichtung einer Mittelinsel ist die Aufweitung der Fahrbahn notwendig. Dies ist mit größerem Grunderwerb verbunden, was an diesem Standort als sehr aufwendig eingeschätzt wird.
Eine weitere Möglichkeit zur Sicherung der Querungsstelle ist die Installation einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage (LSA):

(A) Standort und Anbindung der LSA
Die Querungsstelle sollte in Richtung Norden verschoben werden, da die Zuwegung auf der südlichen Seite aktuell zu steil ist und die Hecke die Sicht versperrt. Dadurch wird ein neuer Radweg auf der südöstlichen Seite zur Anbindung benötigt.

(B) Bedarfsanforderung
Durch eine Bedarfsanforderung mit Bodensensoren und Tastern wird das Signal für den Radverkehr nur angefordert, wenn Querungsbedarf besteht.

Bei LSA außerorts ist zu beachten, dass die Signale mindestens 125 m erkennbar sind. Dafür sind große Signale (300 mm) einzusetzen (siehe Beispielfoto aus dem Wetteraukreis). Zusätzlich ist ein Warnhinweis mit dem VZ 131 aufzustellen.

Legende:

- Neuanlage Radweg
- Signalgeber LSA
- Bodensensoren

Anlage 16

Prinzipskizze02 **Querungsstelle K20 bei Ilbesheim (Maßnahme P220)**

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeiter/in:	Erik Drawe
Datum:	08.04.2026
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGFS Nordrhein-Westfalen

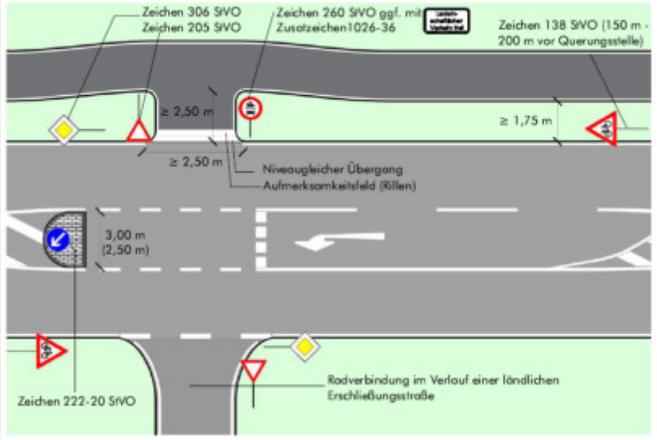
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Entwurf

Übersichtskarte:

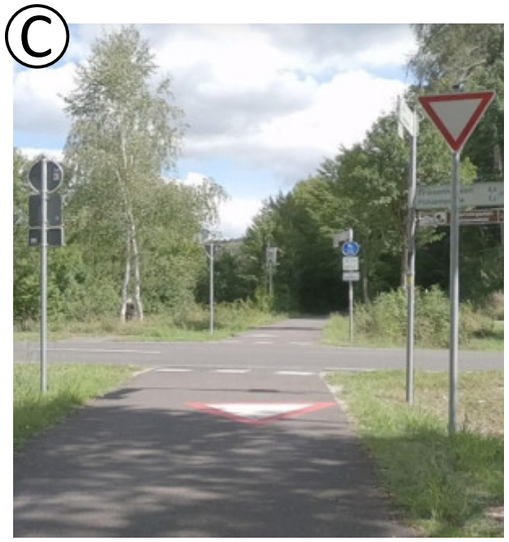


B

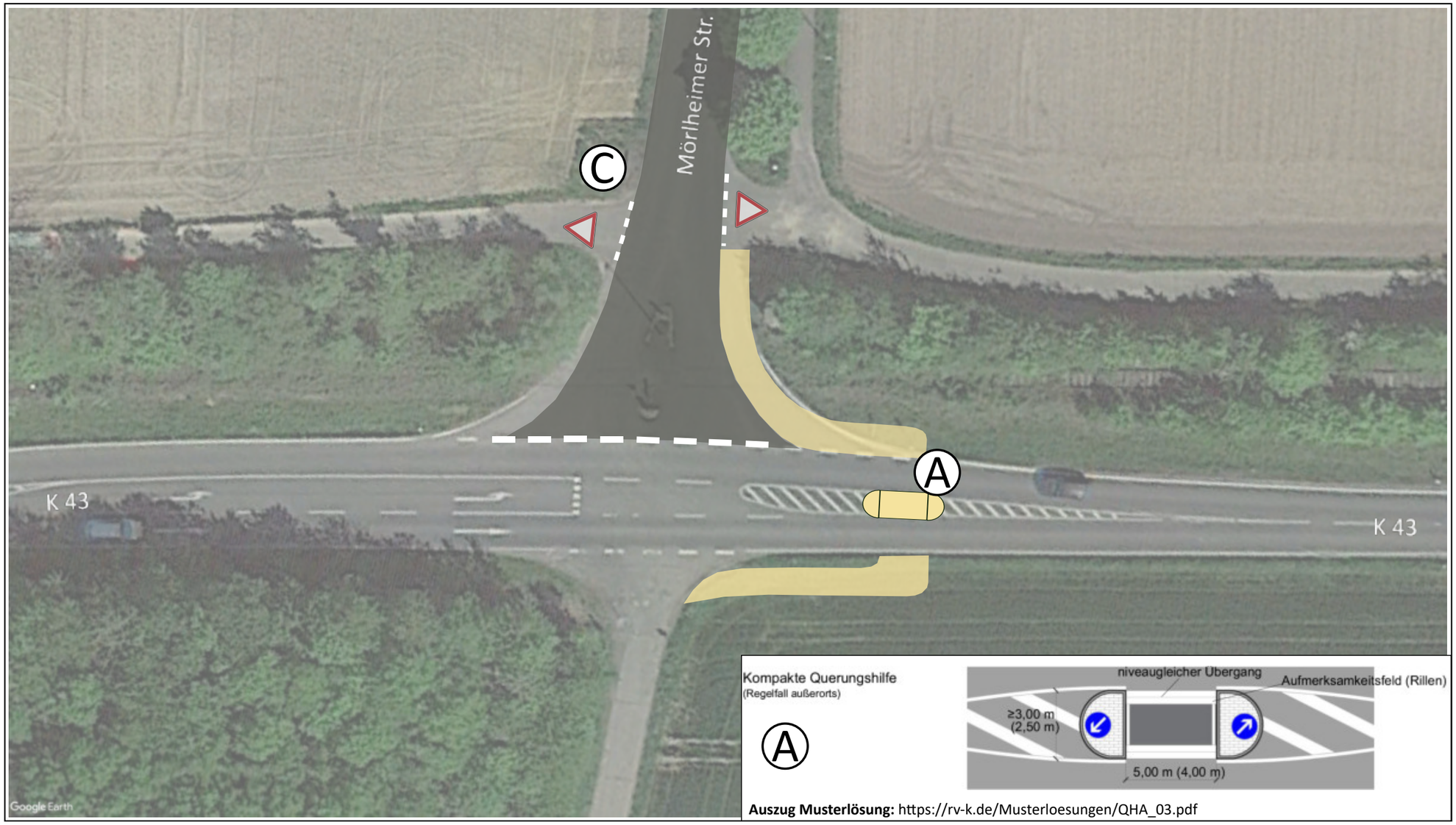


Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/QHA_04.pdf

C



Verdeutlichung der Wartepflicht eines Radweges an einer Querung mit Bodenmarkierungen und eindeutiger Beschilderung (eigene Aufnahme)



Kompakte Querungshilfe
(Regelfall außerorts)

A

Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/QHA_03.pdf

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Ausgangssituation:
An der Einmündung der Mörlheimer Straße in die K 43 südlich von Bornheim kreuzen sich zwei Radverkehrsverbindungen. Aus Bornheim in Richtung Süden quert die Verbindung Bornheim – Industriegebiet Mörlheim die K 43 an diesem Knotenpunkt. Eine weitere West-Ost-Verbindung (Zeiskam – Landau) quert die Mörlheimer Straße. Der Radverkehr aus Richtung Bornheim nutzt den straßenbegleitenden Weg entlang der Mörlheimer Str.

(A) Sicherung der Querung mit einer Mittelinsel (P253)
Um eine sichere Querung für die Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr zu gewährleisten, soll die Einrichtung einer baulichen Mittelinsel geprüft werden. Die Mittelinsel soll in der Rückverziehung (Sperrfläche) des Linksabbiegers östlich vom Knotenpunkt hergestellt werden. Dazu müssen jeweils auf beiden Seiten Radwege zur Anbindung der Querungsstelle neu gebaut werden.
Im nördlichen Knotenpunktarm kann dazu der Einmündungstrichter verschmälert und der vorhandene Fahrbahnteiler zurückgebaut werden. So kann die Einrichtung des Radweges nahezu durch eine Umverteilung der Flächen ermöglicht werden.
Im südlichen Knotenpunktarm (Einmündung Wirtschaftsweg) ist dafür der Neubau auf landwirtschaftlichen Flächen notwendig.

(B) Minimal-Lösung mit Verkehrsinsel als Alternative
Im Auszug aus der Musterlösung ist eine alternative Lösung dargestellt, welche die Herstellung einer Verkehrsinsel als Schutz vor dem Kfz-Verkehr am Beginn der Rückverziehung vorsieht. Dies wäre mit deutlich geringerem Aufwand umsetzbar. Bietet aber weniger Schutz bei der Querung als Lösung (A).

(C) Querung der Mörheimer Str.
Für die Querung der Mörlheimer Str. im Zuge der West-Ost Radverbindung ist eine Hervorhebung der Querungsstelle durch Verdeutlichung der Wartepflicht mit Bodenmarkierungen und Beschilderung gemäß der Abbildung in C zu prüfen.

Legende:

- Neuanlage Radweg
- Neuanlage Mittelinsel

Anlage 16

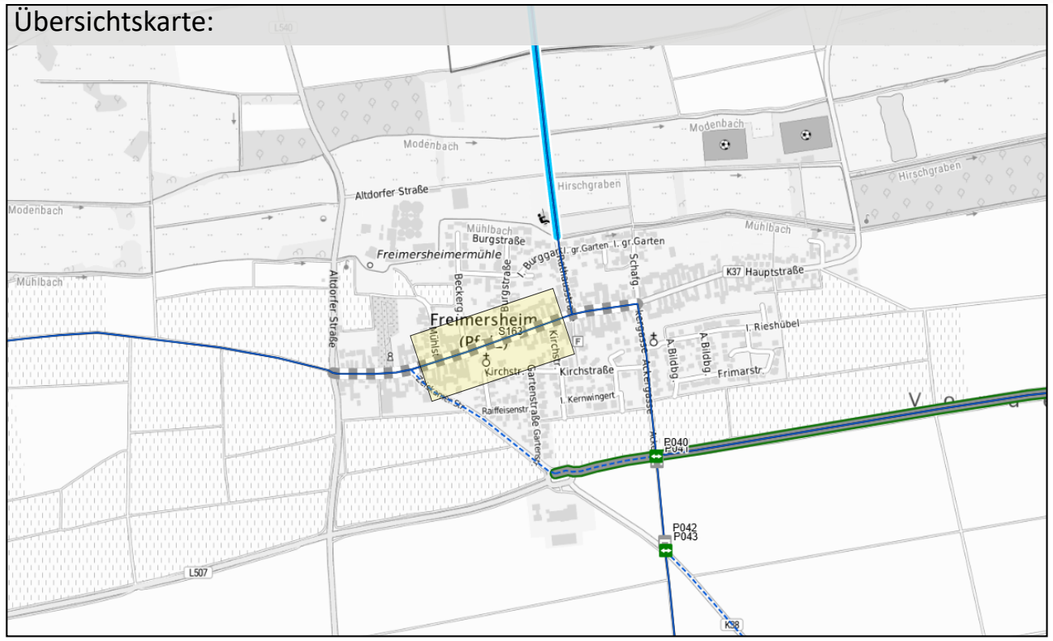
Prinzipskizze03: Querungsstelle Bornheim, K43 / Einmüdnung Mörlheimer Straße (Maßnahmen P251 & P253)

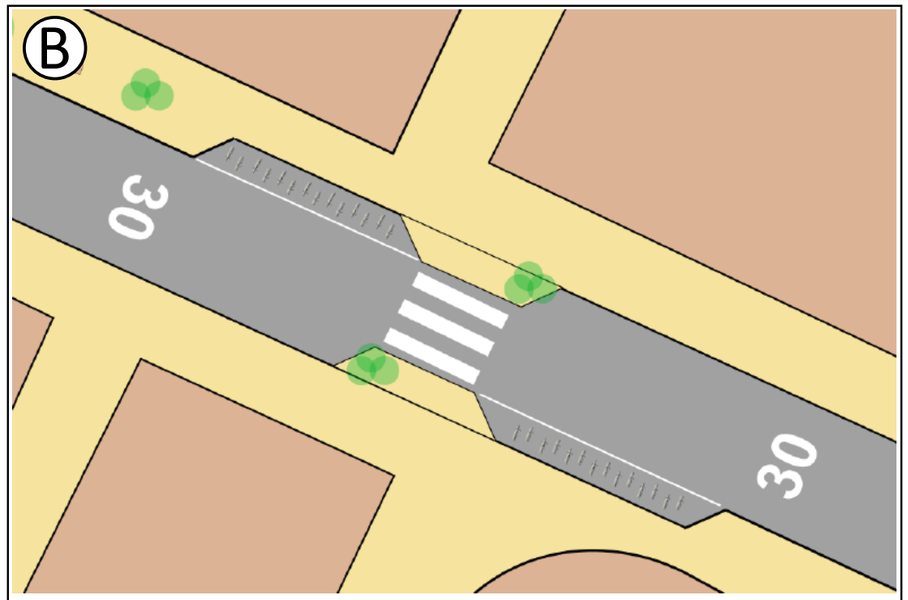
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeiter/in:	Erik Drawe
Datum:	14.04.2026
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösung

Entwurf

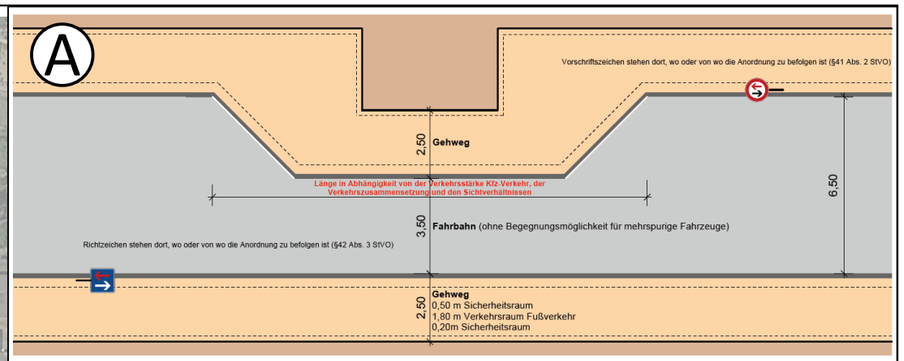
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Übersichtskarte:





Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/VUG_03_RV_K.pdf



Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/VUG_04_BW.pdf

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Ausgangssituation:
In Freimersheim verläuft die K 37 als Ortsdurchfahrt. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt und der Straßenraum ist mit ca. 6 m relativ schmal. Der Parkraum ist nicht geordnet und es wird in unregelmäßigen Abständen straßenseitig geparkt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Verkehrsberuhigende Umgestaltung der Hauptstraße (K 37):

(A) Fahrbahnverungung & Neuordnung des Parkraums:
Wechselseitige Anordnung von Parkständen durch bauliche Anpassung des Seitenraums. Vor Grundstückszufahrten wird der Gehweg verbreitert und der Bordstein abgesenkt. Bepflanzungselemente können dies noch unterstützen und eine Trennung vom ruhendem Kfz-Verkehr zu Fahrbahn verdeutlichen. Durch die Verschmälerung der Fahrbahn ist ein Begegnen des Kfz-Verkehrs nicht mehr durchgängig möglich. Bei Engstellen die Beschilderung gemäß der Musterlösung in (A) beachten.

(B) Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ):
Im Umfeld der Bushaltestelle „Freimersheim Hauptstraße“ im Ortzentrum soll die Einrichtung eines FGÜ mit vorgezogenem Seitenraum geprüft werden. Ein FGÜ vereinfacht die Querung der Fahrbahn für den Fußverkehr und beruhigt den Kfz-Verkehr. Die Belange der Barrierefreiheit sind zu berücksichtigen.

(C) Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit:
Die Anordnung von Tempo 30 soll für die gesamte Ortsdurchfahrt geprüft werden.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens (etwa 500 Kfz/24h) und den Umfahrungsmöglichkeiten auf der L507 und L540 hat die Ortsdurchfahrt von Freimersheim ein hohes Potenzial, um für den Radverkehr aber auch für die Anwohnenden aufgewertet zu werden. Durch eine Verkehrsberuhigung erhöht sich die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität; die Lärmbelastung wird gesenkt.

Legende:

- Kennzeichnung von Parkständen
- Verbreiterter Gehweg

Anlage 16

Prinzipskizze04 **Verkehrsberuhigung Freimersheim, Hauptstraße (Maßnahme S163)**

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße
Bearbeiter/in:	Erik Drawe
Datum:	07.04.2026
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, RV-K Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Entwurf

Handlungsempfehlungen – Handlungssteckbriefe

Nr.	Bezeichnung	Handlungs-bedarf
RV 01	Übergänge Fahrbahn - Radweg verbessern	■■■■■
RV 02	Querungsstellen sichern	■■■■□
RV 03	Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr	■■□□□
RV 04	Verkehrsberuhigung ländlicher Ortsdurchfahrten	■■■■□
RV 05	Fahrradstraßen als Radverkehrsführung etablieren	■■■□□
RV 06	Unterhaltung und Winterdienst auf Radverbindungen	■■■□□
RV 07	Kreisweite Wegweisende Beschilderung herstellen	■■■■□
RV 08	Wegebeleuchtung entlang von Radverbindungen herstellen	■■■□□
UM 01	Öffentlichkeit informieren und beteiligen	■■■□□
UM 02	Runden Tisch Radverkehr einrichten	■■■■□
UM 03	Maßnahmen evaluieren	■■■□□
UM 04	Umsetzungsmonitoring einführen	■■■■□

RV 01 ÜBERGÄNGE FAHRBAHN – RADWEG VERBESSERN

AUSGANGSLAGE

Im gesamten Landkreis enden einseitige Straßenbegleitende Radwege und Radverkehrsverbindungen im Zuge von landwirtschaftlichen Wegen häufig am Ortseingang und eine Weiterführung des Radverkehrs ist nicht gekennzeichnet. Die Übergänge vom Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt sind nicht geregelt.

Der Wechsel auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf den Radweg birgt besonderes Gefahrenpotenzial, da Kfz-Fahrstreifen überquert werden müssen und der Kfz-Verkehr nicht mit querendem Radverkehr rechnet.

Wenn kein Übergang zur Führung auf der Fahrbahn am Ortseingang verdeutlicht wird, fährt der Radverkehr häufig weiter im Seitenraum und nutzt die Gehwege. Dies führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Die Gehwege sind in der Regel zu schmal für eine gemeinsame Nutzung.



Vorhandener baulich geschützter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn in Hergersweiler (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

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

LÖSUNGSANSÄTZE

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

- **Mittelinseln zur Überquerung** bei hohen Kfz-Verkehrsstärken in ausreichender Dimensionierung schaffen: Breite von mind. 3,0 m und Länge von ca. 10 m (für einen möglichst fahrdynamischen und zügigen Übergang, ausreichend Aufstellflächen auch für Lastenräder und Fahrräder mit Seitentaschen; siehe Musterlösung UFR_06).
- **Baulich geschützte Übergänge** mit Einbauten oder einem Bord (siehe Beispiele aus Hergersweiler und Lörzweiler) gegenüber Markierungslösungen vorziehen.
- **Fahrbahneinengungen** als bauliche Lösung, mit Markierungen, Baken oder in Verbindung mit Fahrbahnanhebungen am Übergang herstellen.
- Markierung von Piktogrammen zur Verdeutlichung des Übergangs und Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs.
- Der Einsatz von Lichtsignalanlagen für den Übergang kann bei besonders stark belasteten Straßen sinnvoll sein. Vor allem in Verbindung mit einem erhöhten Querungsbedarf des Fußverkehrs.

GRUNDSÄTZE

- Mittelinseln sind bei ausreichend vorhandenem Platz der empfohlene Übergangstyp für die meisten Situationen im Landkreis.
- Die Sicherheit an Querungsstellen und 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/Ende des Radweges herzustellen.
- Überführungen vom Seitenraum auf die Fahrbahn sind auch am Ende von für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen notwendig.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Übergang Fahrbahn-Radweg verbessern	Ortseingang Venningen (P220)	Anpassung der vorhandenen Mittelinsel für einen fahrdynamischen Übergang und Verdeutlichung der Verkehrsführung mit Piktogrammen.
	Ortseingang Schweighofen (P094)	Einengung der Fahrbahn durch bauliche Verbreiterung des Seitenraums. Verdeutlichung der Verkehrsführung mit Piktogrammen.

Beispiele für gute Übergänge:



Übergang Fahrbahn-Radweg mit Mittelinsel in Bückeburg, Niedersachsen (eigene Aufnahme)



Übergang in Lörzweiler mit baulichem Schutz und Fahrbahnverschwenkung (eigene Aufnahmen)

AKTEURE

Verantwortlich:
Baulastträger der Straße (Landkreis Südliche Weinstraße / LBM Speyer / Kommune)
Umsetzung gemeinsam mit:
Externes Planungsbüro / Straßenbauunternehmen
Unterstützung durch:
Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)
Zu beteiligen:
Träger öffentlicher Belange / Anwohnende / Grundstückseigentümer

ERSTE SCHRITTE

- Voruntersuchungen zu Maßnahmen in Baulast des Kreises und der Kommunen in Form von Vorstudien erstellen. Dann Einstieg in die Objektplanung.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■■
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV 02; RV 04; RV 06

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010.
- Entwurf Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 202X), FGSV.
- Musterlösungen für Radverbindungen: Radverkehrsführung in Einbahnstraßen, AGNH 2020 [Link]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Baden-Württemberg [Link]

RV 02 QUERUNGSSTELLEN SICHERN

AUSGANGSLAGE

Im Landkreis Südliche Weinstraße queren Radwege und Radverkehrsverbindungen im Zuge von landwirtschaftlichen Wegen an vielen Standorten Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs. Die Querungsstellen sind häufig nicht sicher gestaltet. Es sind in den seltensten Fällen Querungshilfen wie Mittelinseln vorhanden.

Straßen des Kfz-Verkehrs mit hohen Verkehrsstärken und hohen gefahrenen Geschwindigkeiten haben eine große Barrierewirkung. Für ein sicheres und zusammenhängendes Radverkehrsnetz sind Querungsstellen von enormer Bedeutung. Der Einsatz und die Ausformung von Querungshilfen hängt dabei von verschiedenen Faktoren ab, die im Folgenden näher erläutert werden.



Querungsstelle eines Rad- und Wirtschaftsweges der L544 auf freier Strecke ohne Querungshilfe bei Dierbach (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Radnetz** auch bei Querung von Hauptverkehrsstraßen des Kfz **durchgängig gestalten**.
- Sichere und zügige Befahrbarkeit für Radfahrende ermöglichen.
- Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöhen.

LÖSUNGSANSÄTZE

Wahl der richtigen Form der Querungsstelle:

- Es wird zwischen verschiedenen Formen von Querungsstellen unterschieden:
  - **Bevorrechtigte Querungsstelle:** In Abhängigkeit von der Situation und der Netzbedeutung Bevorrechtigung des Radverkehrs prüfen (bei EKL 4 mit DTV von ≤ 1.500 Kfz/24h möglich, ERA 202X).
  - **Wartepflichtige Querungsstelle** mit/ohne **Mittelinsel**: Mittelinseln werden bei Verkehrsstärken von etwa 3.000 – 15.000 Kfz/24h empfohlen. Mittelinseln sollten mindestens eine Breite von 2,5 m haben.
  - Querungsstelle mit **Lichtsignalanlage:** Der Einsatz von Lichtsignalanlagen für den Übergang kann bei besonders stark belasteten Straßen (DTV ≥ 3.000 Kfz/24h) sinnvoll sein oder dort, wo die Platzverhältnisse eine Mittelinsel ausschließen.
  - **Planfreie Querungsstelle:** Ab einer Verkehrsstärke ≥ 10.000 Kfz/24h und einer Radverkehrsverbindung im Radschnellverbindungs- oder Radvorrangrouten-Standard sind Über- oder Unterführungen zu prüfen.
- Bei Querungsstellen im Zuge von Wirtschaftswegen ist darauf zu achten, dass die Mittelinsel so ausgeformt ist, dass diese auch von **landwirtschaftlichen Fahrzeugen** überfahren werden kann (ca. 20 m breit, siehe Musterlösung QHA_05).
- Die Wahl der Form der Querungsstelle wird auch von weiteren Faktoren beeinflusst. Wenn die **Sichtbeziehungen** aufgrund einer Kurve oder einer Kuppe eingeschränkt sind oder wenn es sich um eine **Schulverbindung** handelt, können Querungshilfen auch bei geringen Verkehrsstärken begründet werden.

GRUNDSÄTZE

- Die Sicherheit an Querungsstellen ist wesentlich von den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden abhängig. Daher sind Querungsstellen von sichtbehindernden Einbauten, parkenden Fahrzeugen und Bewuchs freizuhalten.
- Querungsstellen sollen beschildert und eindeutig gekennzeichnet sein. Warnhinweise für den Kfz-Verkehr und Reduzierung der Geschwindigkeit werden empfohlen.
- Querungsstellen müssen für den Kfz-Verkehr auch bei Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit von ortsfesten Beleuchtungen ist zu prüfen (siehe RV 08).

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Querungsstelle sichern	Querung der K43 bei Bornheim (P253)	Einrichtung einer baulichen Querungsstelle mittels Mittelinsel in der Rückverziehung des Linksabbiegers.
	Querung der L509 bei Eschbach (P213)	Einrichtung einer baulichen Querungsstelle mittels Mittelinsel. Aufgrund der Kurve sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Beispiele für gute Querungsstellen mit Mittelinsel



Beleuchtete Querungsstelle mit Mittelinsel in Ilbesheim (eigene Aufnahme)



Querung im Zuge eines Wirtschaftsweges in Bad Homburg (eigene Aufnahmen)

AKTEURE

Verantwortlich:
Baulastträger der Straße (Landkreis Südliche Weinstraße / LBM Speyer / Kommune)
Umsetzung gemeinsam mit:
Externes Planungsbüro / Straßenbauunternehmen
Unterstützung durch:
Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)
Zu beteiligen:
Träger öffentlicher Belange / Anwohnende / Grundstückseigentümer

ERSTE SCHRITTE

- Voruntersuchungen zu Maßnahmen in Baulast des Kreises und der Kommunen in Form von Vorstudien erstellen. Dann Einstieg in die Objektplanung.
- Querungshilfen im Zuge von geplanten Sanierungsmaßnahmen umsetzen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧖⧖⧖⧖ - ⧖⧖⧖⧖
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV 01; RV 08

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010.
- Entwurf Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 202X), FGSV.
- Musterlösungen für Radverbindungen, AGNH 2020 [Link]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Baden-Württemberg [Link]
- Querungsstellen für den Radverkehr – Fachbroschüre der AGFS NRW [Link]

RV 03 FREIGABE VON EINBAHNSTRAßEN FÜR DEN RADVERKEHR

AUSGANGSLAGE

Im Landkreis Südliche Weinstraße verfügen einige Ortsgemeinden im Ortskern über Einbahnstraßen. Der Radverkehr darf diese überwiegend nicht in Gegenrichtung befahren.

Einbahnstraßen werden im Bestand häufig illegal entgegen der Fahrtrichtung befahren. Durch eine Freigabe und begleitende Maßnahmen kann dies geordnet und sicherer ablaufen. Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist ein sicheres, kostengünstiges und weit verbreitetes Mittel zur Förderung des Radverkehrs und hat sich deutschlandweit in den letzten 30 Jahren bewährt.

Durch die Freigabe kann das kommunale Radverkehrsnetz in den Ortsgemeinden durch Vermeidung von Umwegen aufgewertet werden. Die hohe Dichte an Quellen und Zielen in den Ortsmitten bietet ein hohes Potenzial für den Radverkehr.



Die Marktstraße in Maikammer befindet sich auf dem Radverkehrsnetz und ist nicht in Gegenrichtung freigegeben (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit (mehr Rücksichtnahme, gute Sichtbarkeit des Radverkehrs, Vermeidung von Radverkehr auf Gehwegen).
- Bessere Erreichbarkeit der Quellen und Ziele des Radverkehrs ermöglichen und **Umwege minimieren**.
- Schaffung und Verbesserung von Radverkehrsverbindungen **abseits der Hauptverkehrsstraßen**.

LÖSUNGSANSÄTZE

Eine Freigabe von Einbahnstraßen sollte grundsätzlich geprüft werden.

- Eine öffentlichkeitswirksame Vorbereitung und Begleitung der Freigaben der Einbahnstraßen sowie ein konsistentes Vorgehen (Freigabe möglichst aller Einbahnstraßen) wird empfohlen.
- Zentrale Voraussetzung sind die **ausreichenden Sichtbeziehungen** und das Vorhandensein von **mindestens punktuellen Ausweichmöglichkeiten**, z. B. bei Unterbrechung von Parkständen an Grundstückszufahrten.
- Mindestbreiten werden nur bei Linienbusverkehr und stärkerem Lkw-Verkehr gefordert. Bei Linienbusverkehr ist eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,50 m erforderlich.

GRUNDSÄTZE

- Sofern aufgrund örtlicher Gegebenheiten keine konkreten Sicherheitsbedenken bestehen, implizieren die Vorgaben der StVO und VwV-StVO eine **flächenhafte Öffnung von Einbahnstraßen**.
- Für die weitaus meisten Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen wird eine Öffnung gemäß der StVO-Regelung zu Zeichen 220 geeignet sein (Fahrgassen ab einer Breite von 3,0 m eignen sich für eine Freigabe).
- Nach der VwV-StVO muss eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden sein, ausgenommen an kurzen Engstellen.
- Einbahnstraßen mit geringeren Breiten können im Einzelfall geöffnet werden, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit auf Grund der Verkehrsstärke oder der Länge der Einbahnstraße sehr gering ist.
- Vorzugsweise sind die Parkstände in Einbahnstraßen in Fahrtrichtung rechts anzuordnen.
- Für den Radverkehr soll dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt werden.
- Soll der Radverkehr in einer Straße mit mehr als 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit entgegen der Einbahnrichtung zugelassen werden, ist die Anlage einer Radverkehrsanlage erforderlich (z.B. Radfahrstreifen).

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Freigabe Einbahnstraße	Flitschberg/Südring in Annweiler (S066)	Prüfung der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr und Schaffung von Ausweichstellen durch die Reduzierung von Parkständen.
	Weinstraße in Edenkoben (S200)	Prüfung der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr und Schaffung von Ausweichstellen durch die Reduzierung von Parkständen. Anpassung der Knotenpunkte an den Zufahrten zur Einbahnstraße.
	Marktstraße in Maikammer (S178)	Prüfung der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.

AKTEURE

Verantwortlich:
Kommunen (Bauabteilung) / Straßenverkehrsbehörde
Umsetzung gemeinsam mit
Externes Planungsbüro / Straßenbauunternehmen
Unterstützung durch:
Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)
Zu beteiligen:
Anwohnende

ERSTE SCHRITTE

- Identifizieren von Handlungsbedarfen.
- Voruntersuchungen zur Notwendigkeit von begleitenden Maßnahmen durchführen.

HANDLUNGSBEDARF	■■□□□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV05

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV, 2006. S.86
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010. S. 62 ff.
- Musterlösungen für Radverbindungen: Radverkehrsführung in Einbahnstraßen, AGNH 2020 [Link]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Baden-Württemberg. S.157
- Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. Unfallforschung der Versicherer, 2016. [Link]

RV 04 VERKEHRSBERUHIGUNG LÄNDLICHER ORTSDURCHFAHRTEN

AUSGANGSLAGE

Im Landkreis Südliche Weinstraße wird der Radverkehr innerorts häufig im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die Straßenraumbreiten lassen die Einrichtung von Radverkehrsanlagen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht zu. Die Straßenräume sind generell sehr schmal und es findet straßenseitiges Parken häufig ungeordnet statt.

Aufgrund der zum Teil hohen Verkehrsstärken und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr unsicher und unattraktiv. 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.



Schmale Ortsdurchfahrt mit ungeordnetem straßenseitigem Parken in Schweighofen (L 546) (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden** durch die Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten gewährleisten (Vision Zero: Langfristige Vermeidung Verkehrstoter & Schwerverletzter).
- Wohn- und Aufenthaltsqualität durch **Lärmschutz** und Minderung des Schadstoffausstoßes verbessern.

LÖSUNGSANSÄTZE

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

- **Einrichtungsbezogen** (z.B. Schulen, Kitas, Spielplätze, Alten- und Pflegeheime) & an **Fußgängerüberwegen** prüfen.
- Mit Schulwegeplanung verzahnen und Anordnung im Verlauf von **hochfrequentierten Schulwegen** 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 Querschnittseinengungen durch Verbreitern der Gehwege
  - Fahrbahnanhebungen (Teilaufpflasterung, einfache bzw. geteilte Plateauaufpflasterung)
  - Optische Angleichung der Fahrbahn an den Seitenraum (Verwendung von gleicher Pflasterung; niveaugleich)
  - Querungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege mit vorgezogenem Seitenraum.

- Ohnehin notwendige Sanierungsmaßnahmen nutzen, um Neuordnung von Straßenräumen umzusetzen.

GRUNDSÄTZE

- Gemäß **Straßenverkehrsordnung** (StVO) gilt innerorts auf Vorrangstraßen allgemein eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Handlungsmöglichkeiten für **Geschwindigkeitsbeschränkungen** bestehen neben dem Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage (hohe Hürde) unmittelbar **gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6** an definierten Einrichtungen, an hochfrequentierten Schulwegen & an Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“, siehe auch § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10). Ein **Lückenschluss** (von maximal 500 m) ist zudem zwischen zwei vorhandenen Tempo-30-Strecken möglich (siehe Nr. 4).
- **Artikel 1, 22b VwV-StVO** (Verwaltungsvorschrift, 03/2025) erläutert Neuerungen zur Anordnung von Tempo 30.
- Die Elemente zur Verkehrsberuhigung sollten den Radverkehr nicht gefährden oder behindern. Engstellen müssen gut erkennbar, begreifbar und eindeutig ausgeführt sein.
- Maßnahmen zur ansprechenden Straßenraumgestaltung sollten unter Beteiligung der Bevölkerung geplant werden.

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Ortsdurchfahrt Schweighofen, L 546 (S005) Ortsdurchfahrt Siebeldingen, L 511 (S097)	Anordnung von Tempo 30 prüfen. Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums durch geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen.
Sofortmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung	- Lückenschlüsse zwischen bestehenden Tempo-30-Abschnitten - Tempo-30 im Umfeld von Fußgängerüberwegen anordnen. - Tempo-30 im Umfeld von allen Einrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Personen anordnen.	
	- Parkraummanagement: Wechselseitige Markierung von Parkständen zur Verschwenkung der Fahrbahn. - Mobile Straßenbegrünung (Blumenkübel) als optische Fahrbahnverengung aufstellen. Sichtbarkeit ggf. mit Warnbaken verbessern. - Mit Parklets (Stadtmöbel auf Parkflächen) die Fahrbahn optisch verengen und die Aufenthaltsqualität durch mehr Grün und Schatten im Straßenraum verbessern.	

AKTEURE

Verantwortlich:
Baulastträger der Straße (Landkreis Südliche Weinstraße / LBM Speyer / Kommune)
Umsetzung gemeinsam mit:
Externes Planungsbüro / Straßenbauunternehmen / Straßenverkehrsbehörde
Unterstützung durch:
Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)
Zu beteiligen:
Träger öffentlicher Belange / Anwohnende

ERSTE SCHRITTE

- Ausschöpfung der bestehenden Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo-30.
- Potenziale zur Anordnung von Tempo 30 durch Aufstellen von Schulwegplänen und Einrichtung von Fußgängerüberwegen prüfen.
- Bestehende Sanierungspläne für Ortsdurchfahrten auf Ergänzungsmöglichkeiten von verkehrsberuhigenden Maßnahmen prüfen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV 01; RV 02

- Straßenverkehrsordnung (StVO), 2024. [Link]
- Hinweise zur sofortigen Anwendbarkeit der novellierten Straßenverkehrsordnung 2024. Verkehrsministerium Baden-Württemberg, 2024. [Link]
- Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Bundesanzeiger, 2025. [Link]
- Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten, BASt-Bericht V208. BASt, 2019. [Link]
- Quantifizierung der Wirkung von Elementen des Straßenraums auf die gefahrene Geschwindigkeit. Schaffner, Studer, Kaufmann, Yilirimlar, 2022. [Link]

RV 05 FAHRRADSTRAßEN ALS RADVERKEHRSFÜHRUNGSFORM ETABLIEREN

AUSGANGSLAGE

Der Radverkehr im Landkreis wird innerorts meistens im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen geführt. Zum Teil bieten parallele Nebenstraßen Potenziale für das Radverkehrsnetz. Durch die Ausweisung und Umgestaltung zu Fahrradstraßen kann die Attraktivität und Sicherheit für den Radverkehr auf den Nebenstraßen verbessert werden.

Die bereits bestehenden Fahrradstraßen außerorts auf Wirtschaftswegen in der Gemarkung der Stadt Landau sind stark frequentierte und gut funktionierende Beispiele für Fahrradstraßen außerorts. Eine Fortführung dieser Fahrradstraßen im Landkreis verbessert die Erkennbarkeit und damit auch die Attraktivität der Verbindungen. Für Fahrradstraßen außerorts bestehen im Landkreis weitere Potenziale auf hochfrequentierten Verbindungen und Schulwegen.



Fahrradstraße außerorts in Landau auf der Verbindung Herxheim – Landau (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Hauptverbindungen des **Radverkehrs sichtbar machen** und den Radverkehr dort **bündeln**.
- Fahrradstraßen als Radverkehrsführungsform und Instrument der Radverkehrsförderung etablieren.
- **Akzeptanz und Befürwortung** der Bevölkerung für Radverkehrsmaßnahmen **fördern**.

LÖSUNGSANSÄTZE

Anordnen von Fahrradstraßen:

- Planung und Ausgestaltung der Fahrradstraßen nach aktuellem Regelwerk, Leitfäden und Forschungsstand.
- Umfangreiche und frühzeitige **Beteiligung der Anlieger und Nutzer** (siehe UM 01).
- Bei potenziellen Fahrradstraßen außerorts auf Wirtschaftswegen zunächst Prüfung, ob eine Umwidmung der Wege überhaupt in Frage kommen kann.
- Öffentlichkeitswirksame Begleitung und Kommunikation.

GRUNDSÄTZE

- Regelungen: In Fahrradstraßen nutzt der Radverkehr die Fahrbahn und hat dort Vorrang. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist erlaubt. Anderer Fahrzeugverkehr (Anlieger-, Linienbus-, sonstiger Pkw-Verkehr) darf die Fahrradstraße nur nutzen, wenn er durch ein Zusatzzeichen zugelassen wird.
- Rechtliche Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist eine hohe oder **zu erwartend hohe Radverkehrsdichte** und eine **hohe Netzbedeutung** für den Radverkehr. Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr kommen als Fahrradstraßen infrage.

Fahrradstraßen funktionieren dann, wenn …

- **… die Fahrradstraße Teil eines durchgängigen Netzes ist.** Entsprechend sollten gesicherte Anschluss- und Querungsstellen zur Weiterführung am Beginn und Ende der Fahrradstraßen mitgeplant werden. Der Bedarf einer Fahrradstraße ergibt sich in der Regel aus dem Netzzusammenhang. So sind Fahrradstraßen zum Beispiel im Zuge von Radhauptverbindungen oder Schulverbindungen sinnvoll.
- **… der Radverkehr das Verkehrsgeschehen bestimmt und die Menge des Kfz-Verkehrs gering ist.** Damit die mit der Anordnung einer Fahrradstraße verbundenen Ziele erreicht werden können, muss ihre Einrichtung ggf. durch weitere Maßnahmen zur Unterbindung unzulässigen Kfz-Verkehrs (z.B. gegenläufige Einbahnstraßen, Diagonalsperren, Modale Filter etc.) flankiert werden.
- … die Fahrradstraße als solche gut erkennbar ist, z.B. durch Markierungen (siehe Musterlösung FST_02).

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Beschreibung	
Fahrradstraße anordnen	Wirtschaftsweg Herxheim – Landau	Die Fahrradstraße der Stadt Landau endet am Knotenpunkt mit der K2. Eine Fortführung über den anschließenden Wirtschaftsweg bis nach Herxheim würde die Verbindung Herxheim – Landau attraktiver und als durchgehende hochqualitative Radverkehrsverbindung erkennbar machen.
	Anbindung der Gäuschule Böbingen (Maßnahme S158 und S159)	Anordnung von Fahrradstraßen auf den Wirtschaftswegen zur Anbindung der Gäuschule (Grundschule) aus Altdorf, Böbingen und Freimersheim. Auf Schulverbindungen ist eine Bevorrechtigung und Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs besonders wichtig.
Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Beteiligungsformate während der Planung informieren die betroffenen Anwohnenden und potenziellen Nutzenden. Dadurch kann Skepsis und potenziellem Gegenwind frühzeitig entgegengewirkt werden. Bei Fertigstellung soll über die Maßnahmen ausführlich in der Öffentlichkeit informiert werden. Die Regelungen in einer Fahrradstraße sind den Anliegern noch nicht bekannt. Plakate und Banner am Beginn und Ende der Fahrradstraße können in der Eingewöhnungszeit über die neuen Regelungen informieren.	

AKTEURE

Verantwortlich:
Kommunen (Bauabteilung) / Straßenverkehrsbehörde
Umsetzung gemeinsam mit:
Externes Planungsbüro / Straßenbauunternehmen
Unterstützung durch:
Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Schulen & Schulträger / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD) / Fahrschulen als Multiplikatoren
Zu beteiligen:
Anwohnende, Schulen

ERSTE SCHRITTE

- Erstellen von Vorstudien und Visualisierungen.
- Einstieg in die Objektplanung zur Umgestaltung zu Fahrradstraßen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■□□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV03; UM 01

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV, 2006.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010.
- Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, BMDV 2024 [Link]
- Checkliste für einladende Fahrradstraßen, Einladende Radverkehrsnetze, BMDV 2022, S. 17 [Link]
- Leitfaden Fahrradstraßen - Planungshinweise für die Praxis, AGFS NRW, 2022 [Link]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen. Hessisches Ministerium für Verkehr, 2022 mit Korrekturblatt 2022. [Link]
- Unfallforschung zu Fahrradstraßen und Einbahnstraßen, Unfallforschung der Versicherer, 2016 [Link]

RV 06 UNTERHALTUNG UND WINTERDIENST AUF RADVERBINDUNGEN

AUSGANGSLAGE

Die ganzjährige Bereitstellung von durchgehenden, sicheren und komfortabel befahrbaren Radverkehrsanlagen ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine breite Akzeptanz des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel und damit für eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung des Kfz-Verkehrs.

Die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung und Verkehrssicherung der Wege ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sowie aus den Straßengesetzen der Länder und des Bundes und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Um die ganzjährige Befahrbarkeit von Radverbindungen sicherzustellen, ist die Vermeidung und Beseitigung von Glätte und Schneebelag durch einen qualitativ hochwertigen Winterdienst essenziell.



Exemplarische Situation: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Gewährleistung der **ganzjährigen Nutzbarkeit** und **Verkehrssicherheit** von Radverbindungen des Alltagsradverkehrs.
- Erhöhung der Attraktivität und Akzeptanz des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel.
- Steigerung des Radverkehrsanteils und der Attraktivität des Radverkehrs auch im Winter.

LÖSUNGSANSÄTZE

Allgemeine Unterhaltung und Verkehrssicherung:

- In Abstimmung mit Baulastträgern und Wegeeigentümern die **Zuständigkeiten**, Fragen der Haftung und Kostenübernahme klären.
- **Priorisierung der Strecken** z.B. anhand der Netzhierarchisierung im Radverkehrskonzept durchführen, damit vielbefahrene Radverkehrsverbindungen wie Schulverbindungen prioritär geräumt, gereinigt und instandgesetzt werden (inkl. regelmäßiger Überprüfung und Anpassung der Priorisierung).
- **Regelmäßige Kontrollen** der Wege durch den Baulastträger durchführen (z.B. durch die Verbandsgemeinde bei Wirtschaftswegen).

Winterdienst:

- Festlegung eines **Winter-Radnetzes**, für das oberste Priorisierung besteht und dessen Befahrbarkeit stets gesichert ist.
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit und klare Kommunikation des Winter-Radnetzes (z. B. Internetauftritt, Beschilderung mit Piktogrammen, Stickern, Informationskampagnen mit Ständen oder Flyern).
- Entfernung bzw. **Vermeidung von Räumhindernissen** (z. B. Poller), um Räumung zu gewährleisten.
- Abstimmung mit angrenzenden Kommunen zur Sicherstellung durchgängiger, lückenlos geräumter Verbindungen.
- Koordination von Rad- und Straßenwinterdienst für kosten- und zeiteffiziente Räumung und sichere Verkehrsführung.
- Auslagerung von Winterdienstleistungen mit klar definierten Qualitätsstandards, möglichst baulastträgerübergreifend.
- Nach Möglichkeit Verwendung umweltfreundlicher Streumittel. Grünflächen sind dabei möglichst nicht zu versalzen.

GRUNDSÄTZE

- Die Verkehrssicherungspflicht für Radwege ist innerorts für verkehrswichtige und gefährliche Radverbindungen laut einem Urteil des Bundesgerichtshofs vorgeschrieben (Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03).
- Grundsätzlich übersteigt der unmittelbare Nutzen für den Radverkehr durch Maßnahmen für den Winterdienst immer die anfallenden Kosten, selbst in Kommunen mit verhältnismäßig wenigen winterlichen Witterungsereignissen.
- Bei Schnee- und Eisglätte sollte grundsätzlich von Gefährlichkeit auf allen Radwegen ausgegangen werden (Unfallgefahr).

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHES VORGEHEN ZUR FESTLEGUNG EINES WINTER-RADNETZES

Maßnahme	Beschreibung
Netzplanung	Bestandsaufnahme aller Radverkehrsverbindungen einer Kommune und aller Radverkehrsanlagen. Kategorisierung nach Funktion und Nutzungsintensität.
Priorisierung	Priorisierung der Routen und Festlegung einer Räumreihenfolge. Ggf. auch Ausschluss von Strecken mit schwer zugänglicher Lage.
Abstimmung	Abstimmung des Winter-Radnetzes mit den zuständigen Baulastträgern, Straßenmeistereien, Bauhof oder weiteren Subunternehmen und mit weiteren betroffenen Akteuren (Schulen, größere Arbeitgeber etc.).
Festlegung eines Räumkonzepts und von Standards	Auswahl und Bereitstellung der Geräte und Streumittel. Festlegung der Räumzeiten und Auslösekriterien: Ab welcher Schneehöhe / Temperaturschwelle wird geräumt? Aufstellen von Qualitätsstandards z.B. zur Restschneetiefe, Räumbreite und Nachstreuungen. Mithilfe eines Winterdienst-Protokolls sollten die Einsätze dokumentiert werden. Dies ist rechtlich relevant bei Unfällen. Erneute Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren.
Öffentlichkeitsarbeit	Veröffentlichung des Winter-Radnetzes als Karte auf Website, App und als Flyer. In gesonderten Fällen kann es sinnvoll sein, das Winter-Radnetz zu beschildern. Die Einrichtung eines Feedback-Kanals zur Meldung von nicht oder nicht ausreichend geräumten Strecken verbessert die Qualität und Akzeptanz durch die Bevölkerung.

AKTEURE

Verantwortlich:
Kommunen (Bauabteilung) / Baulastträger der Straßen und Wege
Umsetzung gemeinsam mit
Bauhof / ggf. externes Planungsbüro / ggf. Nachbarkommunen (einheitliches Vorgehen)
Unterstützung durch:
Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD) / Schulen / Arbeitgeberverbände / Gemeinnützige Vereine / Naturschutzvereine
Zu beteiligen:
Anwohnende / Schulen / Öffentlichkeit

ERSTE SCHRITTE

- Erarbeitung einer Streckenpriorisierung für eine bevorzugte Räumung und Reinigung.
- Abstimmung zu regelmäßigen Kontrollen der Wege mit den Baulastträgern.

HANDLUNGSBEDARF	■■■□□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	⚒⚒⚒⚒⚒ - ⚒⚒⚒⚒⚒
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV 07; UM 01

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010
- Nachhaltige Förderung des Radverkehrs im Winter durch optimierten Winterdienst (WinRad). Verkehrstechnik Heft V 379. BaSt, 2024.
- Winterdienst für den Radverkehr. Verband kommunaler Unternehmen, 2020 [Link]
- Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03
- Winterdienst. Faltplan Winter-Radrouten. Stadt Würzburg, 2023 [Link] [Link]
- Sicher Radfahren im Winter. Flyer Winterdienst. Markt Holzkirchen, 2023 [Link]

RV 07 KREISWEITE WEGWEISENDE BESCHILDERUNG HERSTELLEN

AUSGANGSLAGE

Im Landkreis besteht derzeit keine flächendeckende und einheitliche Fahrradwegweisung nach HBR (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz).
Es bestehen verschiedene Fahrradwegweisungssysteme mit überwiegend touristischem Fokus. Viele Ortsteile und alltagsrelevante Ziele wie Bahnhöfe sind nicht oder nur unzureichend ausgewiesen. Radfahrende – insbesondere ortsunkundige Personen – finden dadurch keine verlässliche Orientierung. Bestehende touristische Wegweisungssysteme sollen dabei in eine Alltagswegweisung integriert und aufeinander abgestimmt werden. Eine konsistente, flächendeckende Fahrradwegweisung ist eine grundlegende Voraussetzung für die Attraktivität und Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes und damit für die Verlagerung von Wegen auf das Fahrrad.



Veraltete Wegweiser bei Rohrbach zum Teil ohne Kilometerangaben (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Herstellung einer **flächendeckenden, einheitlichen** und **zielorientierten** Fahrradwegweisung.
- Integration bestehender touristischer routenorientierter Wegweisungssysteme in das geplante Wegweisungsnetz.
- Sicherstellung der Kontinuität der Wegweisung: Ausgewiesene Ziele werden bis zum Erreichen des Zielortes durchgängig und lückenlos geführt.
- **Bündelung des Radverkehrs** auf dem ausgewiesenen Radverkehrsnetz.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Aufbau des **Wegweisungsnetzes** auf Grundlage des Radverkehrskonzepts; Anpassung des Netzes, wo Mängel im Bestand oder alternative Linienführungen erkennbar werden.
- Prüfung und Anpassung der Wegesatzungen bei Radverkehrsverbindungen auf landwirtschaftlichen Wegen.
- Erarbeitung einer abgestuften **Zielliste** (Hauptziele, Nebenziele, Unterziele/Lehnziele) in Abstimmung mit dem Auftraggeber und den Kommunen.
- Ergänzung von standardisierten **Zielpiktogrammen** (z. B. für Bahnhöfe, Schwimmbäder, Gewerbegebiete) zur schnellen visuellen Erfassbarkeit während der Fahrt.
- Einsatz von Piktogrammen für besondere Streckenmerkmale wie eingeschränkte Alltagstauglichkeit, Steigungen, hohes Kfz-Verkehrsaufkommen oder Pendler-Radrouten.
- Planung der Wegweiserstandorte und -inhalte mittels spezialisierter Wegweisungssoftware (z. B. VP-Info), um die Ziel- und Routenkontinuität zu gewährleisten.
- Regelmäßige Kontrolle und Wartung der hergestellten Fahrradwegweisung zur Behebung von Mängeln und Weiterentwicklung bei Netzanpassungen (bspw. Neubau eines Radweges, Freigabe Einbahnstraße).

GRUNDSÄTZE

- Die Radverkehrswegweisung richtet sich an alle Nutzungsgruppen – zielorientierte Alltagsradfahrende ebenso wie routenorientierte Freizeitradfahrende. Parallele Wegweisungssysteme und Überbeschilderung sollen vermieden werden.
- Die Wegweisung basiert auf den aktuellen Regelwerken der FGSV.
- I. d. R. ist für die Ausweisung die Alltagstauglichkeit für den Radverkehr (gute und sichere Befahrbarkeit) vorausgesetzt.
- Zuständigkeiten für Planung, Montage und Unterhaltung sind verbindlich zu regeln.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE VORGEHENSWEISE

Maßnahme	Wer	Beschreibung
Standortplanung und Katastererstellung	Planungsbüro	Systematische Erfassung von Bestandswegweisern, Wegezustand und geeigneten Standorten. Detaillierte Planung aller Wegweiserstandorte und -inhalte. Erstellung von Katasterblättern mit Standortdaten, Inhalten, Montageangaben und Fotos.
Abstimmung	Kommunen, Nachbarlandkreise, Landkreis Träger öffentlicher Belange	Diskussion der Planungsentwürfe. Frühzeitige Klärung möglicher Konflikte (Eigentumsfragen, Forst- und Landwirtschaftskonflikte). Anpassung der Planungen.
Ausschreibungsvorbereitung	Planungsbüro, Landkreis	Kostenberechnung, Materialliste, Leistungsbeschreibung; Unterstützung bei Förderanträgen.
Montage und Abnahme	Planungsbüro, Montagefirma	Montage durch Montagefirma. Einweisung der Montagetrupps, Begleitung der Montage und Qualitätsprüfung aller Standorte vor Ort.

AKTEURE

Verantwortlich:
Kreisverwaltung
Umsetzung gemeinsam mit:
Externes Planungsbüro, externe Montagefirma
Unterstützung durch:
Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)
Zu beteiligen:
Landkreiskommunen, Nachbarlandkreise, Träger öffentlicher Belange (z. B. Forst, Landwirtschaft, Straßenbauämter)

ERSTE SCHRITTE

- Beantragung von Fördermitteln für die Planung der wegweisenden Beschilderung.
- Haushaltsmittel für Planung und Montage bereitstellen.
- Ausschreibung und Beauftragung eines externen Planungsbüros.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV 06

- Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, 2021 [Link]
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (M WBR 2024). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2024.

RV 08 WEGEBELEUCHTUNG ENTLANG VON RADVERBINDUNGEN HERSTELLEN

AUSGANGSLAGE

Viele Radverbindungen im Landkreis sind nur unzureichend beleuchtet, wodurch ihre Sicherheit und Nutzbarkeit insbesondere in den Abend- und Nachtstunden stark eingeschränkt ist. Eine angemessene Beleuchtung ist entscheidend, um Radfahrende sichtbar zu machen, Hindernisse frühzeitig zu erkennen und das Unfallrisiko zu reduzieren.

Der Faktor soziale Sicherheit spielt bei der Akzeptanz des Fahrrads für viele Nutzungsgruppen eine zentrale Rolle. Insbesondere selbstständig geführte Radwege im außerörtlichen Bereich, die häufig abseits von Straßen und öffentlichen Wegen verlaufen, werden von Radfahrenden in Bezug auf Sicherheit als kritisch eingeschätzt.



Querungsstelle ohne Beleuchtung über die K54 am Knotenpunkt K54/L516 entlang der PRR Landau–Neustadt a. d. Weinstraße

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Erhöhung der Sicherheit** (sozial, objektiv und subjektiv) für Radfahrende durch eine **ausreichende Sichtbarkeit** von Fahrbahn, Wegesituation und potenziellen Gefahrenpunkten.
- Verbesserung der Nutzbarkeit von Radverbindungen zu allen Tages- und Jahreszeiten, insbesondere in den **Wintermonaten** oder bei Dunkelheit.
- Minimierung von Energieverbrauch und Lichtemissionen durch den Einsatz moderner und effizienter Beleuchtungstechnologien.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Priorisierung der Beleuchtung an Radverkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen und an besonders gefährlichen Abschnitten wie Knotenpunkten, Unterführungen oder Kurvenbereichen.
- Berücksichtigung der **Nutzungsbedürfnisse**, insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Pendelnde, bei der Festlegung der Beleuchtungsstärke und der Betriebszeiten.
- **Integration** der Beleuchtung **in die Umgebung**, um Landschaftsbild und Natur möglichst wenig zu beeinträchtigen.
- Einsatz energieeffizienter LED-Technik mit adaptiver Steuerung (z. B. dynamisches Dimmen, Bewegungssensoren, Grünes Licht) zur **Reduzierung von Energieverbrauch und Lichtemissionen**.
- Anwendung von Markierungsbeleuchtung (z. B. Leuchten in der Wegeoberfläche oder an Pfosten entlang des Weges).
- Abstimmung der Beleuchtungsplanung mit angrenzender Straßenbeleuchtung, um eine konsistente Wegeführung und gleichmäßige Ausleuchtung zu gewährleisten.
- Einrichtung von Informations- und Beteiligungsformaten für die Bevölkerung, um Akzeptanz und Sicherheitsempfinden zu erhöhen.
- Regelmäßige Kontrolle und Wartung der Beleuchtung, um gleichbleibende Sicherheit und Sichtbarkeit zu gewährleisten.

GRUNDSÄTZE

- Innerorts sind Radverkehrsanlagen grundsätzlich zu beleuchten. Außerorts sind Wege mit hohem Verkehrsaufkommen zu priorisieren.
- Einsatz langlebiger, wartungsarmer und nachhaltiger Beleuchtungssysteme zur Minimierung von Lebenszykluskosten.
- Berücksichtigung ökologischer Aspekte, insbesondere Schutz von Flora und Fauna entlang der Radverbindungen.
- Minimierung von Lichtverschmutzung und unnötigem Energieverbrauch durch smarte Steuerung und gezielte Platzierung der Beleuchtung.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Beleuchtung installieren	Entlang der Pendler-Radroute Landau – Neustadt a. d. Weinstraße	Installieren einer durchgehenden Beleuchtung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität für eine ganzjährige Nutzung der Verbindung.
	Querungsstellen und Knotenpunkte außerorts: z.B. • Radweg Deutsche Weinstraße Querung der K 27 bei Schweigen-Rechtenbach (P105) • Querungsstelle B272 zw. Bornheim und Essingen (P250)	Installation von Beleuchtung am Knotenpunkt zur besseren Sichtbarkeit des Radverkehrs und der Wegesituation.

AKTEURE

Verantwortlich:
Baulastträger der Wege (LBM Speyer / Landkreis Südliche Weinstraße / Kommune)
Umsetzung gemeinsam mit:
Kreisverwaltung / Externes Planungsbüro / Energieversorger, Stadtwerke / ggf. Nachbarkommunen (einheitliches Vorgehen)
Unterstützung durch:
Naturschutzvereine / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, VCD, AGFFK) / Schulen / Arbeitgeberverbände / Gemeinnützige Vereine
Zu beteiligen:
Anwohnende / Grundstückseigentümer

ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme durchführen, um Beleuchtungslücken entlang der Radverbindungen zu identifizieren.
- Priorisierung der Beleuchtung an Radverkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen z.B. den Pendler-Radrouten, und an besonders gefährlichen Abschnitten wie Knotenpunkten, Unterführungen oder Kurvenbereichen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■□□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧖ ⧖ ⧖ ⧖ - ⧖ ⧖ ⧖ ⧖ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	RV 01; RV 02

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010.
- Adaptive Beleuchtung von Radwegen. Beispiel Münster. Mobilitätsforum Bund, 2025. [Link]
- „Intelligente“ Radwegebeleuchtung in den Niederlanden. Fietsverkeer 23. Hendriks, 2009. [Link]
- Beleuchtung außerörtlicher Radwege. LNV Baden-Württemberg, 2021. [Link]
- Beleuchtung außerörtlicher Radwege, MOBILIKON. [Link]

UM 01 ÖFFENTLICHKEIT INFORMIEREN UND BETEILIGEN

AUSGANGSLAGE

Die im Zuge der Konzepterstellung durchgeführten Online-Beteiligungen und Informationsveranstaltungen haben gezeigt, dass ein Interesse an der Beteiligung zur Radverkehrsplanung und -förderung in der Bevölkerung besteht.

Ein frühzeitiges Einbinden der Öffentlichkeit fördert das Verständnis für Planungen und vermeidet Missverständnisse. Dadurch werden Widerstände abgebaut. Durch das lokale Wissen und Rückmeldungen zu individuellen Bedürfnissen kann die Planungsqualität insgesamt verbessert werden.

Eine stärkere Einbindung und bessere Kommunikation zu infrastrukturellen Vorhaben sollte das Ziel für den Landkreis und die kreisangehörigen Kommunen sein.



Beteiligungswerkstatt zum integrierten Mobilitätskonzept Stadt Hachenburg (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Fundierte Informationsbasis** zu mobilitätsbezogenen Themen und Projekten in der lokalen Öffentlichkeit schaffen.
- **Ortskenntnis und Perspektive** der Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in der Planung miteinbeziehen.
- Umfassendes Meinungsbild und ausgewogene Beteiligungsergebnisse gewinnen, um fair verhandelte und am Gemeinwohl orientierte Planungsresultate zu erzielen.
- **Akzeptanz** von Verwaltungshandeln, Planungen und deren Umsetzung **erhöhen**.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Niedrigschwelligen öffentlichen Zugang zu Informationen schaffen. Dabei mehrere Kommunikationskanäle nutzen, um viele Zielgruppen anzusprechen: sowohl digital (Internetauftritt des Kreises, Social Media, etc.) als auch analog (örtliche Presse, Aushänge, Postwurf etc.).
- Zentrale und fachbereichsübergreifende Zuständigkeit für Information, Kommunikation und Beteiligung in der Verwaltung schaffen und einheitliches Vorgehen bei Kommunikations- und Beteiligungsprozessen erarbeiten.
- Auswahl geeigneter Formate treffen und ggf. Unterstützung durch eine geschulte und neutrale Moderation einholen, um aussagekräftige Beteiligungsergebnisse zu erzielen.
- Information, Kommunikation und Beteiligung bei der Ressourcenplanung berücksichtigen: Personal- und Sachmittel sowie Zeitbudget realistisch einplanen.

GRUNDSÄTZE

- Klare Aussagen zum Gestaltungsspielraum und zum möglichen Grad der Beteiligung zu Beginn des Beteiligungsprozesses sorgen für realistische Erwartungen bei allen Beteiligten:
    - „Nur“ Informationsveranstaltung
    - Teilnehmende können beratend ihre Meinung, Ideen und Hinweise einbringen
    - Eine Mitbestimmung bei Festlegungen ist möglich
- Es sollte transparent gemacht werden, wie das Ergebnis der Beteiligung in planerische oder politische Entscheidungen einfließt. Wirkungslose Beteiligungen binden Ressourcen und tragen zur Desillusionierung derjenigen bei, die sich einbringen.
- Um alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen und soziale Selektivität zu verhindern, sollten auch Formate angeboten werden, bei der die Teilnehmenden per Zufallsauswahl oder gezielt zielgruppenspezifisch ausgewählt werden. In offenen Prozessen sind die Teilnehmenden erfahrungsgemäß sozioökonomisch sehr homogen und bestimmte Gruppen systematisch unterrepräsentiert.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Beschreibung
Realbeteiligungen	(Temporäre) Umsetzung und Beteiligung werden zeitgleich durchgeführt. Dadurch werden die Auswirkungen der Maßnahmen erlebbar gemacht, während durch begleitende Beteiligungsprozesse im besten Falle direkt vor Ort Rückmeldungen eingeholt werden und ggf. nachgesteuert werden kann. → Beispiel: Friedrichshain-Kreuzberg [Link]
Leitlinien für Beteiligung erstellen	Leitlinien für Bürgerbeteiligung sind (verbindliche) Regelungen für freiwillige, gesetzlich nicht geregelte Formen informeller Beteiligung auf kommunaler Ebene. Sie enthalten in der Regel grundlegende Qualitätskriterien und geben den konkreten Rahmen für Beteiligungsverfahren einer Kommune vor.

AKTEURE

Verantwortlich:
Kreisverwaltung / Kommunale Verwaltungen
Umsetzung gemeinsam mit:
ggf. externe Moderation / Kommunikationsagentur
Unterstützung durch:
Interessenvertretung der Zufußgehenden und Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD) / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat (Multiplikatoren)
Zu beteiligen:
Bürgerinnen und Bürger (je nach Anlass Betroffene und bestimmte Zielgruppen) / weitere betroffene Akteure (Schulen, Altenheime, lokale Unternehmen etc.)

ERSTE SCHRITTE

- Bestehende Plattformen (z.B. Mängelmelder Radverkehr Beschilderung und Strecke des LBM) vor Ort bekannter machen.
- Festlegen von Zielen und Erwartungen, die an Öffentlichkeitsbeteiligungen gestellt werden.
- Schulung von Verwaltungspersonal zu Grundlagen und Methoden der Information & Beteiligung.

HANDLUNGSBEDARF	■■■□□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧖⧖⧖⧖ - ⧖⧖⧖⧖ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	UM 02; UM 03; UM 04

- Sammlung kommunaler Leitlinien und Handlungsempfehlungen für Bürgerbeteiligungen, Netzwerk Bürgerbeteiligung [Link]
- Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei kommunalen Mobilitätsprojekten: Eine quantitative Erhebung konsultativer Beteiligungsverfahren in Deutschland. Mark, Holec, Escher et al., 2024. [Link]
- Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. FGSV, 2012
- (Neu)Land gestalten! Methoden und Praxisbeispiele für Bürgerbeteiligung in kleinen Städten und Gemeinden. Initiative Allianz für Beteiligung e.V., 2016. [Link]
- Wegweiser breite Bürgerbeteiligung. Argumente, Methoden, Praxisbeispiele. Bertelsmann Stiftung, 2017. [Link]
- Dialogportal und Mängelmelder Radverkehr, LBM RLP [Link]

UM 02 RUNDEN TISCH RADVERKEHR EINRICHTEN

AUSGANGSLAGE

Die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs 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 Kreis- und Kommunalverwaltung, Politik, Zivilgesellschaft sowie anlassbezogen auch mit Beteiligung externer Fachkundiger. Solch institutionalisierte, akteursübergreifende Foren starten häufig im Zuge der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts.

Im Kontext der zunehmenden Bedeutung einer attraktiven und sicheren Radverkehrsinfrastruktur wird dem Landkreis Südliche Weinstraße empfohlen, einen „Runden Tisch Radverkehr“ einzurichten.



Austausch und Diskussion in der Steuerungsgruppe Ravensburg (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Institutionellen Rahmen zur Begleitung der Maßnahmenumsetzung und zum **Monitoring** von Zielen schaffen.
- Vernetzung, Austausch und **wechselseitiges Verständnis** zwischen Interessierten und zuständigen Akteuren fördern.
- Erfahrungsaustausch zur Umsetzung von Maßnahmen im Landkreis und Orientierung an Best-Practice-Beispielen.
- Vor Ort eine offene Mobilitätskultur und ein **konstruktives Diskursklima** etablieren.

LÖSUNGSANSÄTZE

Der Runde Tisch Radverkehr

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

Fachliche Begleitung 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 Umsetzungsschritte.

GRUNDSÄTZE

- Bei der Gründung des Runden Tisches 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 Runden Tisches sichergestellt ist und damit ca. 20 Personen nicht übersteigt.
- Potenzielle ständige Mitglieder sind Personen aus den kommunalen Verwaltungen, der Politik, der Zivilgesellschaft sowie externe Fachkundige (an Zusammensetzung des Lenkungskreises orientieren). 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.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE THEMEN / AKTIONEN

Thema / Aktion	Beschreibung
Aktuelle Themen	Zu aktuellen Themen können niedrigschwellige Stimmungsbilder eingeholt werden.
Dialog zu Planungsständen	Zu Planungsständen kann frühzeitig informell beteiligt und diskutiert werden.
Gemeinsame Ortsbegehung / -befahrung	… mit Entscheidungstragenden und Mitgliedern können in ausgewählten, kritischen Situationen das persönliche und fachliche Verständnis fördern.

AKTEURE

Verantwortlich:	
Kreisverwaltung (Sitzungsvor-/nachbereitung, Außenkommunikation)	
Umsetzung gemeinsam mit den ständigen Mitgliedern:	
Kreisverwaltung und kommunale Verwaltungen	• Vertretende der sieben Verbandsgemeinden • Straßenverkehrsbehörde • Amt für Kreisstraßen
Kommunalpolitik	• jeweils fachlich engagierte Vertretende der politischen Fraktionen
Zivilgesellschaft	• Engagierte Personen aus der Bevölkerung • ADFC
Weitere Akteure und externe Fachkundige	• Planungsbüro (fachliche Begleitung) • Träger öffentlicher Belange (z.B. Landwirtschaft) • LBM Speyer
Unterstützung durch:	
Politik / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)	
Zu beteiligen:	
Themenbezogen ist die Einladung weiterer Akteure möglich.	

ERSTE SCHRITTE

- Interesse der potenziellen, ständigen Mitglieder ermitteln.
- Einrichtung des Runden Tisches auf Kreisebene diskutieren und beschließen.
- Erste Sitzung zum Selbstverständnis des runden Tisches und einem Einstiegsthema zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept vorbereiten.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	UM 01; UM 03; UM 04

- Kommunalpolitisches Mobilitätsforum. MOBILIKON, 2024. [Link]

Good Practice Beispiele:

- Runder Tisch Radverkehr Landkreis Neu-Ulm [Link]
- Runder Tisch Klimafreundliche Nahmobilität Dieburg [Link]
- Runder Tisch Radverkehr Idstein [Link]
- Runder Tisch Radverkehr Dreieich [Link]
- Forum für Aktive Mobilität Karlsruhe [Link]

UM 03 MAßNAHMEN EVALUIEREN

AUSGANGSLAGE

Während die Erhebung von Kennzahlen für den Kfz-Verkehr zu den Standardverfahren der kommunalen Verkehrsplanung gehört, liegen zum Fuß- und Radverkehr häufig keine Zahlen für einzelne Straßen vor. Auch zur Wirkung von umgesetzten Maßnahmen können oft nur wenige belastbare Aussagen getroffen werden.

Eine solide Datengrundlage und fundiertes Wissen über die Zusammenhänge bilden entscheidende Faktoren für die Entscheidungsfindung im Rahmen von Abwägungen von Maßnahmen und bei der öffentlichen Aushandlung von Zielkonflikten.

Aktuell gibt es Dauerzählstellen für den Radverkehr z.B. in der Stadt Landau. Für den Radverkehr liegen für den Landkreis kaum Zahlen aus Erhebungen vor. Lediglich die Fahrdaten aus der Aktion STADTRADELN sind ein Anhaltspunkt für die Radverkehrsstärken auf den einzelnen Verbindungen im Radverkehrsnetz des Landkreises. Es gibt Überlegungen für den Einsatz von mobilen Zählstellen für temporäre Erhebungen.



Beispiel für eine Dauerzählstelle für den Fuß- und Radverkehr in Landau an der LGS-Brücke (Quelle: landau.de)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Transparente und stichhaltige **Entscheidungsgrundlage** für Abwägungen im Planungsprozess schaffen.
- Über fundiertes **Wissen zur Wirkung** (intendierte und nicht-intendierte Auswirkungen) von umgesetzten Maßnahmen verfügen, um ggf. nachsteuern zu können.
- Erreichen der Klimaschutz- und Mobilitätsziele überprüfen.
- Zielkonflikte frühzeitig erkennen, benennen und verhandeln (insbesondere bei Maßnahmen mit hohem Konfliktpotenzial).
- Umsetzung von einzelnen Maßnahmen erleichtern und deren Akzeptanz fördern.

LÖSUNGSANSÄTZE

Erhebung und **Management von Daten** zum Radverkehr:

- Je nach Zielsetzung, Datenerhebung dauerhaft oder in abgesteckten Zeiträumen durchführen.
- Evaluation und Partizipation bei allen weitreichenden Maßnahmen als festen Baustein in den Umsetzungsprozess miteinplanen (siehe auch UM 01).
- Erhobene Daten öffentlich und frei zur Verfügung stellen (Open Data).
- Einheitliche Datenstrukturen für bessere Vergleichbarkeit etablieren (auch in Abstimmung mit Nachbarkommunen).

GRUNDSÄTZE

- Evaluation ist gleichzeitig Marketinginstrument. Es **liefert Argumente** für aktuelle und zukünftige Projekte. Entscheidungen sind weniger anfechtbar, wenn sie auf fundierten Daten basieren.
- Die Herausforderung bei der Evaluation liegt u. a. in der Kontinuität der Evaluation sowie in der technischen Umsetzung.
- Die freie und öffentliche Verfügbarmachung der vorhandenen und erhobenen Daten (Open Data) fördert die Nachvollziehbarkeit des Verwaltungshandelns und das Vertrauen in Entscheidungen.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Beschreibung
Open Data	Daten der öffentlichen Verwaltung, die für die Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht werden, sind eine Grundlage für die Wissens- und Meinungsbildung der Bevölkerung → Weiterführende Informationen: [Link]
Radverkehrs-Dauerzählstellen einrichten	Einrichtung von einer Dauerzählstelle auf besonders wichtigen Verbindungen des Radverkehrs: z.B. entlang der Pendler-Radroute Landau – Neustadt a. d. Weinstraße
ADFC-Fahrradklima-Test	Standardisierte Umfrage, die ein regelmäßiges und kostenneutrales Stimmungsbild zur kommunalen Entwicklung des Radverkehrs ermöglicht. Öffentliches Bewerben der Teilnahme durch die Kommunen. Es müssen mindestens 50 Personen für eine Auswertung daran teilnehmen. Bei der Auswertung aus dem Jahr 2024 haben lediglich in der Stadt Edenkoben genügend Personen teilgenommen.
Forschungsprojekte und Kooperation mit Hochschulen	Die Teilnahme an nationalen oder internationalen Forschungsprojekten ist eine Möglichkeit auch für Landkreise die Radverkehrsplanung wissenschaftlich zu begleiten und mit innovativen Methoden zu überprüfen und zu verbessern.

AKTEURE

Verantwortlich:
Kreisverwaltung / Kommunale Verwaltungen
Umsetzung gemeinsam mit:
Hochschulen (Forschungsprojekte) / externe Planungsbüros (z.B. Verkehrserhebungen)
Unterstützung durch:
Land & Bund (Förderung) / Politik / Nachbarkommunen / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)
Zu beteiligen:
Bürgerinnen und Bürger (je nach Anlass Betroffene und bestimmte Zielgruppen)

ERSTE SCHRITTE

- Technische Ausstattung für die Datenerhebung anschaffen.
- Anforderungen an die Datengrundlage formulieren → Welche Daten sind aussagekräftig und mit realistischem Aufwand zu erheben?
- Leuchtturmprojekte wählen und diese mit groß angelegter Kampagne und Evaluation begleiten.

HANDLUNGSBEDARF	■■■□□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧖⧖⧖⧖ - ⧖⧖⧖⧖ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	UM 01; UM 02; UM 04

- Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden. Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte. team red Deutschland GmbH. 2018. [Link]
- Evaluierung im Radverkehr – Praxishandbuch. Technische Universität Dresden. 2021. [Link]
- Evaluation zählt. Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. Umweltbundesamt. 2015. [Link]
- F&A zum ADFC-Fahrradklima-Test [Link]
- Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test [Link]

UM 04 UMSETZUNGSMONITORING EINFÜHREN

AUSGANGSLAGE

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept ist mit verschiedenen Herausforderungen verbunden. Sowohl finanzielle Hürden als auch ein hoher Verwaltungsaufwand und mangelnde Informations- und Wissensstände hemmen die Umsetzung von Maßnahmen.

Eine niedrigschwellige Dokumentation des Umsetzungsstandes und ein regelmäßiger Austausch zu aktuellen Herausforderungen und Erkenntnissen bei der Radverkehrsförderung können zu einer höheren Erfolgsquote des Radverkehrskonzepts beitragen.

Ein Umsetzungsmonitoring hilft den Kommunen den Überblick über Finanzen, Zeitpläne und politische Zusagen zu behalten.



Asphaltieren eines Rad-Wirtschaftsweges zwischen Usingen und Willmersdorf 2025 (eigene Aufnahme)

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- **Monitoring der Ziele** des Radverkehrskonzepts mit einer **niedrigschwelligen Plattform** und **Darstellungsweise**.
- **Umsetzung** der Maßnahmen durch Dokumentation des Fortschritts und Austausch zwischen den Gemeinden und Verbandsgemeinden **fördern.**
- Radverkehrsthemen auf der politischen Tagesordnung etablieren.
- Öffentliche Kommunikationsarbeit zur Radverkehrsförderung im Landkreis verbessern.
- **Transparenz und Akzeptanz** von Verwaltungshandeln, Planungen und deren Umsetzung erhöhen.

LÖSUNGSANSÄTZE

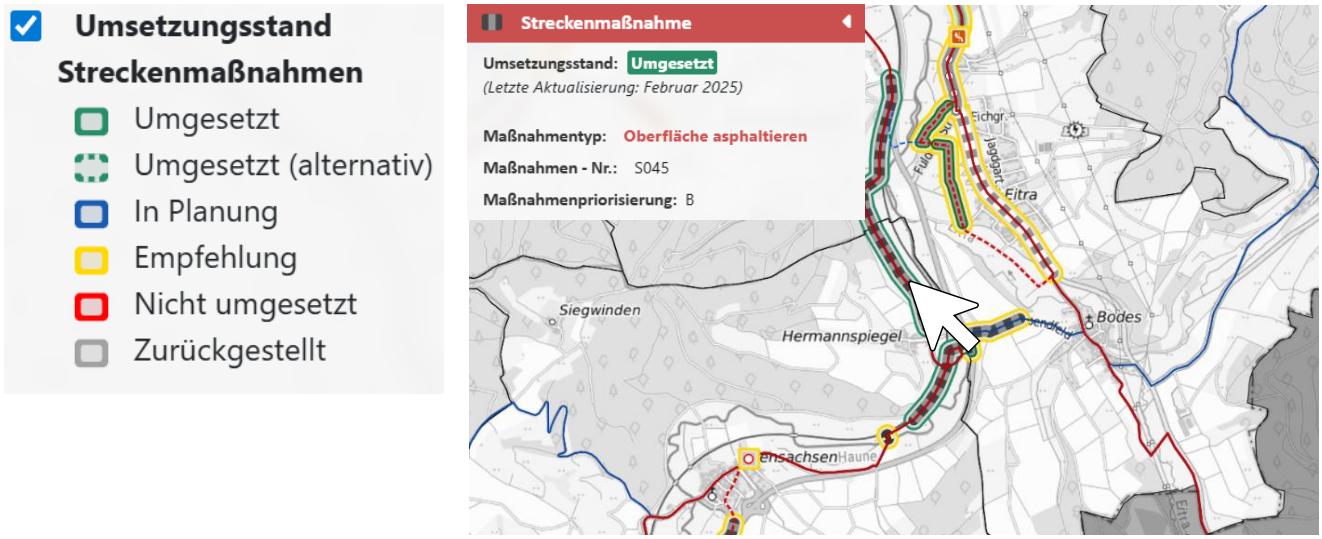
- Weiterentwicklung der im Radverkehrskonzept etablierten Planungs- und Darstellungstools:
    - **Umsetzungsmonitoring im WebGIS** mit Dokumentation des Umsetzungsstands anhand vordefinierter Kategorien.
    - Bei fertiggestellten Maßnahmen können Vorher-Nachher-Bilder verknüpft werden und weitere Informationen wie Gesamtkosten, Fördersumme, Ansprechpartner etc. hinterlegt werden.
- Feste Berichtszyklen etablieren: jährliche Abfrage des Umsetzungsstands.
- Integration eines Umsetzungsmonitorings in einen Runden Tisch Radverkehr (siehe UM 02).
- Nutzung von Evaluationsdaten zur Quantifizierung der Umsetzungsstände und Erfolge in einem Umsetzungsmonitoring (siehe UM 03).
- Das Radverkehrskonzept dynamisch anpassen: Aktualisierung der Prioritäten, Anpassung der Maßnahmenempfehlungen und der Netzplanung (**Förderung von Flexibilität und Dynamik**).

GRUNDSÄTZE

- Das Umsetzungsmonitoring sollte möglichst **niedrigschwellig** und **einfach** sein, um die Ressourcen der Verwaltungen zu schonen. Die Abfrage zum Umsetzungsstand kann z.B. mit einer geteilten Liste und möglichst wenigen und aussagekräftigen Kennzahlen erfolgen.
- Eine klare Zuständigkeit beim Landkreis koordiniert die jährlichen Abfragen.

EXEMPLARISCHER AUFBAU EINES UMSETZUNGSMONITORINGS IM WEBGIS

Kategorien für den Umsetzungsstand:	Darstellung im WebGIS und in der Maßnahmenbeschreibung:



Ausschnitt aus dem Umsetzungsmonitoring im WebGIS des Radverkehrskonzpets Landkreis Hersfeld-Rotenburg

AKTEURE

Verantwortlich:
Kreisverwaltung / Kommunale Verwaltungen
Umsetzung gemeinsam mit:
externes Planungsbüro / LBM Speyer
Unterstützung durch:
Politik / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, AGFFK, VCD)
Zu beteiligen:
Bürgerinnen und Bürger / Träger öffentlicher Belange

ERSTE SCHRITTE

- Entscheidung zur Einführung eines Umsetzungsmonitoring treffen und Verantwortlichkeiten bestimmen.
- Vorstellung im einzurichtenden Runden Tisch Radverkehr.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗ ⧗ ⧗ ⧗ - ⧗ ⧗ ⧗ ⧗ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	UM 01; UM 02; UM 03

Beispiele für ein WebGIS mit Umsetzungsmonitoring:

- Landkreis Main-Spessart [Link]
- Landkreis Gotha [Link]

- Umsetzungsbeschleunigung RadNETZ Baden-Württemberg, 2024 [Link].
- Leitfaden für die Evaluierung von Radverkehrsmaßnahmen in Kommunen, TU Dresden 2020 [Link].

Anlage 19

Bike+Ride-Bericht

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Bike+Ride-Bericht









Kreisverwaltung Südliche Weinstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Anlage 19

Juni 2025






Auftraggeber:

Landkreis Südliche Weinstraße

An der Kreuzmühle 2

76829 Landau

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

Bearbeitung:

Friederike van Garsel

Erik Drawe

Frankfurt am Main, Juni 2025

Inhalt

1 GRUNDLAGEN 4
2 TYPEN VON ABSTELLANLAGEN 6
3 METHODIK 8
4 BESTAND 9
5 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN 20
6 FÖRDERUNG UND UMSETZUNG 23

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur, denn das Angebot von geeigneten Abstellanlagen beeinflusst die Nutzung des Fahrrads in hohem Maße. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen (B+R-Anlagen), also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist aufgrund eingeschränkter Kapazitäten, insbesondere im Berufsverkehr, nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017) beträgt die mittlere Wegelänge zwischen Wohn- und Arbeitsort knapp 16 Kilometer.[1] Dabei unterscheiden sich die Wegelängen nach Raumtypen deutlich. In ländlichen Regionen, wie dem Landkreis Südliche Weinstraße, beträgt die mittlere Distanz in städtisch geprägten Räumen 14 Kilometer und in dörflich geprägten Räumen 19 Kilometer.[2] Dem gegenüber beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrenden am Tag in Deutschland vier Kilometer.[3] Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs ist ein Anstieg der mittleren Wegelänge für Radverkehr zu erwarten. Dennoch zeigen die Studienergebnisse, dass zahlreiche Wege, besonders Arbeitswege außerhalb der Reichweite eines Radfahrenden liegen.

Mithilfe einer Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV können neue Potenziale für den Radpendelverkehr erreicht werden. Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Rad können sowohl klimaschädliche CO_2-Emissionen als auch Luftschadstoffe wie Feinstaub- und Stickoxidemissionen verringert werden. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

Der Einzugsbereich eines Bahnhofs für den Radverkehr wird mit fünf Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1).[4] Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt vom Startpunkt (bspw. dem Wohnort) zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort (bspw. der Arbeitsstätte) zu betrachten. Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit höherwertige Fahrräder bspw. Pedelecs sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich auf 7–10 km. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrende auch höhere Anfahrten in Kauf.

[1] Mobilität in Deutschland 2017, infas, DLR, IVT und infas 360 (2019)

[2] ebd.

[3] ebd.

[4] Leitfaden Bike+Ride, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2019

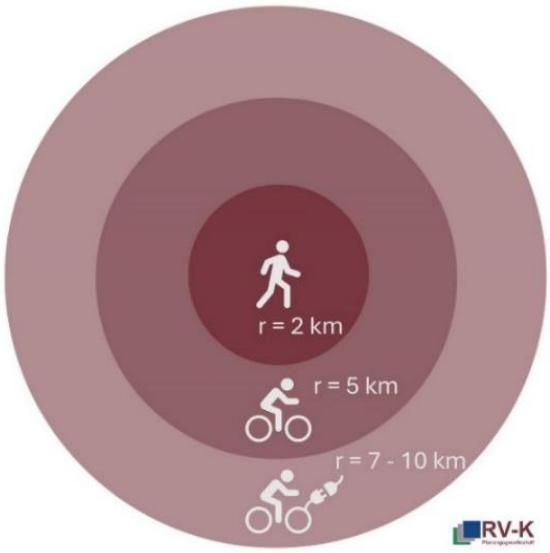


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle (Quelle: Eigene Darstellung)

Im Rahmen der *Infostelle Fahrradparken am Bahnhof* des Bundesamts für Logistik und Mobilität wurden zwischen November 2021 und Juni 2022 zwei Online-Crowdsourcing-Befragungen durchgeführt, um Informationen zum Nutzungsverhalten sowie Bahnhofsbewertungen zu erhalten.[5] Als Gründe, das Fahrrad häufiger für den Weg zum Bahnhof zu nutzen, wurden folgende Attribute besonders hoch bewertet: Abschließ-/ Einschließmöglichkeiten, überdachte Abstellplätze sowie eine höhere Anzahl an Abstellplätzen am Bahnhof. Daraus lässt sich ein großes Potenzial für bedarfsgerechte B+R-Anlagen ableiten.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell den B+R-Anlagen orientiert sich die Planungsgesellschaft RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV[6] und an dem Leitfaden zu Fahrradabstellanlagen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen[7].

Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausführungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

[5] Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität, Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, 2023

[6] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

[7] Leitfaden Fahrradabstellanlagen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, 2020

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzungsansprüche an Abstellanlagen (Quelle: Eigene Darstellung)

	Parkzeit			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
Nutzung	**Tagsüber**	**Abends**	**Nachts**	**Kurzfristig (< 2 h)**	**Mittelfristig (2-9 h)**	**Langfristig (> 9 h)**	**Soziale Kontrolle**	**Diebstahl-schutz**	**Wetter-schutz**	**Zentralität**	**Stand-sicherheit**
Haltestelle / Bahnhof	**x**	**x**	**-**	**-**	**x**	**-**	**++**	**++**	**++**	**+**	**+**
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr	**x**	**x**	**x**	**-**	**x**	**x**	**++**	**++**	**++**	**o**	**+**
Schule / Ausbildungsstätte	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	-	-	x	x	-	+	+	++	+	+
Wohngebäude	x	x	x	x	x	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

('x'=relevant / '-'=nicht relevant / '++'=sehr hohe Anforderungen / '+'=hohe Anforderungen / 'o'=weniger Anforderungen)

Bei Nutzungsart und Nutzungsansprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Um Fahrraddiebstählen an Bahnhöfen entgegenzuwirken, kann ein Überwachungssystem (per Video oder Personal) eingeführt werden. Diese verhindern nahezu vollständig Diebstähle innerhalb der zugangsgesicherten Anlagen und fördern dadurch die Bereitschaft zur Fahrradnutzung beim Pendelverkehr. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Diebstahl- und Wetterschutz sowie soziale Kontrolle von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus sind Zentralität und Standsicherheit ebenfalls wichtige Eigenschaften. Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) gewährleistet werden.

2 Typen von Abstellanlagen

Um die Akzeptanz von Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, müssen diese verschiedenste Kriterien erfüllen. In der nachfolgenden Tabelle 2 findet sich eine Liste mit einer Bewertung von gängigen Fahrradabstellanlagen. Weitere und tiefergehende Informationen zu Herstellern und qualifizierten Abstellanlagen finden sich bspw. in einem Qualitätsbericht des ADFC[8].

[8] ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle 2022, ADFC, Internet: https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle

Tabelle 2: Typen von Abstellanlagen (Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Typ	Bewer-tung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahlsi-cherheit	Einstell-komfort/ Stand-sicherheit	Bequem-lichkeit	Parkdichte	
1.	Anlehnbügel	+	+	++	+	+	
2.	Fahrradpark-haus	+	+	+	o	+	
3.	Fahrradbox	+	++	+	o	-	
4.	Beta-Parker	+	+	+	o	+	
5.	Sonderaus-führungen mit Rahmen-anschluss	o	o	o	+	-	
6.	Vorderradhal-ter	-	-	-	o	+	
7.	Senkrecht-Parker	-	o	o	-	-	
8.	Ältere Modelle	-	-	-	-	-	

('+'=gut / 'o'=mittel / '-'=schlecht)

3 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine B+R-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption für den Landkreis Südliche Weinstraße sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Stattdessen erfolgt als Grundlage für weitere Untersuchungen eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Bahnhöfe werden dafür mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht. Die Untersuchung fand im Mai 2025 außerhalb der Schulferien zwischen 8:30 und 12:30 Uhr statt.

Alle Bahnhöfe des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs im Landkreis Südliche Weinstraße werden hinsichtlich ihrer Frequentierung untersucht, die sich aus der Anzahl der Reisenden pro Tag ergibt[9]. Demnach werden Bahnhöfe mit über 1000 Reisenden pro Tag als „stark frequentiert“, Bahnhöfe mit 300 bis 1000 Reisenden pro Tag als „frequentiert“ und solche mit weniger als 300 Reisenden pro Tag als „schwach frequentiert“ kategorisiert (für eine Übersicht siehe Abbildung 2).

Pro Bahnhof wird eine Bewertungstabelle angelegt. Darin sind die Anzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung vermerkt. Da bei der Untersuchung die Auslastung der Fahrradboxen nicht ersichtlich ist, kann an den entsprechenden Bahnhöfen nur die Auslastung der anderen vorhandenen Fahrradabstellanlagen erfasst werden. Die Auslastung dieser Bahnhöfe ist zur Kenntlichmachung mit einem Asterisk „*“ versehen. Außerdem sind Typ, Zustand und das Vorhandensein einer Überdachung eingetragen. Während der Befahrung wurden zudem die Anzahl an defekten Fahrrädern und Wildparkern, also Fahrräder, die abseits von Fahrradabstellanlagen geparkt sind, erfasst. Eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Wildparkern kann zum einen darauf hinweisen, dass die vorhandenen Abstellanlagen ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzenden nicht angenommen werden. Abschließend wird jeder Bahnhof hinsichtlich der Fahrradabstellanlagen mit den Bezeichnungen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“, „ausreichend“ oder „mangelhaft“ bewertet und es werden Verbesserungspotenziale aufgezeigt. Auf Basis dieser Bewertung werden in Kapitel 5 Empfehlungen abgegeben. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind gegebenenfalls weitergehende Untersuchungen notwendig.

[9] Liste der Reisenden pro Tag an Schienenpersonenverkehr-Stationen in Deutschland, Bundesamt für Logistik und Mobilität, 2019, Internet: *https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SPV-Stationen_Reisende_Liste_Excel.html?nn=4252848*

4 Bestand

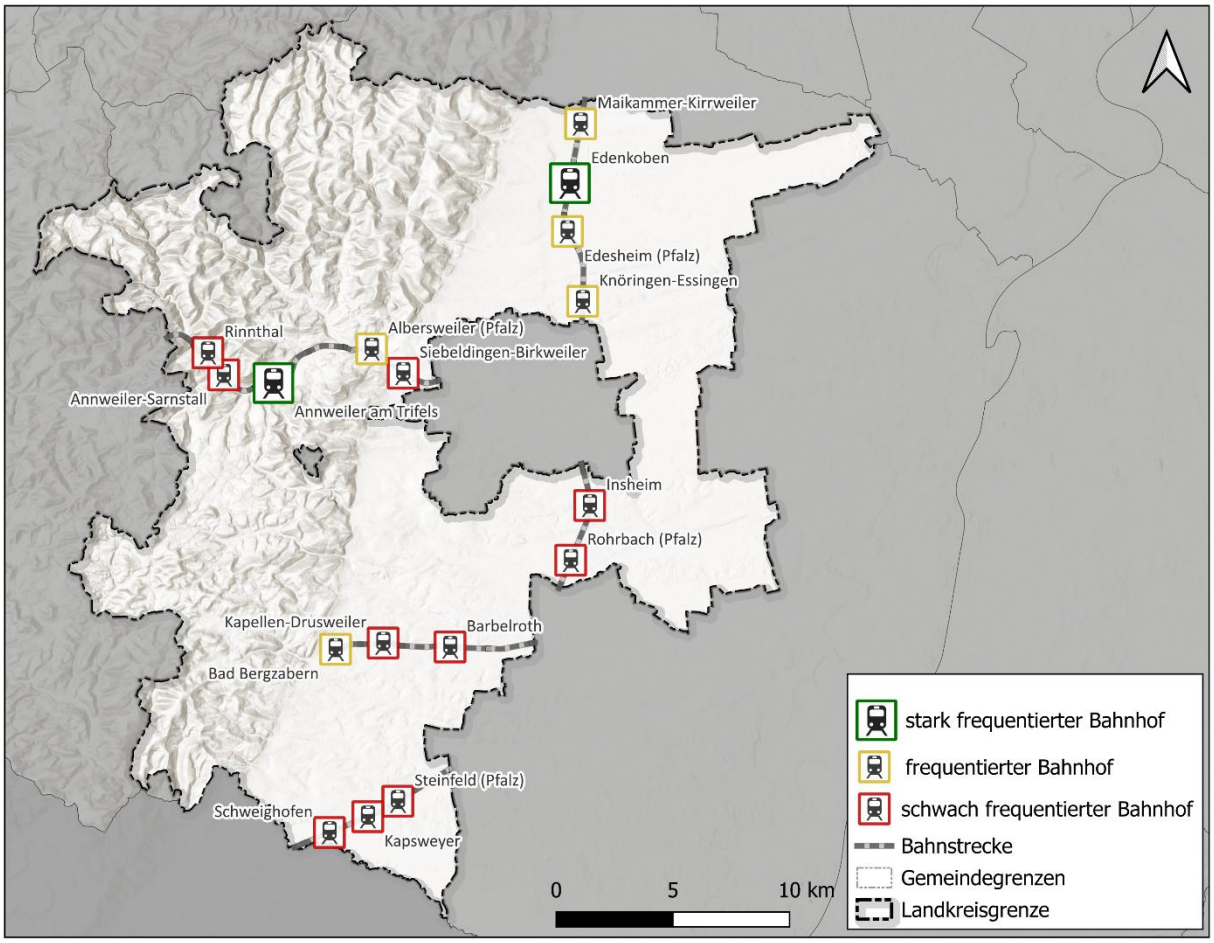


Abbildung 2: Bahnhöfe im Landkreis Südliche Weinstraße (Quelle: Eigene Darstellung)

Im Landkreis Südliche Weinstraße sind 17 betriebene Bahnhöfe vorhanden. Diese befinden sich auf den Bahnstrecken, die von Südwesten nach Norden sowie von Osten nach Westen durch den Landkreis verlaufen. Dadurch werden die Südwest-Nord-Verbindung Wissembourg – Neustadt (Weinstraße), sowie die Ost-West-Verbindungen Landau (Pfalz) – Pirmasens und Winden (Pfalz) – Bad Bergzabern bedient. Im Folgenden werden die bestehenden Abstellanlagen an den Bahnhöfen in die oben genannten Kategorien eingeteilt und differenziert bewertet.

4.1 Kategorie 1: Stark frequentierte Bahnhöfe

Die Bahnhöfe Annweiler am Trifels und Edenkoben der Kategorie 1 werden täglich von über 1.000 Reisenden genutzt. Die stark frequentierten Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendelaufkommen und dementsprechend einem hohen B+R-Nutzungspotenzial. Daraus ergeben sich für die Anlagen besonders hohe Anforderungen an die Erreichbarkeit, Sicherheit und komfortable Nutzung.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Annweiler am Trifels	38	0	3	60	22%	4				Gut
			1	40	18%	0	Fahrradpark-haus	+	+	Soziale Kontrolle und Diebstahlschutz gegeben, zielnah, obere Stellplätze nicht für alle Personen gut benutzbar
			2	3	33%	1	Betaparker	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, keine Überdachung
			3	17	29%	3	Betaparker	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah

Annweiler am Trifels: Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem sehr guten Zustand und erfüllen die Anforderungen an eine moderne Bike+Ride-Abstellanlage. Das Fahrradparkhaus bietet zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Es gibt außerdem eine Säule mit Ladeschließfächern für E-Bike-Akkus an der Abstellanlage Nr. 2. Dadurch, dass der Bahnhof nur von einer Seite aus zugänglich ist, sind alle Gleise gut von den Fahrradabstellanlagen zu erreichen.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Edenkoben	77	0	3	95	20% *	5				Gut
			1	10	/	/	Fahrradbox	+	+	Soziale Kontrolle und Diebstahlschutz gegeben, etwas abseits
			2	80	20%	5	beidseitiger Betaparker	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, etwas abseits
			3	5	/	/	Fahrradbox	+	+	Soziale Kontrolle und Diebstahlschutz gegeben, etwas abseits

Edenkoben: Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem sehr guten Zustand und erfüllen die Anforderungen an eine moderne Bike+Ride-Abstellanlage. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Lediglich die teilweise größere Entfernung von den Abstellanlagen zu den Gleisen ist nicht optimal.

4.2 Kategorie 2: Frequentierte Bahnhöfe

Die Bahnhöfe Albersweiler (Pfalz), Bad Bergzabern, Edesheim (Pfalz), Knöringen-Essingen und Maikammer-Kirrweiler werden täglich von 300 bis 1000 Fahrgästen genutzt und zählen somit zur Kategorie 2.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Albersweiler (Pfalz)	38	0	2	30	0%*	0				Sehr Gut
			1	20	0%	0	Betaparker	+	+	soziale Kontrolle gegeben, zielnah
			2	10	/	/	Fahrradbox	+	+	Diebstahlschutz und soziale Kontrolle gegeben, zielnah
Albersweiler (Pfalz): Die vorhandene Abstellanlage ist in einem sehr guten Zustand und erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Bike+Ride-Abstellanlage. Fahrräder können am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.										
Bad Bergzabern	18	0	1	48	6%	0				Befriedigend
			1	48	6%	0	Sonderausführung mit Rahmenanschluss	+	+	soziale Kontrolle gegeben, zielnah zu einem der Gleise
Bad Bergzabern: Die vorhandene Abstellanlage ist in einem guten Zustand. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Die Funktionalität der Abstellanlage ist für Fahrradfahrende nicht klar erkennbar, weshalb Fahrräder falsch abgestellt werden und die maximale Auslastung nicht zu erreichen ist. Es befinden sich nur an einer Seite des Bahnhofs Fahrradabstellanlagen, wodurch ein längerer Weg zum gegenüberliegenden Gleis entsteht.										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Edesheim (Pfalz)	75	0	2	34	54% *	0				Gut
			1	24	54%	0	Vorderradhalter	+	+	soziale Kontrolle gegeben, Diebstahlschutz teils gegeben, zwar zwischen Gleisen gelegen, trotzdem insgesamt zielnah
			2	10	/	/	Fahrradbox	+	+	Diebstahlschutz und soziale Kontrolle gegeben, zielnah
Edesheim (Pfalz): Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten in gutem Zustand vorhanden. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Die Abstellanlagen sind gut einsehbar, der Typ der Abstellanlage Nr. 1 ist aber nicht optimal. Fahrräder können nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. 4 der 13 abgestellten Fahrräder sind nicht am Vorderradhalter, sondern an den Pfosten der Überdachung angeschlossen. Bei Abstellanlage Nr. 1 besteht noch ausreichend Platz unter der Überdachung für mehr Abstellmöglichkeiten.									
Knöringen-Essingen	75	0	2	30	37%	1				Mangelhaft
			1	20	20%	1	Vorderradhalter	-	+	soziale Kontrolle gegeben, Diebstahlschutz teils gegeben, zwar zwischen Gleisen gelegen, trotzdem insgesamt zielnah
			2	10	70%	0	Vorderradhalter	+	+	Diebstahlschutz und soziale Kontrolle gegeben, zielnah

Knöringen-Essingen: Es sind auf beiden Seiten des Bahnhofs Abstellanlagen vorhanden und die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Zustand der beiden Abstellanlagen genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Die Abstellanlage Nr. 2 bietet Platz für weniger Fahrräder ist aber deutlich höher ausgelastet. Der Zustand der Abstellanlage Nr. 1 ist schlecht, die Abstellanlage ist teils zugewuchert, wodurch nicht alle Abstellmöglichkeiten nutzbar sind. Der Zustand der Abstellanlage Nr. 2 ist gut, wodurch sich auch die höhere Auslastung erklären lässt.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Maikammer-Kirrweiler	76	0	2	30	27%	3				Befriedigend
			1	24	75%	2	Betaparker	+	+	soziale Kontrolle gegeben, zielnah
			2	96	17%	1	Betaparker	-	+	soziale Kontrolle gegeben, zielnah, schlechter Zustand (zugewuchert)

Maikammer-Kirrweiler: Die vorhandenen Abstellanlagen entsprechen den Anforderungen an moderne Abstellanlagen und befinden sich auf beiden Seiten des Bahnhofs, jedoch ist Abstellanlage Nr. 2 in einem schlechten Zustand. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Die Abstellanlage Nr. 1 bietet Platz für weniger Fahrräder ist aber deutlich höher ausgelastet. Der Zustand der Abstellanlage Nr. 2 ist schlecht, die Abstellanlage ist teils zugewuchert, wodurch nicht alle Abstellmöglichkeiten nutzbar sind. Der Zustand der Abstellanlage Nr. 1 ist gut, wodurch sich auch die höhere Auslastung erklären lässt.

4.3 Kategorie 3: Schwach frequentierte Bahnhöfe

Bahnhöfe mit weniger als 300 Fahrgästen pro Tag werden der Kategorie 3 zugeordnet. Es sind keine Umsteigebeziehungen zu anderen Linien des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs vorhanden. Im Landkreis Südliche Weinstraße zählen die Bahnhöfe Annweiler-Sarnstall, Barbelroth, Insheim, Kapellen-Drusweiler, Kapsweyer, Rinnthal, Rohrbach (Pfalz), Schweighofen, Siebeldingen-Essingen und Steinfeld (Pfalz) in diese Kategorie.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Annweiler-Sarnstall	34	0	1	16	19%	1				Befriedigend
			1	16	19%	1	Betaparker	+	+	Etwas abseits der Gleise, soziale Kontrolle und Diebstahlschutz teilweise gegeben
Annweiler-Sarnstall: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind von Straße und Parkplatz aus gut einsehbar. Die Abstellanlage liegt jedoch etwas abseits des Bahnsteigs. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.										
Barbelroth	35	0	1	12	8%	0				Mangelhaft
			1	12	8%	0	Vorderradhalter	-	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, schlechter Zustand (teils zugewuchert)
Barbelroth: Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten sind zwar überdacht und liegen nah am Gleis, genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen und sind in einem schlechten Zustand. Bei dem vorhandenen Anlagentyp ist es nicht möglich, Fahrräder standfest am Rahmen anzuschließen. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Insheim	45	0	2	39	21% *	0				Ausreichend
			1	24	21%	0	Vorderradhalter	-	+	schlechter Zustand: Löcher in der Überdachung und zugewuchert, Soziale Kontrolle gegeben, zielnah zum westlichen Gleis
			2	15	/	/	Fahrradbox	+	+	größtenteils fehlt Beschilderung oder ist nicht mehr lesbar, soziale Kontrolle und Diebstallschutz gegeben, zielnah zum westlichen Gleis

Insheim: Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Zustand der Abstellanlage Nr. 1 genügt jedoch nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Die Beschilderung der Fahrradboxen ist nur noch selten vorhanden bzw. intakt. Es befinden sich nur an der westlichen Seite des Bahnhofs Abstellanlagen.

Kapellen-Drusweiler	35	0	1	19	5%	0				Mangelhaft
			1	19	5%	0	Anlehnbügel	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, keine Überdachung, Anlehnbügel unattraktiv bei schlechten Witterungsverhältnissen

Kapellen-Drusweiler: Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten ist ausreichend, Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Die Anlehnbügel liegen in direkter Nähe zum Bahnsteig, sind aber nicht überdacht. Außerdem befinden sie sich teilweise auf der Straßenbegrünung, wodurch die Nutzung bei schlechten Witterungsverhältnissen unattraktiv ist. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Kapsweyer	31	0	1	12	8%	0				Mangelhaft
			1	12	8%	0	Vorderradhalter	+	+	Soziale Kontrolle gegeben und Diebstahlschutz nur teils gegeben, zielnah, schlecht einsehbar, bei Dunkelheit unattraktiv
Kapsweyer: Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten ist ausreichend, aber der Typ der Fahrradabstellanlage entspricht nicht den modernen Standards. Die Anlage ist überdacht, aber wegen der Bauart des Witterungsschutzes uneinsichtig, wodurch sie nicht ausreichend diebstahlsicher und bei Dunkelheit unattraktiv für Radfahrende ist. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.										
Rinnthal	34	0	2	17	7%*	0				Gut
			1	14	7%	0	Sonderausführung mit Rahmenanschluss	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah
			2	3	/	/	Fahrradbox	+	+	Soziale Kontrolle und Diebstahlschutz gegeben, zielnah
Rinnthal: Die vorhandene Abstellanlage ist in einem guten Zustand und ermöglicht das standfeste Anschließen von Fahrrädern am Rahmen, bei diesem Typ der Abstellanlage ist die Funktionalität für Fahrradfahrende nicht klar erkennbar, wodurch die Diebstahlsicherheit und maximale Auslastungskapazitäten potenziell verringert werden. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Rohrbach (Pfalz)	43		2	25	32%	2				Mangelhaft
			1	20	40%	2	Vorderradhal-ter	-	+	Soziale Kontrolle ge-geben, zielnah zum westlichen Gleis, schlechter Zustand (zugewuchert)
			2	5	0%	0	Anlehnbügel	+	-	Soziale Kontrolle ge-geben, zielnah zum westlichen Gleis
Rohrbach (Pfalz): Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Zustand der beiden Anlagen genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Es gibt nur auf der westlichen Seite des Bahnhofs Abstellanlagen. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.										
Schweighofen	31	0	1	12	8%	0				Mangelhaft
			1	1	8%	0	Vorderradhal-ter	-	-	Soziale Kontrolle und Diebstahlschutz nur teils gegeben, etwas abseits vom Gleis, Rahmen der Über-dachung vorhanden aber Dach fehlt
Schweighofen: Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten genügen nicht den aktuellen Anforderungen. Zwar verfügt die Anlage über den Rahmen einer Überdachung, jedoch fehlt das Dach. Das zum Zeitpunkt der Erhebung angeschlossene Fahrrad wurde an den Rahmen der Überdachung statt an die Abstellanlage selbst angeschlossen, was auf die mangelhafte Sicherheit und Nutzungskomfort der Vorderradhalter hindeutet. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Siebeldingen-Birkweiler	38	0	1	24	8%	0				Mangelhaft
			1	24 (11 Bügel)	8%	0	Vorderradhalter plus Anlehnbügel	+	+	Soziale Kontrolle und Diebstahlschutz nur teils gegeben, trotz Gleisnähe kein guter Zugang zum Gleis
Siebeldingen-Birkweiler: Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Erreichbarkeit der Anlage genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Die Abstellanlage ist nur über kleine Stufen vom Gehweg aus erreichbar und der Weg zum Gleis ist nicht genügend ausgebaut. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.										
Steinfeld (Pfalz)	31	0	1	12	17%	0				Mangelhaft
			1	12	17%	0	Vorderradhalter	-	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, zur Hälfte zugewuchert
Steinfeld (Pfalz): Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten genügen nicht den aktuellen Anforderungen, der Typ und Zustand der Abstellanlage sind ungenügend. Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.										

5 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die folgende Übersicht fasst die oben detaillierter untersuchten Bahnhöfe im Landkreis Südliche Weinstraße sowie deren Bewertung zusammen.

Station	Kategorie	Stell-plätze	Auslas-tung	Defekte Fahrräder	Bewertung	Details
Albersweiler (Pfalz)	2	30	0%*	0	Sehr Gut	S. 12
Annweiler am Trifels	1	60	22%	4	Gut	S. 10
Annweiler-Sarnstall	3	16	19%	1	Befriedigend	S. 15
Bad Bergzabern	2	48	6%	0	Befriedigend	S. 12
Barbelroth	3	12	8%	0	Mangelhaft	S. 15
Edenkoben	1	95	20%*	5	Gut	S. 11
Edesheim (Pfalz)	2	34	54%*	0	Gut	S. 13
Insheim	3	39	21%*	0	Ausreichend	S. 16
Kapellen-Drusweiler	3	19	5%	0	Mangelhaft	S. 16
Kapsweyer	3	12	8%	0	Mangelhaft	S. 17
Knöringen-Essingen	2	30	37%	1	Mangelhaft	S. 13
Maikammer-Kirrwei-ler	2	30	27%	3	Befriedigend	S. 14
Rinnthal	3	17	7%	0	Gut	S. 17
Rohrbach (Pfalz)	3	25	32%	2	Mangelhaft	S. 18
Schweighofen	3	12	8%	0	Mangelhaft	S. 18
Siebeldingen-Birk-weiler	3	24	8%	0	Mangelhaft	S. 19
Steinfeld (Pfalz)	3	12	17%	0	Mangelhaft	S. 19

Die Bewertungen der Bahnhöfe im Landkreis Südliche Weinstraße ergab, dass ein Standort als „sehr gut“, vier Standorte als „gut“, drei als „befriedigend“, einer als „ausreichend“ sowie acht als „mangelhaft“ zu bewerten sind. Im Allgemeinen geht aus einem „gut“ bewerteten Standort ein leichter Handlungsbedarf hervor. Bei „befriedigend“ oder „ausreichend“ bewerteten Standorten liegt ein moderater Handlungsbedarf vor und „mangelhafte“ Standorte verfügen über einen dringenden Handlungsbedarf.

Bahnhöfe im Landkreis Südliche Weinstraße

Der Bahnhof Albersweiler (Pfalz) ist mit „sehr gut“ zu bewerten, der Bahnhof verfügt über ein bedarfsgerechtes Angebot an modernen Abstellanlagen in gutem Zustand und es besteht *kein Handlungsbedarf*.

Die Abstellanlagen der beiden Bahnhöfe der Kategorie 1 Annweiler am Trifels und Edenkoben sind mit „gut“ zu bewerten und verfügen über ein bedarfsgerechtes Angebot an Abstellanlagen. *Leichter Handlungsbedarf* besteht in Form der Errichtung einer Überdachung und einem potenziellen Ausbau der Abstellanlage Nr. 2 in Annweiler am Trifels. Der Bahnhof Edenkoben ist auf näher an den Gleisen liegende Standorte für die Fahrradabstellanlagen, insbesondere die Fahrradboxen der Fahrradabstellanlage Nr. 1, zu überprüfen.

Die Abstellanlagen der Bahnhöfe Edesheim und Rinnthal sind ebenfalls mit „gut“ zu bewerten. Es besteht ein bedarfsgerechtes Angebot an Abstellanlagen, *leichter Handlungsbedarf* besteht an beiden Bahnhöfen bei dem vorhandenen Typ der Abstellanlage, die vorhandenen Vorderradhalter bzw. Sonderausführung mit Rahmenanschluss sollten durch moderne und bedarfsgerechte Anlehnbügel ersetzt werden.

An den Bahnhöfen Annweiler-Sarnstall, Bad Bergzabern und Maikammer-Kirrweiler befinden sich Abstellanlagen, die als „befriedigend“ mit einem *moderaten Handlungsbedarf* zu bewerten sind. An allen drei Standorten gibt es keine Möglichkeit höherwertig Fahrräder abzustellen. Der moderate Handlungsbedarf in Annweiler-Sarnstall besteht darin, zu prüfen, ob es einen zentralen, gut einsehbaren Alternativstandort für die Fahrradabstellanlage nahe den Bahngleisen gibt. In Bad Bergzabern sollte die bestehenden Fahrradabstellanlage durch moderne und bedarfsgerechte Anlehnbügel ersetzt und durch eine zusätzliche moderne und bedarfsgerechte Fahrradabstellanlage in direkter Nähe zu Gleis 1 ergänzt werden. Der Zustand der Fahrradabstellanlage Nr. 2 in Maikammer-Kirrweiler sollte wieder so hergestellt werden, dass eine uneingeschränkte und komfortable Nutzung der Anlage möglich ist.

Die Abstellanlagen des Bahnhofs Insheim werden mit „ausreichend“ bewertet. Die Anlagen befinden sich in einem unzureichenden Zustand und nur auf der westlichen Seite des Bahnhofs. Es gibt keine Möglichkeit höherwertige Fahrräder abzustellen. Der *moderate Handlungsbedarf* besteht darin, den Zustand der Abstellanlagen zu verbessern und zu prüfen, ob es einen gut einsehbaren und zielnahen Standort für eine Fahrradabstellanlage auf der östlichen Seite des Bahnhofs gibt. Die bisherige Anlage ist durch moderne und bedarfsgerechte Anlehnbügel zu ersetzen.

An den Bahnhöfen Barbelroth, Kapellen-Drusweiler, Kapsweyer, Knöringen-Essingen, Rohrbach (Pfalz), Schweighofen, Siebeldingen-Birkweiler und Steinfeld (Pfalz) werden die Abstellanlagen als „mangelhaft“ mit einem *dringenden Handlungsbedarf* bewertet. An keinem dieser Bahnhöfe sind Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder vorhanden. In Knöringen-Essingen, Barbelroth, Rohrbach (Pfalz), Schweighofen und Steinfeld (Pfalz) befinden sich die vorhandenen Fahrradabstellanlagen in einem unzureichenden Zustand und sollten durch moderne, bedarfsgerechte Anlehnbügel in einer ausreichenden Anzahl ersetzt werden. In Schweighofen muss zudem die Überdachung erneuert werden. Es wird empfohlen, die vorhandenen Anlehnbügel in Kapellen-Drusweiler zu überdachen. Die Fahrradabstellanlage am Bahnhof Kapsweyer ist überdacht, aber wegen der Bauart des Witterungsschutzes uneinsichtig und unattraktiv für Fahrradfahrende. Deshalb sollte sie ersetzt werden und eine neue Fahrradabstellanlage mit überdachten Anlehnbügeln an einem gut einsehbaren und leicht auffindbaren Standort in Gleisnähe errichtet werden. In Siebeldingen-Birkweiler wird eine Verlegung der Fahrradabstellanlage empfohlen, da der bisherige Standort uneinsichtig und nicht ausreichend von der Straße und dem Gleis aus zugänglich ist. Es sind geeignete Standorte in Gleisnähe vorhanden. Diese sind zu prüfen und anschließend die Anlagen in einer modernen und bedarfsgerechten Art zu errichten.

Überblick

Im Allgemeinen ist zu empfehlen, dass Abstellstandorte, deren Auslastung bei über 90% liegen, auf eine Erweiterung der Stellplätze zu prüfen sind. Defekte Fahrräder und Dauerparker sollten von den Abstellanlagen entfernt werden. Während der Erhebung wurden keine wildparkenden Fahrräder erfasst. Unattraktive Abstelltypen, wie Vorderradhalter und Sonderausführungen mit Rahmenanschluss sind durch Anlehnbügel zu ersetzen. Dadurch steigen die Attraktivität und Praktikabilität der Abstellanlagen. An nicht überdachten Standorten ist eine Überdachung zu ergänzen, sodass Fahrräder wettergeschützt abgestellt werden können. Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder können an den Bahnhöfen Edenkoben, Albersweiler (Pfalz), Edesheim (Pfalz), Insheim und Rinnthal gefunden werden. Mit Sicht auf die wachsende Anzahl an Pedelecs und deren Vorteile in dieser topografisch anspruchsvollen Gegend sollten diese an allen Bahnhöfen nachgerüstet werden. Es wird empfohlen, dass die Auslastung der Fahrradboxen regelmäßig geprüft wird, um bei einer hohen Auslastung weitere Fahrradboxen aufstellen zu können und somit dem lokalen Bedarf an Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder gerecht zu werden.

Der Bedarf an Art und Anzahl von Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsradverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger, Kindertransporter und Lastenräder. Diese sind bei der Planung von Abstellanlagen dringend zu berücksichtigen. Auch die Errichtung von Abstellanlagen für Tretroller und E-Scooter kann bei Bedarf sinnvoll sein, da diese eine Sonderform des Bike+Ride darstellen. An mehreren Bahnhöfen im Landkreis Südliche Weinstraße wurden während der Erhebung an den Fahrradabstellanlagen oder wild geparkte Tretroller und E-Scooter

beobachtet. Ebenso kann an Bahnhöfen mit entsprechendem Potenzial eine Kombination aus Abstellanlage und Servicestation sinnvoll sein.

6 Förderung und Umsetzung

Es existieren zahlreiche Fördermöglichkeiten für den Bau von Fahrradabstellanlagen. Einen guten Wegweiser aller Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, aufgeschlüsselt nach Bundesland und Art der Fördermaßnahme, stellt das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) mit der *Förderfibel*[10] bereit. Diese wird laufend aktualisiert und kann daher unabhängig der nachfolgenden zum jetzigen Zeitpunkt gültigen Auflistung genutzt werden.

Aktuell sind dabei folgende Förderprogramme zu nennen:

- **Bike+Ride Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten[11]:**
  - Bundesweit
  - Kooperation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und der Deutschen Bahn (umfassendes Beratungsangebot)
  - Förderquote 70 % (85 % für finanzschwache Kommunen)

    Bagatellgrenze 5.000 Euro

- **Sonderprogramm Stadt und Land (bis 2030)[12]:**
  - Bundesweit
  - Förderquote i. d. R. 75 % (bei Finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %)
  - Keine Bagatellgrenze durch Bund vorgegeben

Um Kommunen bei der Planung, dem Bau sowie der Finanzierung von Fahrradabstellanlagen umfassend zu informieren und zu unterstützen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Informationsstelle *Fahrradparken an Bahnhöfen*[13] eingerichtet. Das Ziel dabei ist, zwischen den Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen, Deutsche Bahn sowie Flächeneigentümer*innen zu vermitteln und den Ausbau zu beschleunigen.

[10] *https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392*

[11] *https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive*

[12] https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadt-land_Inhalt.html;jsessionid=F01C71A6A61CFF579EA59F56DECA4922.live21321

[13] *https://radparken.info/*

Anlage 20

Rückmeldungen der Land- und Forstwirtschaft

Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP

Von: Weingut Scholler <info@weingut-scholler.de>
Gesendet: Freitag, 13. Februar 2026 08:39
An: Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP
Betreff: Radwegekonzept Birkweiler
Anlagen: Radweg.png

Sicherheitswarnung: Diese E-Mail stammt von außerhalb Ihrer Organisation. Seien Sie vorsichtig mit Anhängen und Links.

Guten Tag Frau Gronimus,

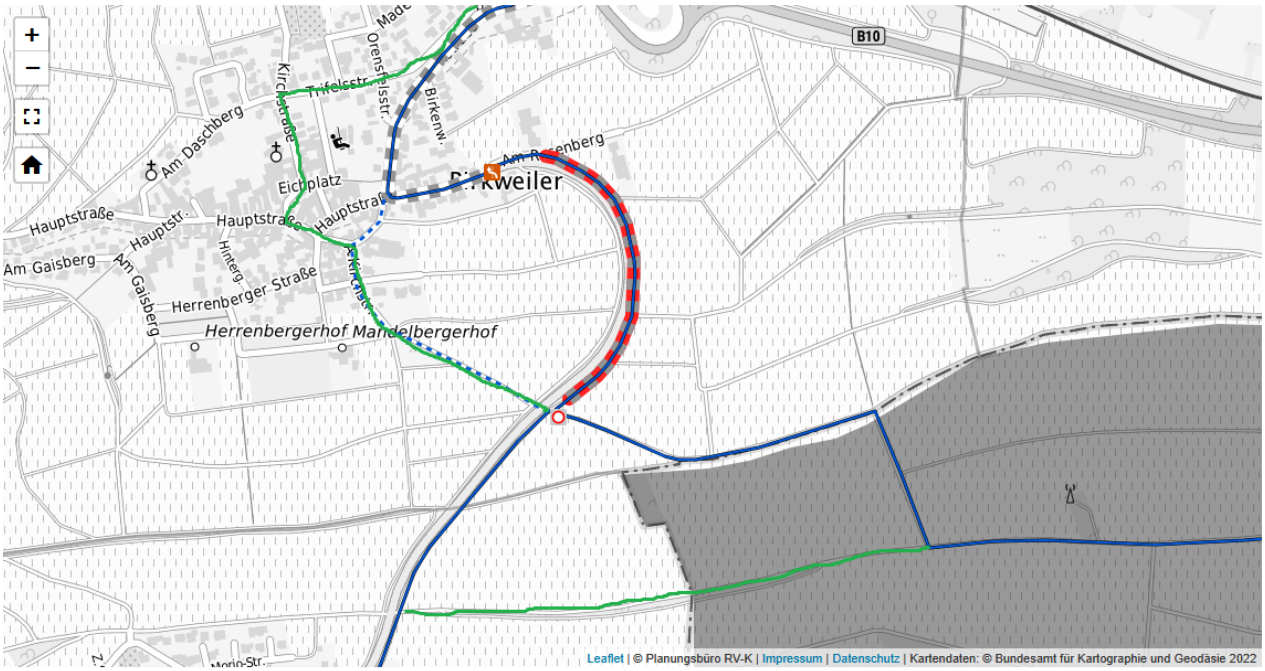
ich habe einen Radwegevorschlag in grün in die Karte eingezeichnet. Den alten Radweg instant zu setzen wird bei den Winzern eher kritisch gesehen.

Mit freundlichen Grüßen

Jakob Scholler
--
Weingut Scholler GbR
Inhaber Helmut und Jakob Scholler
Alte Kirchstraße 7
76831 Birkweiler
06345-3529

SCHOLLER
BIRKWEILER
PFALZ

Routenvorschlag: Birkweiler - Arzheim



Punktuelle Maßnahmen

- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Führung an Knotenpunkt verbessern
- Entwässerungsrinne entschärfen
- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Querungshilfe anlegen

Streckenmaßnahmen

- Bestehenden Weg verbreitern
- Brücke / Unterführung
- Benutzungspflicht Radweg aufheben
- Freigabe Einbahnstraße
- Fahrradstraße anordnen
- Kopfsteinpflaster optimieren

- Übergeordnete Radhauptverbindung (Kat. I)
- Alternative Verbindung (I)
- Radhauptverbindung (Kat. II)
- Alternative Verbindung (II)
- Basisverbindung (Kat. III)
- Alternative Verbindung (III)

Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP

Von: 88ar@gmx.de
Gesendet: Dienstag, 10. Februar 2026 20:30
An: Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP
Cc: ri_gessner@yahoo.de
Betreff: Radwegenetz SÜW

Sicherheitswarnung: Diese E-Mail stammt von außerhalb Ihrer Organisation. Seien Sie vorsichtig mit Anhängen und Links.

Hallo Frau Gronimus,

der BWV OV Edenkoben nimmt Stellung zu folgenden Vorhaben in der Gemarkung Edenkoben bei der Planung des Radwegenetzes des Kreises SÜW:

1.) P047:
- schmaler Feldweg mit sehr knappen Vorgewenden
- die neu gemachte Villastraße mit mittlerweile reduziertem Tempo eignet sich sowohl sicherheitstechnisch als auch touristisch viel besser

2.) P049
-Mittelinsel muss so konzipiert sein, dass auch Maischewagen/ Vollernter etc von Vöglerweg in gegenüberliegenden Feldweg einfahren kann -Feldwegeeinfahrt mind 3 m breit lassen (in Skizze 2,5 m dargestellt)

3.) S198
-max. einseitiger Radweg möglich

4.) P045
-Mittelinsel analog P049 von Blücherstraße in gegenüberliegende Staatsstraße

5.) Blücherstraße als Radhauptverbindung ungeeignet -knappe Vorgewende + enge Straße (2 Autos kommen nicht aneinander vorbei ohne, dass einer auf das Vorgewende fährt)

6.) P046
- Radweg an L516 entlang sehr gut und etabliert, daher ist es nicht notwendig einen 2. Ragweg parallel auszuweisen

Sollte etwas nicht verständlich sein können Sie mich gerne unter 017672852244 erreichen.

Vielen Dank für Ihre Mühe und ganz liebe Grüße Andrea Römmich

Gesendet mit der mobilen Mail App

Bedenken und Anregungen sowie Verbesserungsvorschläge zum Radverkehrskonzept SÜW

Bezüglich sämtlicher Maßnahmen die durch oder an landwirtschaftlich genutzten Gebieten liegen sollten Hinweisschilder wie z.B. „Gemeinsam geht's besser" o.ä. aufgestellt werden. Sonst könnte bei Radfahrern der trügerische Eindruck entstehen mit keinerlei Gefahren rechnen zu müssen.

Wir, die aktiven Betriebe des Weinbauorts Eschbach/ Pfalz sind die folgenden geplanten Maßnahmen einzeln durchgegangen und möchten folgendes vortragen, bzw. Verbesserungen einbringen:

Maßnahme: S076; Straße: K17

Verbesserungsvorschlag: Wenn ein befestigter Weg geschaffen werden sollte, sollte dieser als Wirtschaftsweg (Breite und Achslast für Wirtschaftswege) ausgebaut und für den Radverkehr freigegeben werden. Ein paralleler Wirtschaftsweg macht weder ökologisch noch ökonomisch Sinn, da nur zusätzliche Fläche versiegelt und verbraucht wird.

Maßnahme: P218; Straße: L509

Verbesserungsvorschlag: Kann so nicht durchgeführt werden, da ein Befahren der L509 von den Wirtschaftswegen aus nicht mehr möglich wäre (z.B. Hängerzug). Sollte trotzdem eine solche Maßnahme durchgeführt werden so sollte diese etwa 50m links oder rechts der jetzigen Überquerungsstelle angelegt werden, sodass das Einscheren/Einordnen auf die L509 weiterhin für landw. Gespanne oder LKW möglich bleibt. Die (grüne) Basisverbindung unterhalb der L509 sollte entfernt werden, da oberhalb bereits eine Radhauptverbindung im Radfahrkonzept besteht. Weiters wäre hier zu überlegen ob nicht ein gänzlich anderes, langfristig sinnvolles Konzept erstellt werden sollte, da die L509 die Umleitungsstrecke bei Sperrungen der B10 ist und evtl. später an die Ortsumgehung von Klingenmünster angeschlossen werden soll. Ein Beispiel wäre eine Unterführung, gemeinsam von landw. Verkehr und Radfahrern sowie Fußgängern nutzbar. Hier ähnelt vieles unseren Anregungen zur Maßnahme P213.

Maßnahme: P212

Verbesserungsvorschlag: Eine solche Maßnahme ist hier nicht nötig, da die geplante Radstrecke einfach 100m weiter auf dem Wirtschaftsweg verlaufen kann. Dieser weißt dann eine fast identische Führung wie die des Vorschlags auf. Zudem wäre das Einfädeln auf die Landauer Straße dann innerorts in einer 30kmh- Zone und damit deutlich weniger gefährlich!

Maßnahme: S078 Straße: L508

Verbesserungsvorschlag: Errichtung eines gemeinschaftlich genutzten Wirtschaftsweges (Achslast und Breite für Wirtschaftswege). Ansonsten könnte hier nicht in angrenzende

Wirtschaftswege eingefahren und die angrenzenden Flächen nicht bewirtschaftet werden. Die vorgeschlagene, alternative Verbindung hierzu ist nicht sinnvoll. Sie ist zu gefährlich, zu anstrengend und zu umwegig und würde aufgrund der körperlichen Beanspruchung kaum genutzt werden. Radfahrer und Fußgänger (mit Kindern!) würden weiterhin die L508 fahren bzw. laufen.

Maßnahme: P213 Straße: L509

Verbesserungsvorschlag: Ähnlich der Maßnahme P218! Es müssen LKW, landw. Hängerzüge abbiegen, bzw. sich von den seitlichen Straßen und Wirtschaftswegen auf die L509 einfädeln können. (Es können keine unüberfahrbaren Hindernisse aufgestellt werden.) Auch hier sollte evtl. ein langfristiges, zukunftssicheres Konzept geprüft werden, wie bei Maßnahme P218 bereits geschildert. Vorerst würden vlt. Andere verkehrsberuhigende Maßnahmen helfen. Eine Überquerungsstelle für Radfahrer und Fußgänger könnte im Bereich der Einmündung L509/Raiffeisenring, ca. 50m vor der jetzigen Überquerungsstelle, wahrscheinlich einfacher realisiert werden.

Maßnahme: S075

Verbesserungsvorschlag: Diese Maßnahme bitte nicht durchführen! Der Abschnitt wurde ab 2009 aufwendig renaturiert. Wie passt Renaturierung und Asphaltierung zusammen? Der Weg wird von vielen Fußgängern benutzt und ist ein Kleinod. Die durch die Renaturierung aufwachsenden Bäume und Büsche müssen z.B. in der Ernte oftmals umfahren werden, was ein Befahren des Banketts unausweichlich macht. Hier würde jedes Mal Schmutz auf den Asphaltweg gelangen und ihn dadurch gefährlich für Radfahrer machen. Auch die Unterhaltung würde sich verteuern, das Geld ist sowieso überall knapp! Daher sollten lieber die ausgesuchten Radverbindungen in besserem Zustand und nicht so zahlreich sein.

Maßnahme: S077

Verbesserungsvorschlag: Bei der Sanierung bitte die Breite und Achslast von landw. Wegen/ Wirtschaftswegen berücksichtigen. Außerdem sollten in diesem Zug die angrenzenden Bäume und Büsche weitläufig zurückgeschnitten und/oder mit Wurzelschnitten eingedämmt werden, dass das Problem der Wurzelaufbrüche nicht direkt wiederkommt.

Bemerkungen, Änderungswünsche und Vorschläge zum Radwegekonzept SÜW :

Essingen Süd I :

Wirtschaftsweg – L542 Richtung Hochstadt :

Auf der Route entlang der Bahnline LD-GER lässt es sich sicherer radeln, als auf einem, für die Landwirtschaft wichtigen Wirtschaftsweg.
Der, saisonal bedingt, auch Verschmutzungen aufweisen kann.
Der an dem Weg gelegene landw. Betrieb, sowie die angrenzenden Bewirtschafter hatten in vergangener Zeit öfter Probleme mit Beschwerden seitens der nutzenden Rad- und Mopedfahrer bzgl. Sauberkeit des Weges.
Es kommt regelmäßig zu völlig unnötigen verbalen Auseinandersetzungen mit Radlern.
Unerlaubte Zugriffe und Zutritte auf angrenzende Ackerflächen und das Betriebsgelände, sowie Diebstahl sind bereits vorgekommen und werden mit mehr Radverkehr nicht besser.
Wird dieser Weg zukünftig stärker frequentiert oder gar in der Planung belassen,
sehen wir hier sehr hohes Konfliktpotenzial, was wir grundsätzlich ablehnen..
Die bisherige Querung der Radfahrer L542 Richtung Osten stufen wir als sehr gefährlich ein, hier gilt Tempo 100 km/h, am Bahnübergang Essingen Dreihof im Süden kann dies im Bereich 50 km/h sicherer und übersichtlicher stattfinden.

Neubau Radweg B272 Essingen/Hochstadt :

Der Neubau eines Radweges entlang der B272 Essingen-Hochstadt inkl. 2 Querungen dieser extrem gefährlichen und stark befahrenen Bundesstraße erscheint uns als wenig sinnvoll.
Die Tatsache, dass man im Dämmerungs- und Nachtverkehr als Radler direkt gegen das Scheinwerferlicht der Autos und LKW`s der B272 auf Augenhöhe fahren muss und dabei die Sicht komplett verliert, macht die Variante extrem unsicher.
Wir schlagen daher eine, in der Karte aufgezeigte, Umlegung des Weges Richtung Norden auf den Weg parallel zum Hainbach vor. Von Ort zu Ort radeln auf sicherem Weg, ohne gefährliche Bereiche.
Es gilt : Gefahren gar nicht erst entstehen zu lassen !
Ein Ausbau des bestehenden Weges mit ordentlichem Unterbau (Abwasser-Kanaltrasse) könnte auch kostengünstiger sein, als ein kompletter Neubau entlang der B272.

Essingen Süd

I



- Vorschlag Alternativrouten

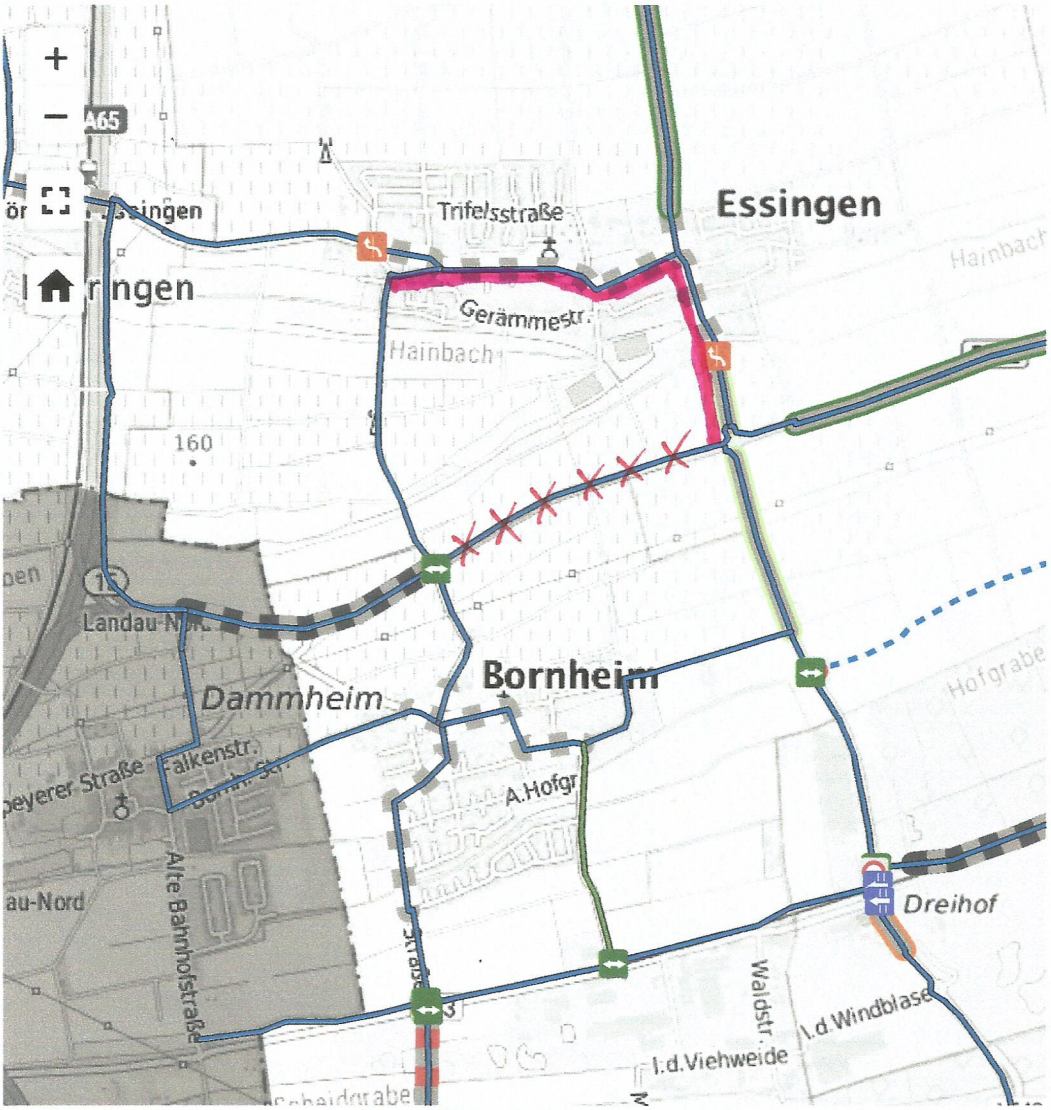
Essingen Zentrum II :

Der, in der Flurbereinigung 2015/2017, neu gebaute Wirtschaftsweg entlang der B272 Richtung Bornheim/Dammheim hat Aufgrund seiner Funktion als befestigter und erschließender Wirtschaftsweg für uns ein sehr hohes Gefahrenpotenzial !
E-Bike und Scooter-Fahrer mit 40-50 km/h unterwegs, Stöpseln in den Ohren und den Augen fest auf dem Handy, sind nicht auf einen, plötzlich aus der Rebzeile auftauchenden, Traktor oder eine Erntemaschine vorbereitet.
Leider gehört diese Fahrlässigkeit bei Radlern und Scooterfahrern schon zur Normalität.
Regelmäßige Stresssituationen für Radler und angrenzende Winzer, sowie die meist darauf folgende verbale Auseinandersetzung kennen wir bereits und lehnen dies ab !
Auf dieser Strecke von knapp 1 km Wirtschaftsweg stoßen etwa 500 Rebzeilen im rechten Winkel auf den Weg, also täglich ein Spießrutenlauf für Winzer und Radler.
Auch die geplante Querung der B272 auf Höhe Bornheim ist unsererseits als sehr gefährlich eingestuft.

Alternativ dazu soll, wie vorgeschlagen, gerne durch Essingen geradelt werden.
Bäckerei, Metzgerei und Weingüter am Wegesrand, wer etwas braucht kann sich hier mit allem eindecken, kann pausieren und dann über die weiterführenden Wege seine Tour fortsetzen.
Die Route durch das Dorf dient dem Tourismus, als auch der Wirtschaftlichkeit des ortsansässigen Handwerks.

Essingen Zentrum

II



Leaflet | © Planungsbüro RV-K | Impressum | Datenschutz | Kartendaten: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Essingen Nordwest III :

Der Neubau eines Radweges entlang der L542 Richtung Kleinfischlingen/Edesheim ist aus unserer Sicht eine nicht anzustrebende Routenführung.
Alleine die Kosten für diese Route dürften wohl extrem hoch sein.
Hier liegen nicht durchgängig Wirtschaftswege parallel zur Straße.
Und dort wo Wirtschaftswege liegen, stoßen, wie bereits an der B272 entlang, Weinberge auf die vorhandenen Wirtschaftswege.
Die selbe Situation, wie entlang der B272. Keine sichere Route, weder für angrenzende Winzer/Landwirte sowie die Radler.

Auf der ausgewiesenen Alternativroute hat sich seit Jahren bereits Radverkehr etabliert und ist akzeptiert, schon wegen der Verbindung Essingen zum Bahnhof Knöringen/Essingen,
sowie die Möglichkeit Richtung Edesheim und Neustadt/Weinstr. weiterzufahren.

Fazit :

Das Radfahren in der Gemarkung Essingen soll zukünftig sicherer, übersichtlicher und konfliktfreier für Weinbau, Landwirtschaft und Radler werden.

Wir weisen außerdem darauf hin, dass wir das Ausweisen von Radrouten durch Feld und Flur nur akzeptieren, wenn die als Rad-Route verplanten Wirtschaftswege ihren Status als
WIRTSCHAFTSWEG
mit allen damit verbundenen Eigenschaften dauerhaft behalten !

Das Ausweisen von Radstraßen auf Wirtschaftswegen, wie z.B. im Raum LD geschehen,
lehnen wir strikt ab !

Unsere Anregungen und Vorschläge haben wir zusammen mit Landwirten und Winzern der Ortsgemeinde Essingen diskutiert und für beide Seiten eine gangbare, sinnvolle und vor allen eine sichere Lösung ausgearbeitet.

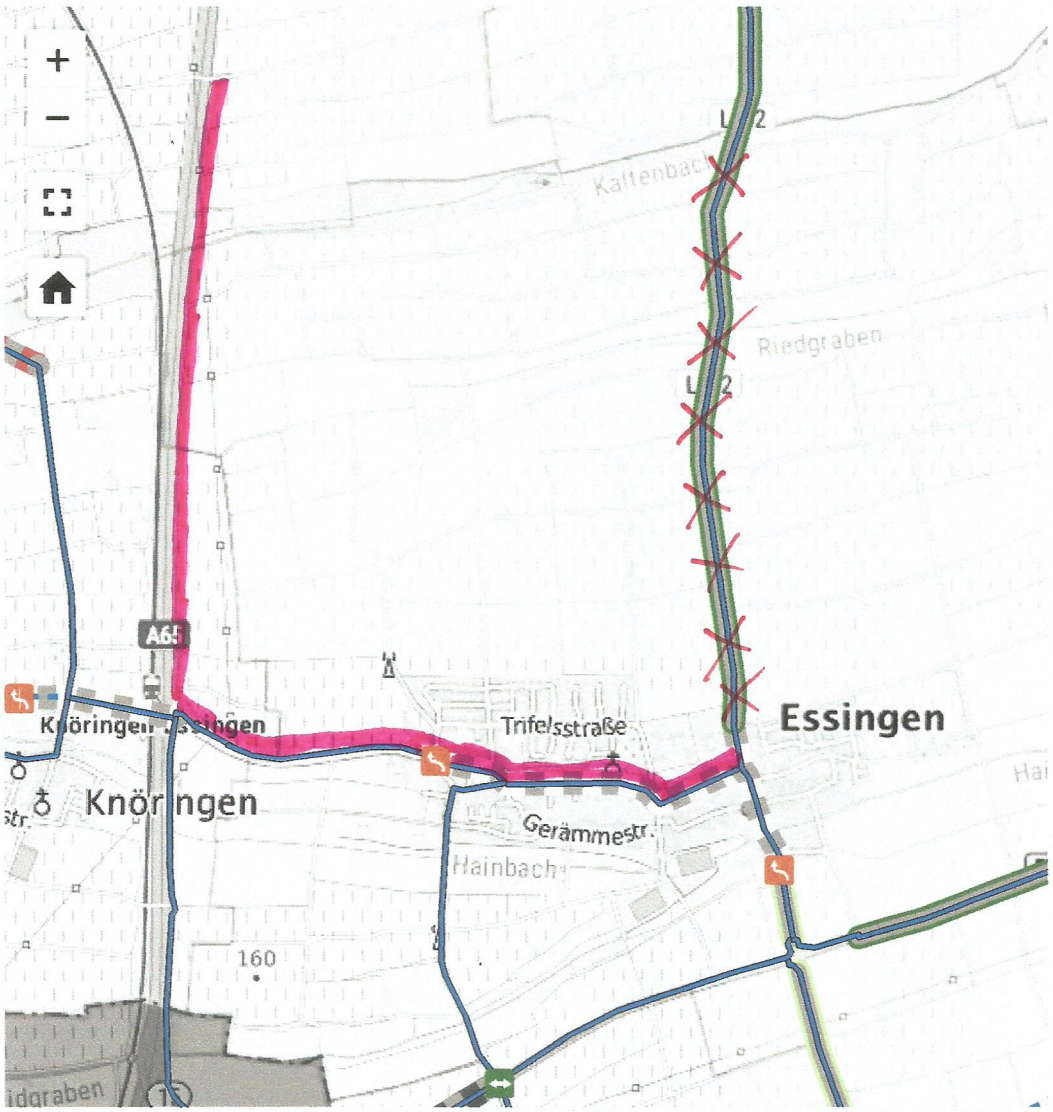
Wir bitten daher die Anregungen und Vorschläge zu berücksichtigen.

Bauern- und Winzerschaft Essingen
Vorstandschaft

Michael Gambert
Andreas Kattler

Essingen Nordwest

III



Leaflet | © Planungsbüro RV-K | Impressum | Datenschutz | Kartendaten: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

E-Mail von vkeller94@googlemail.com am 15.02.2026

Hallo und guten Abend!

Grundsätzlich habe ich sehr große Bedenken gegen weitere Ausweisung von Radwegen auf Wirtschaftswegen. Denn durch die Ausweisung als Radwegenetz vermittelt es den Fußgängern und Radfahrern einen Vorrang auf den Wegen der so nie eingeräumt und vermittelt werden darf. Denn in den Weinbauregionen im Sommer ist die Unfallgefahr extrem gesteigert. Bei der Bewirtschaftung unserer Weinberge ist es sehr gefährlich mit Anbaugeräten wie z.B. Laubschneider, da das Gerät vorm Schlepper angebaut ist und schon auf dem Straßenkörper noch rotiert bis der Fahrer den Wegeraum überhaupt erst einsehen kann. Ich denke alle Berufskollegen können jetzt schon über viele negative Erlebnisse mit Fußgängern und Radfahrern, egal ob Freizeitler, Hobbyrennfahrer sowie E-Bikler, berichten. Dabei gehen die Äußerungen und Beleidigungen sowie Beschimpfungen bis hin zu „Saubauern“. Und das ganze unter der Entstehung der Wirtschaftswege. Denn Alle Grundstücksbesitzer in einer Flurbereinigung bekommen auch derzeit noch ca. 7 – 9% Ihrer eingebrachten Flächen für spätere Wege und Ausgleichsmaßnahmen abgezogen. Dann müssen alle Teilnehmer den Ausbau der Wege bezahlen. Und zum Schluss müssen nur die Grundstückseigentümer den Unterhalt komplett alleine bezahlen. Ein weiterer Faktor der gegen Ausweisung spricht ist die derzeitige Rechtsprechung sogar schon bei Oberlandesgerichten mit der Ansicht, dass die Rechte der Grundstückseigentümer bedingt durch die Entstehung der Wege nicht mit weiteren Belastungen eingeschränkt werden dürfen. Noch ein Punkt von Wichtigkeit: Die meisten Satzungen in den Gemeinden geben eine Nutzung als Radweg derzeit nicht her.

Das nur ein kurzer Anriss von Bedenken. Für weitere Diskussionen stehe ich gerne auf Wunsch bereit.

Viele Grüße aus Göcklingen:

Hartmut Keller

Stellungnahme BWV Ortsgruppe Göcklingen + Ansässige Winzer (Nicht-BWV Mitglieder) zum Radwegekonzept SÜW

Sitzung am 09.02.2026

S075 – Wiesenweg zwischen Göcklingen und Eschbach

Dieser Weg wurde vor vier Jahren frisch geschottert (in benötigter Breite und ausreichendem Unterbau für den landwirtschaftlichen Verkehr) und befindet sich derzeit in einem gut zu befahrenden Zustand, mit angepasster Geschwindigkeit geht von diesem Weg keine Gefahr aus. In Kombination mit dem daneben fliesenden Grottenbach wurden einige Renaturierungsmaßnahmen umgesetzt. Diesen Weg jetzt zu asphaltieren und damit zu versiegeln, entbehrt nicht nur jeglicher Notwendigkeit zwecks Befahrbarkeit, sondern auch jeglicher Sinnhaftigkeit hinsichtlich des Natur- und Umweltschutzes.

Die Landwirtschaft spricht sich hier klar gegen die zusätzliche Versiegelung von Naturwegen aus!

S076 – neuer Radweg vom Friedhof Richtung Genossenschaft

Wichtige Radverbindung für Schüler und touristische Anbindung, “neuer“ Radweg muss östlich der K17 verlaufen, der unbefestigte landwirtschaftliche Weg soll nicht ausgebaut werden. Wir sehen die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit hier eine asphaltierte Verbindung Richtung Landau zu schaffen, da die alternative asphaltierte Verbindung über Mörzheim und damit über den steilen Setzerberg führt, was für Familien mit Kindern, älteren Mitmenschen oder Schüler ohne E-Bike mit großer Anstrengung verbunden ist. Allerdings wird befürchtet, das bei hoher Frequentierung des Radweges bei Ausbau des bisher bestehenden Grasweges die Gefahr von Unfällen mit landwirtschaftlichen Traktoren doch deutlich zunimmt. Deshalb ist bei Neugestaltung eines solchen Radwegs unerlässlich, dass dieser östlich der K17 verlaufen muss!

S054 – Verbindungsstück Pfalzklinikum Richtung Münsterweg / PWV Hütte

Ausbau wir auch von landwirtschaftlicher Seite sehr begrüßt, allerdings in der bisherigen Wegbreite, der notwendigen Traglast und dem passenden Unterbau, entsprechend den Richtlinien für ländlichen Wegebau (RLW)

S107 – letztes Teilstück Löhlweg

Auf der eingezeichneten Teilfläche befinden sich kaum Schäden in den Betonplatten, dieser Abschnitt ist falsch eingezeichnet! Unbedingt zu asphaltieren ist der kurze Teilabschnitt danach in westlicher Richtung (siehe Markierung und Satellitenbild). Dieser ist nur geschottert und bietet ein erhebliches Unfallrisiko, da er zusätzlich im Kurvenbereich liegt!. Der Ausbau dieses kurzen Teilstücks wird aus landwirtschaftlicher Sicht ebenfalls begrüßt, allerdings in der bisherigen Wegbreite und mit nötigem Unterbau.





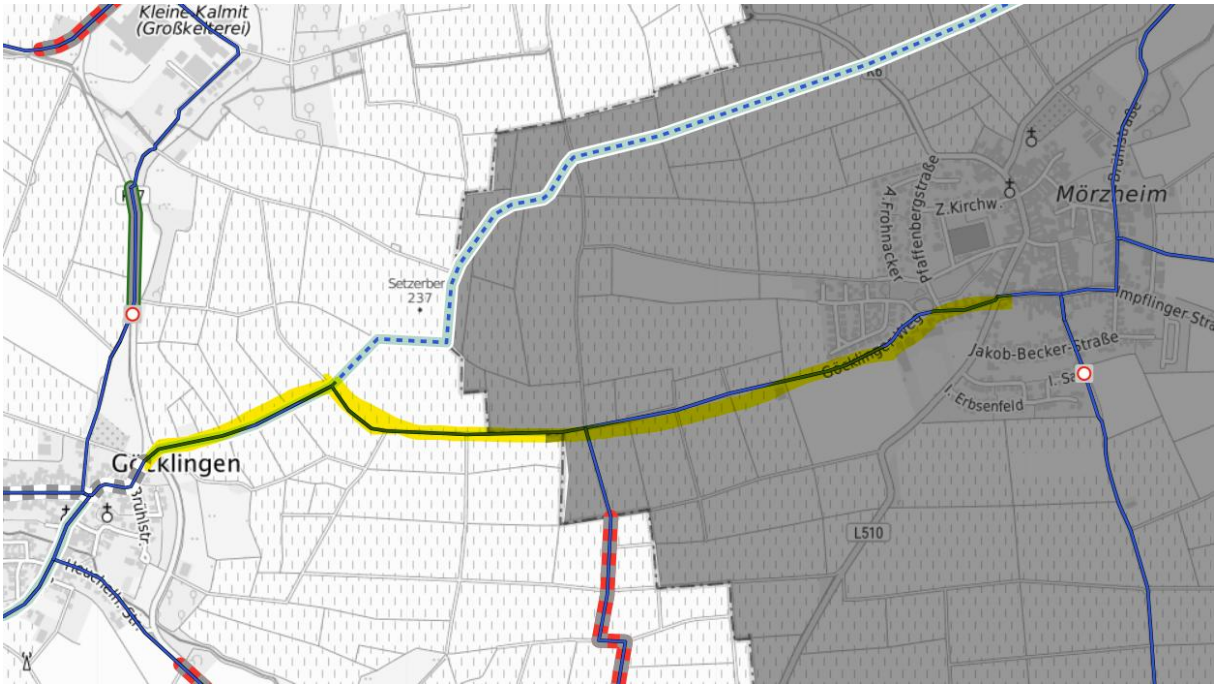
PRR_03 – alternative Pendlerroute Pfalzklinikum – Landau, Setzerweg hoch und gerade aus Richtung Landau

Der Ausbau dieser Route entbehrt jeder Notwendigkeit, da bereits asphaltierte Routen Richtung Landau vorliegen!

Statt dieser Route wäre ein Ausbau von S076 ÖSTLICHT der K17 deutlich sinnvoller, da dies im ebenen verläuft! (Höhenunterschied Göcklingen - Setzerberg 50 hm auf einer Länge von 650m).

Bestehende Route südlich davon (durch Mörzheim verlaufend) ist bereits asphaltiert und müsste nur mit einer neuen Tragschicht überzogen werden!

Die Landwirtschaft spricht sich hier klar gegen die zusätzliche Versiegelung von Naturwegen aus!



S101 – Vom Mörzheimer Weg runter Richtung Heuchelheim

Die Instandsetzung dieses Weges wird auch von landwirtschaftlicher Seite befürwortet, natürlich unter Berücksichtigung der bisherigen Wegbreite und nötigem Unterbau.

Bauern- & Winzerschaft Hochstadt
Hauptstraße 211
76879 Hochstadt

Landwirtschaftskammer Rheinland - Pfalz
z.H. Frau Gronimus
Chemnitzer Straße 3
67433 Neustadt a.d. Weinstraße

Hochstadt, 10.02.2026

Stellungnahme zur Radverkehrskonzept Südliche Weinstraße

Sehr geehrte Frau Gronimus, sehr geehrte Bearbeiter*

Hier sind unsere Änderungswünsche, Vorschläge und Bemerkungen.

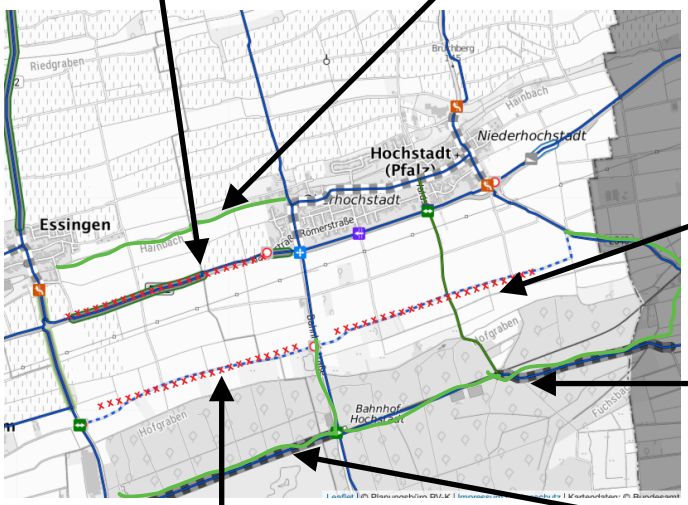


Bild 1

Bei Bild 1 haben wir auf drei Teile aufgeteilt.

In der Richtung WEST (K40/L542) haben wir in den vergangen Jahren viel Konfliktpotential durch Verschmutzungen der Wirtschaftswege. Des weiteren kommt dazu, dass ein Anschluss an der L542 auf den Radweg fast nicht möglich ist, da hier eine Treppe genommen werden muss. Hier auf der L542 ist auch die Überquerung bei Tempo 100km/h bei PKW / LKW schwierig
Als Alternative würden wir hier Vorschlagen, den Weg, den wir grün Markiert haben, neben der Bahnlinie LD-GER zu nutzen. Ab der K40 Richtung Essingen wurde der Weg in Q4/2025 komplett neu geschottert.

In Richtung OST, ist es wie bei West. Hier wird der Weg auch zusätzlich als „Haupt-Transportweg" des Gemüsebaus genutzt. Dadurch ist hier auch ein hohes Verkehrsaufkommen.
Bei beiden Teilen des Weges ist es so, dass es durch die Bewirtschaftung Verschmutzungen geben kann und gibt, Wie oben beschrieben, haben wir seit Jahren Unverständnis, über verschmutze Wege, Staub bei der Feldarbeit, und sogar Anfeindungen über Traktoren auf den Feldwegen.
Als Alternativen würden wir Vorschlagen, den Weg ab Zeiskam durch den Wald zu nutzen. Wobei wir es hier auch kritisch sehen den Weg im Wald zu asphaltieren.
Bei den Alternativen ist es zudem so, dass durch den Wald im Sommer Schatten gespendet wird. Dazu kommt noch, dass hier im Wald kaum bis gar kein Verkehr durch landwirtschaftliches Gerät ist.

In Richtung Essingen B272 sehen wir einen Neubau als kritisch.
Hier wäre es so, dass in der Dämmerung und in der Nacht direkt die Scheinwerferlichter der PKWs & LKWs auf Augenhöhe ins Gesicht scheinen und man die Sicht komplett verliert. Dabei ist auch die Kreuzung der B272 in Essingen direkt am Kreisverkehr bei einem hohen Verkehrsaufkommen als gefährlich einzustufen.
Hier würden wir als Alternative den „Kanalweg" entlang des Hainbach vorschlagen. Hier wäre vermutlich ein Ausbau günstiger als ein kompletter Neubau. Es wäre ggf. zu Prüfen, ob die Ver- / Entsorgungsbetriebe auch einen Ausbau mitfinanzieren würden.

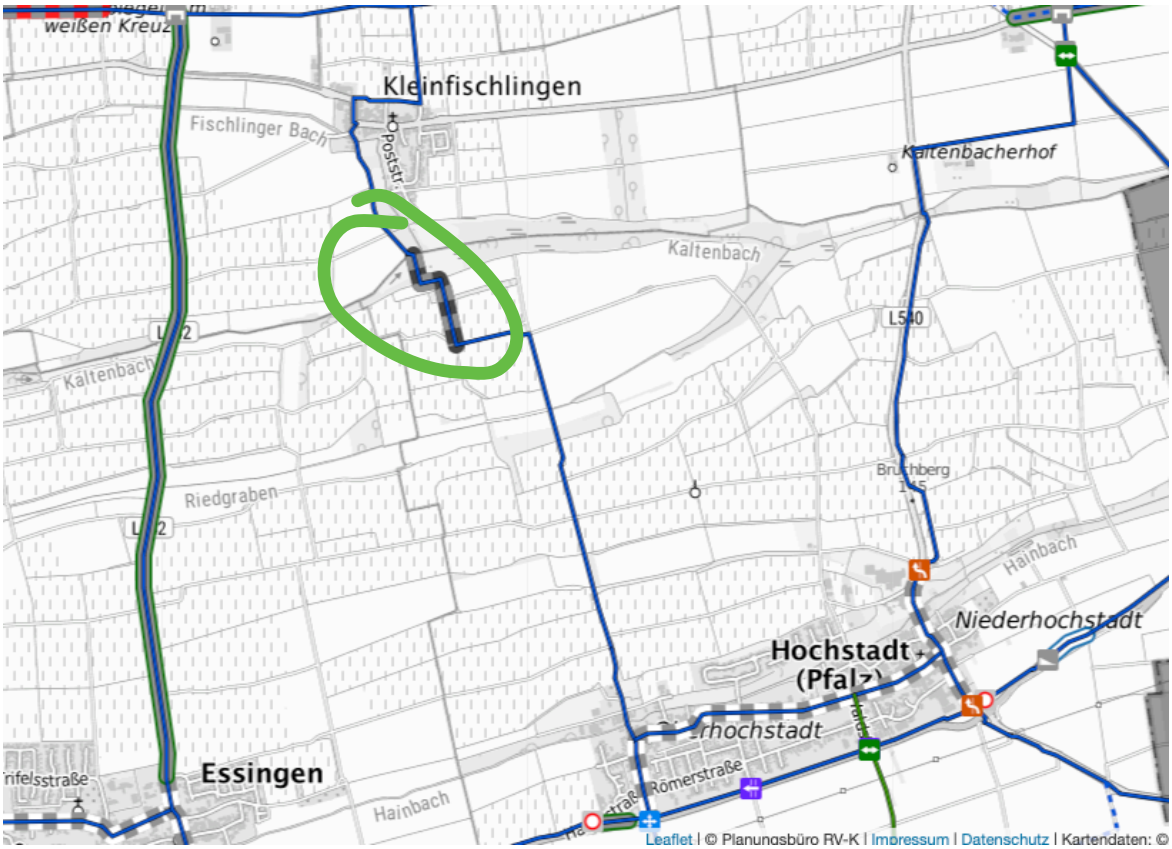


Bild 2

Bei Bild 2 ist es so, dass der grüne Kreis aktuell laut Legende asphaltiert werden soll. Hier ist es so, dass die Hohlwege in Sachen Naturschutz angelegt worden sind und hier für extra gepflasterte Wege angelegt worden sind um kleinsten Insekten etc. die Überquerung zu ermöglichen. Daher sehen wir die Änderung der Wegeverhältnisse hier aus Naturschutzgründen als nicht angepasst.

Unser Gesamtfazit:
Hochstadt soll in Sachen Radfahren in Zukunft sicherer, übersichtlicher und auch konfliktfreier für Bewirtschafter in Landwirtschaft, Weinbau und Radfahrer werden. Außerdem weisen wir darauf hin, dass wir das Ausweisen von Radrouten durch Feld und Flur nur akzeptieren, wenn die als Rad-Route verplanten Wirtschaftswege Ihren Status als **WIRTSCHAFTSWEG**
mit allen damit verbundenen Eigenschaften dauerhaft behalten!
Das Ausweisen von Radstraßen auf Wirtschaftswegen wie z.B. im Raum LD geschehen, lehnen wir strikt ab!

Wir haben unsere Anregungen und Vorschläge mit Landwirten und Winzern aus der Ortsgemeinde Hochstadt ausgearbeitet. Dabei haben wir nach Lösungen gesucht, die für alle Seiten vertretbar sein sollten. Außerdem hatten wir Austausch mit der BWS Essingen, da einige Wege Ortsübergreifend sind.

Wir **BITTEN** daher, unsere Vorschläge, Anregungen und Kritiken zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Friedrich Braun

Bauern- & Winzerschaft Hochstadt

Henrik Schweder, Patric Rummel, Friedrich Braun, Thomas Hörner, Tobias Stern, Christian Weiß, David Muth, Madleine Römer, Alexander Kästel sowie weitere Unterstützer unseres Berufstandes in Hochstadt

Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP

Von: klaus.hege@t-online.de
Gesendet: Montag, 19. Januar 2026 22:48
An: Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP
Betreff: Radwegekonzept Südliche Weinstraße
Anlagen: Radwegekonzept SÜW_Vorschlag Kapellen Drusweiler.jpg

Sicherheitswarnung: Diese E-Mail stammt von außerhalb Ihrer Organisation. Seien Sie vorsichtig mit Anhängen und Links.

Hallo Frau Gronimus,

anbei mein Vorschlag für das Radwegekonzept. Der geplante Verlauf scheint mir weder als Fahrradweg noch als ausgebauter Wirtschaftsweg sehr sinnvoll. Es ist ein wenig befahrener Grasweg mit hohem ökologischem Wert. Außerdem haben wir letztes Jahr mittig ein Blühstreifen ausgesät.

Daher mein Vorschlag der *grün* eingezeichnete Verlauf. Die Befestigung dieses Verbindungsweges würde uns aus landwirtschaftlicher und weinwirtschaftlicher Sicht sehr entgegenkommen. Vor allem bei der Logistik bei der Ernte.

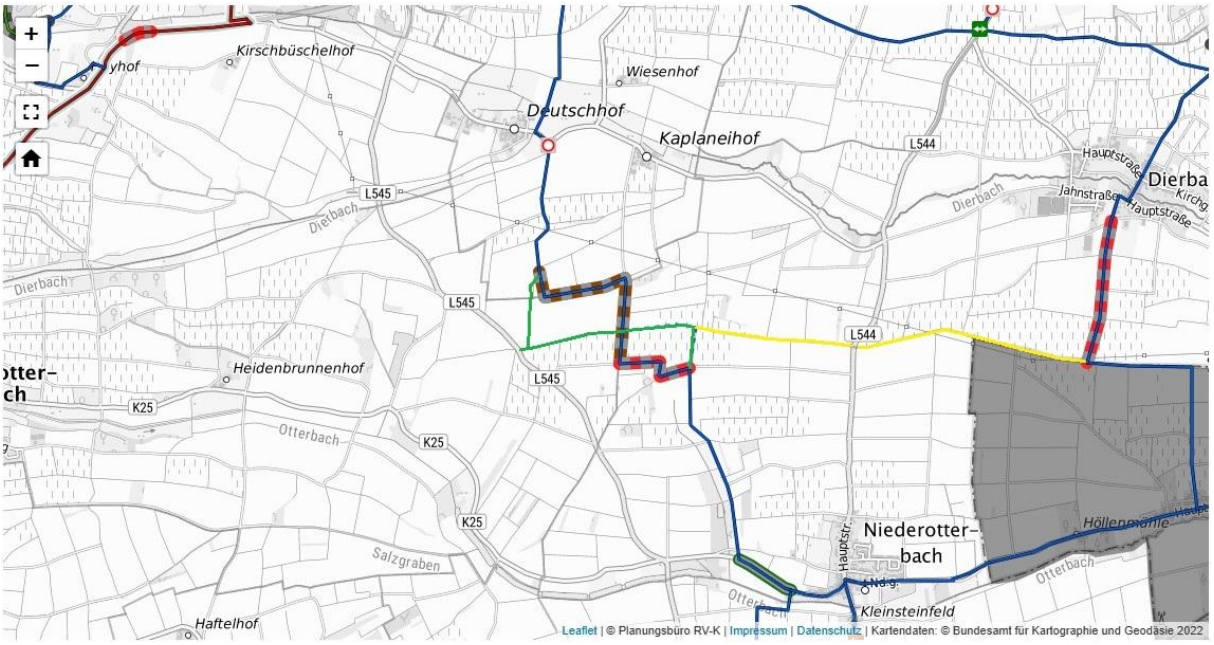
Noch vorteilhafter wäre zusätzlich der *gelb* eingezeichnete Weg Richtung L544.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Hege

Klaus Hege
Deutschhof 27
76889 Kapellen-Drusweiler
Tel. 06343/2467 od. 0160 9565 5627

Routenvorschlag: Steinberg – Kapellen-Drusweiler



Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP

Von: Weingut Ökonomierat Ziegler <Weingut-Dieter-Ziegler@t-online.de>
Gesendet: Donnerstag, 19. Februar 2026 18:12
An: Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP
Betreff: Weinbauverein Maikammer

Sicherheitswarnung: Diese E-Mail stammt von außerhalb Ihrer Organisation. Seien Sie vorsichtig mit Anhängen und Links.

Sehr geehrte Frau Gronimus,

Stellungnahme zum Radwegekonzept des Landkreises SÜW

Wir lehnen das Konzept für den Bereich der Nutzung bestehender Wirtschaftswege ab.

Hierfür gibt es keine Beschreibung wie die Nutzung von landwirtschaftlichen Verkehr und Radfahrer funktionieren soll.
Hier einige Stichworte:
Wir soll der Abstand beim Überholen bzw. im Gegenverkehr gewährleistet sein? (1,50 m)
Wie sieht die gegenseitige Rücksichtnahme aus? Gibt es öffentliche Infos für die Fahradnutzer.?
Wie soll die Regelung bei der Bewirtschaftung der Weinberge im Sommer (Laubschneider) aussehen?

Sie kennen sicherlich noch mehr Argumente und werden diese entsprechend formulieren.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Ziegler

Weinbauverein Maikammer
Michael Ziegler
Weinstraße Nord 41
67487 Maikammer
Tel. 06321-5001
www.oekonomierat-ziegler.de

Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP

Von: Matthias Doll <matze1191@web.de>
Gesendet: Dienstag, 10. Februar 2026 12:45
An: Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP
Betreff: Radwegekonzept Südliche Weinstraße
Anlagen: Radwege.png

Sicherheitswarnung: Diese E-Mail stammt von außerhalb Ihrer Organisation. Seien Sie vorsichtig mit Anhängen und Links.

Guten Tag Frau Gronimus,

für das erstellte Radverkehrskonzept des Landkreises Südliche Weinstrasse sehen wir als BWV Ranschbach einen problematischen Berührungspunkt zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und den Fahrrad-Fahrern an der Stelle, an der die Fahrradfahrer aus Richtung Birkweiler kommend in den Feldweg Richtung Landau münden.

Der Feldweg Richtung Landau in den die Fahrradfahrer münden, ist die Hauptverkehrsader der landwirtschaftlichen Fahrzeuge.

Unser Vorschlag wäre, dass die Fahrrad-Fahrer bereits am Ortsende Birkweiler - Weingut Gies Düppel - in den landwirtschaftlichen Weg Richtung Landau
entlang der B 10 - zu leiten. (im Anhang rot eingezeichnet)

In diesem Bereich herrscht viel weniger landwirtschaftlicher Verkehr. Durch die paralle verlaufende B 10 ist die Gefahr durch Ein- und Ausfahrende landwirtschaftliche Maschinen reduziert.

Bei Rückfragen gerne telefonisch melden 0151 27071092

Mit freundlichen Grüßen
Matthias Doll
Vorsitzender BWV Ranschbach

> **Gesendet:** Mittwoch, 14. Januar 2026 um 11:02
> **Von:** dirk.gerling@bwv-rlp.de
> **An:** dirk.gerling@bwv-rlp.de
> **Betreff:** Radwegekonzept Südliche Weinstraße
>
> Sehr geehrte Damen und Herren,
>
> der Landkreis Südliche Weinstraße hat ein Radverkehrskonzept mit umfangreichen Maßnahmenvorschlägen erstellt mit der Zielsetzung ein attraktives Radwegenetz im Landkreis zu schaffen. Das Konzept wurde in den Verbandsgemeinden mit den Gemeinden besprochen. Derzeit läuft die Öffentlichkeitsbeteiligung im Internet, bei der von Bürgern und Betroffenen Kommentare abgeben werden können. Die Planung kann unter folgendem Link eingesehen werden:
>
> Radverkehrskonzept des Landkreises Südliche Weinstraße
>
> Das Konzept weist zahlreiche Maßnahmenvorschläge aus, die aus punktuellen Maßnahmen aber auch Streckenmaßnahmen bestehen. Viele Maßnahmenvorschläge finden auch auf Wirtschaftswegen statt, sodass Berührungspunkte mit der Landwirtschaft nicht ausgeschlossen sind. Daher bitten wir Sie für Ihren Zuständigkeitsbereich die Vorschläge anzuschauen und uns Rückmeldung zu geben bzw. Bedenken und Anregungen mit zu teilen. Bitte senden Sie diese an Frau Susanne Gronimus von der Landwirtschaftskammer (Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP susanne.gronimus@lwk-rlp.de, Tel. 06321- 9177647). Sie sammelt die Stellungnahmen und reicht sie gebündelt an die Kreisverwaltung bzw. den Planungsträger weiter. Da die Frist für die Meldungseingabe bis zum 15. Februar läuft erbitten wir Ihre Anregungen an uns bis zum 11. Februar. Kommentare können auch direkt in der Karte abgeben werden.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass wie auf der o.g. Internetseite veröffentlicht, am Dienstagabend, den 20. Januar um 18:00 Uhr eine Informationsveranstaltung als Livestream zum Radverkehrskonzept stattfindet. Zutritt ist auch über die o.g. Seite möglich.

Bei Fragen sprechen Sie uns gerne an.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Gerling
Hauptgeschäftsführer

Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e.V.
Bezirksgeschäftsstelle Vorder- und Südpfalz
Martin-Luther-Straße 69
67433 Neustadt
Tel.: 06321-9274710
Fax.: 06321-9274711
mail to: dirk.gerling@bwv-rlp.de
www.bwv-rlp.de

Präsident: ÖR Eberhard Hartelt
Hauptgeschäftsführer: Dirk Gerling
Vereinsregisternummer: 14 VR 2586
Registergericht: Amtsgericht Mainz
UST-ID: DE149046449

Routenvorschlag: Birkweiler - Arzheim



Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP

Von: Weinbauverein St. Martin <kontakt@weinbauverein-sankt-martin.de>
Gesendet: Samstag, 17. Januar 2026 16:26
An: Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP
Betreff: WG: Radwegekonzept Südliche Weinstraße

Sicherheitswarnung: Diese E-Mail stammt von außerhalb Ihrer Organisation. Seien Sie vorsichtig mit Anhängen und Links.

Sehr geehrte Frau Gronimus,

vielen Dank für die Möglichkeit, im Rahmen des Radverkehrskonzepts des Landkreises Südliche Weinstraße Stellung zu nehmen.
Grundsätzlich begrüßen wir eine strukturierte und sichere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Tourismus. Gleichzeitig bestehen aus landwirtschaftlicher Sicht erhebliche Bedenken hinsichtlich eines weiteren Ausbaus des Radwegenetzes, insbesondere in und um landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Feldwege.
In den vergangenen Jahren ist zunehmend zu beobachten, dass es vermehrt zu Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und landwirtschaftlichem Verkehr kommt. Dabei zeigt sich, dass ein Teil der Radnutzenden risikobereiter und oftmals ohne ausreichende Rücksichtnahme unterwegs ist. Mit einem weiter steigenden Radverkehrsaufkommen ist aus unserer Sicht eine Zunahme von Gefahrensituationen und Unfällen nicht auszuschließen.
Vor diesem Hintergrund halten wir es für zwingend erforderlich, dass im Zuge eines Ausbaus oder einer Modernisierung des Radwegenetzes deutlich und unmissverständlich auf die besondere Unfallgefahr hingewiesen wird. Insbesondere muss klar kommuniziert werden, dass landwirtschaftlicher Verkehr auf Wirtschaftswegen grundsätzlich Vorrang hat auch wenn diese als Radweg gewidmet sind.

Für die Nutzerinnen und Nutzer der Radwege sollte eindeutig erkennbar sein, dass sie bei entgegenkommendem oder überholendem landwirtschaftlichem Verkehr auszuweichen haben – gegebenenfalls auch durch Anhalten oder Absteigen vom Fahrrad. Landwirtschaftliche Arbeiten und der notwendige Fahrzeugverkehr dürfen durch ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen nicht behindert oder gefährdet werden.
Ebenso muss verhindert werden, dass durch die Nutzungskonflikte neue Unfallschwerpunkte in den Weinbergen entstehen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie der reibungslose Ablauf landwirtschaftlicher Tätigkeiten 24/7, müssen hierbei oberste Priorität haben.
Wir bitten daher, diese Aspekte bei der weiteren Planung und Ausgestaltung des Radverkehrskonzepts angemessen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
Friedrich Seeber

Weinbauverein St. Martin
https://www.weinbauverein-sankt-martin.de/

Mitglied im Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e.V.
Handelsregisternummer: VR 2586, Amtsgericht Mainz

1. Vorsitzender
Friedrich Seeber
Edenkobener Str. 29
67487 St. Martin
mobil: +49 (0)170 5511 928

Von: Vanessa.Seyfried@bwv-rlp.de <Vanessa.Seyfried@bwv-rlp.de> **Im Auftrag von** dirk.gerling@bwv-rlp.de
Gesendet: Mittwoch, 14. Januar 2026 11:02
An: dirk.gerling@bwv-rlp.de
Betreff: Radwegekonzept Südliche Weinstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landkreis Südliche Weinstraße hat ein Radverkehrskonzept mit umfangreichen Maßnahmenvorschlägen erstellt mit der Zielsetzung ein attraktives Radwegenetz im Landkreis zu schaffen. Das Konzept wurde in den Verbandsgemeinden mit den Gemeinden besprochen. Derzeit läuft die Öffentlichkeitsbeteiligung im Internet, bei der von Bürgern und Betroffenen Kommentare abgeben werden können. Die Planung kann unter folgendem Link eingesehen werden:

Radverkehrskonzept des Landkreises Südliche Weinstraße

Das Konzept weist zahlreiche Maßnahmenvorschläge aus, die aus punktuellen Maßnahmen aber auch Streckenmaßnahmen bestehen. Viele Maßnahmenvorschläge finden auch auf Wirtschaftswegen statt, sodass Berührungspunkte mit der Landwirtschaft nicht ausgeschlossen sind. Daher bitten wir Sie für Ihren Zuständigkeitsbereich die Vorschläge anzuschauen und uns Rückmeldung zu geben bzw. Bedenken und Anregungen mit zu teilen. Bitte senden Sie diese an Frau Susanne Gronimus von der Landwirtschaftskammer (Susanne Gronimus, Landwirtschaftskammer RLP susanne.gronimus@lwk-rlp.de, Tel. 06321- 9177647). Sie sammelt die Stellungnahmen und reicht sie gebündelt an die Kreisverwaltung bzw. den Planungsträger weiter. Da die Frist für die Meldungseingabe bis zum 15. Februar läuft erbitten wir Ihre Anregungen an uns bis zum 11. Februar. Kommentare können auch direkt in der Karte abgeben werden.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass wie auf der o.g. Internetseite veröffentlicht, am Dienstagabend, den 20. Januar um 18:00 Uhr eine Informationsveranstaltung als Livestream zum Radverkehrskonzept stattfindet. Zutritt ist auch über die o.g. Seite möglich.

Bei Fragen sprechen Sie uns gerne an.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Gerling
Hauptgeschäftsführer

Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e.V.
Bezirksgeschäftsstelle Vorder- und Südpfalz
Martin-Luther-Straße 69
67433 Neustadt
Tel.: 06321-9274710
Fax.: 06321-9274711
mail to: dirk.gerling@bwv-rlp.de
www.bwv-rlp.de

Präsident: ÖR Eberhard Hartelt
Hauptgeschäftsführer: Dirk Gerling
Vereinsregisternummer: 14 VR 2586
Registergericht: Amtsgericht Mainz
UST-ID: DE149046449

E-Mail von Philipp Hannemann (Philipp.Hannemann@wald-rlp.de) vom 08.02.2026

Sehr geehrter Herr Drawe,

bitte entschuldigen Sie die äußerst späte Rückmeldung. Ich hoffe, dass unsere Belange noch berücksichtigt werden können.

Aus forstbehördlicher Sicht möchten wir darauf hinweisen, dass Forstbetriebswege im Wald immer als wassergebundene Wege mit einer Tragschicht aus Schotter aufgebaut sind und grundsätzlich nicht asphaltiert werden.

Wassergebundene Wege weisen für den Wald und für die Waldbewirtschaftung zahlreiche Vorteile gegenüber Asphaltwege aus:

- Wassergebundene Wege sind wasserdurchlässig und versiegeln im Gegensatz zu Asphaltwegen den Boden nicht, was den natürlichen Wasserhaushalt im Wald stört. Daher wird durch wassergebundene Forstbetriebswege das Wasser besser im Wald zurückgehalten.
- Der Bau und die Instandhaltung von Forstbetriebswegen mit Schotter sind im Vergleich zu Asphalt deutlich günstiger. Da Waldwege meist nur geringem, aber oft schwerem (Forstmaschinen) Verkehr ausgesetzt sind, ist Schotter die wirtschaftlichere Wahl. Ebenfalls nehmen Asphaltwege bei Baumfällarbeiten leichter Schaden. Schotterwege lassen sich leichter reparieren – Schlaglöcher können einfach mit neuem Schotter aufgefüllt und gegradert werden. Asphalt leidet im Wald oft unter Frostschäden und Rissbildung durch Wurzelwerk und ist schwerer zu reparieren. Hinzu kommt, dass wassergebundene Wege für den Kommunalwald förderfähig sind, Asphaltwege nicht.
- Geschotterte Wege sind naturnäher und fügen sich besser in die Umgebung ein. Asphaltierte Wege zerschneiden die Natur stärker und stören das Landschaftsbild. Darüber hinaus heizt sich Asphalt im Sommer stark auf, was das Waldinnenklima beeinträchtigen kann.

Eine Asphaltierung der Deckschicht zur Verringerung des Kraftaufwands beim Fahrradfahren, wie beispielsweise in den Maßnahmen S130 und S131 geplant, ist daher aus forstbehördlicher Sicht nicht genehmigungsfähig.

Auf Fahrradfahrer kann insofern Rücksicht genommen werden, als im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen bei wassergebundenen Forstbetriebswegen im Rahmen der Förderrichtlinien möglichst kleines Kornmaterial in die Deckschicht eingebaut wird.

Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

--

Philipp Hannemann

Forstamtsleiter

Landesforsten Rheinland-Pfalz

FORSTAMT HAARDT