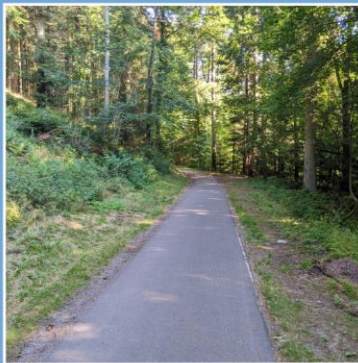




Radverkehrskonzept Landkreis Südliche Weinstraße

Erläuterungsbericht



Auftraggeber:

Kreisverwaltung 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:

Erik Drawe

Lara Heinritz



Frankfurt am Main, Juli 2026

Inhalt

1	EINFÜHRUNG	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Planungsraum und Planungstiefe.....	2
1.4	Gesetzliche Grundlagen	3
1.5	Grundsätze der Radverkehrsplanung	4
2	VORGEHEN	4
3	GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG	5
3.1	Radverkehrspotenzial.....	5
3.2	Unfallanalyse	6
3.3	Fahrdaten STADTRADELN.....	8
3.4	Online-Beteiligung – Ideenfindung.....	9
3.5	Online-Beteiligung – Umfrage	10
3.6	Lenkungskreis	12
3.7	Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise	12
3.8	Weitere Beteiligung.....	12
3.9	Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung.....	13
4	RADVERKEHRSNETZ	15
4.1	Zielnetz Radverkehr.....	15
4.2	Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz	16
4.3	Pendler-Radrouten	16
5	MAßNAHMENENTWICKLUNG	17
5.1	Grundlagen Maßnahmenplanung	17
5.1.1	Innerorts	17
5.1.2	Außerorts.....	18
5.2	Maßnahmenprogramm	19
5.2.1	Sofortprogramm.....	20
5.2.2	Planungsprogramm	21
5.3	Priorisierung der Maßnahmen	22
5.4	Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis	23
5.5	Musterlösungen	24
5.6	Prinzipiskizzen	24
5.7	Bike-and-Ride-Untersuchung	25
5.8	Radverkehr auf landwirtschaftlichen Wegen	25

5.8.1	Ausbaustandard land- und forstwirtschaftliche Wege	26
5.8.2	Rückmeldungen aus der Landwirtschaft	27
5.8.3	Empfehlungen zum Miteinander auf landwirtschaftlichen Wegen	29
5.8.4	Verkehrssicherungspflicht und Haftung bei Wirtschaftswegen.....	30
6	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	32
6.1	Aufbau der Handlungssteckbriefe.....	32
6.2	Übersicht der Handlungssteckbriefe	35
7	WEITERES VORGEHEN	36
7.1	Umsetzung.....	36
7.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange	37
7.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	37
7.4	Webdokumentation	38
8	ANHANG	39

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Der Landkreis Südliche Weinstraße möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Lokale Emissionen (Lärm, Schadstoffe) werden vermieden und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dadurch können langfristig erhebliche Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur sowie Gesundheitskosten eingespart werden.

Eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur fördert zusätzlich die selbstständige und selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen und ermöglicht auch Menschen mit Einschränkungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die externe Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von November 2024 bis Mai 2026 statt.

1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zugrunde:

- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden und Orts- und Stadtteile miteinander verbindet.
- Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit einer überschlägigen Kostenrahmenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsarten (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von Kommunen und überregionalen Ebenen (Land Rheinland-Pfalz).

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst das Gebiet des Landkreises Südliche Weinstraße. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteile angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte. Zusätzlich werden alle schienengebundenen Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs angebunden.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen. Entlang dieses Netzes werden auch die Ortsdurchfahrten des Radverkehrs betrachtet, die entlang der Hauptverkehrsstraßen oder in getrennten Netzen auf Nebenstraßen verlaufen können.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern sind weitere Distanzen und anspruchsvolle Topografie, wie sie teilweise im Planungsraum vorhanden ist, immer weniger ein Hindernis für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Soweit für kreisangehörige Kommunen Radverkehrskonzepte oder anderweitige Radverkehrsplanungen vorliegen, werden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und die Schnittstellen abgestimmt. Die Planungstiefe von Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf Landkreisebene (siehe Abbildung 1).

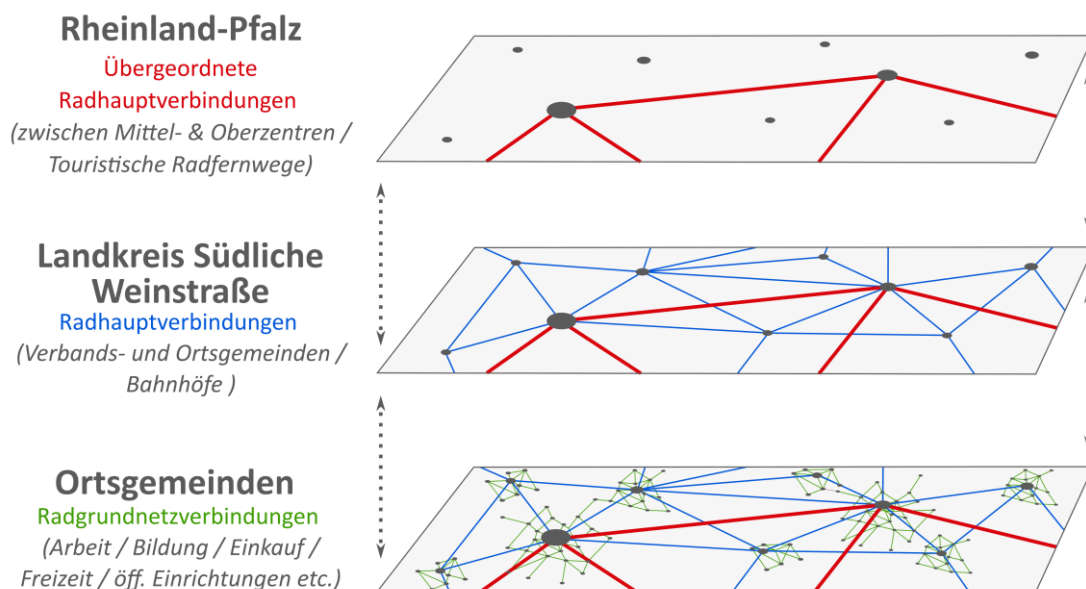


Abbildung 1: Aufbau Radverkehrsnetz und Zuständigkeiten (Quelle: Eigene Darstellung)

Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines zielorientierten und integrierten Radverkehrsnetzes, werden Netze aus kommunalen Konzepten als lokale Verbindung (Netzkategorie III – Radgrundverbindung) aufgenommen, sofern sie sich nicht mit dem Zielnetz des Landkreiskonzeptes überschneiden.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Die Planungsgesellschaft RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zugrunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV),
- Landesstraßengesetz (LStrG) Rheinland-Pfalz.

Als planerische Grundlagen werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹,
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022),
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)²,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)³ und
- der Nationale Radverkehrsplan 3.0⁴.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der E Klima⁵ ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, welches als Erweiterung der FGSV-Regelwerke gedacht ist. Darin ist formuliert, dass die Belange des Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Verkehrs zu priorisieren sind. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ebenso herangezogen.

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

² Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.

³ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

⁴ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.

⁵ Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2022, Köln.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort/Attraktivität: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und mit möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird angestrebt. Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise in getrennten Netzen über Kfz-arme Nebenstraßen fahren.

Erkennbarkeit Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

2 Vorgehen

- 1. Grundlagenermittlung** Ermittlung und Analyse bestehender Strukturdaten und Planungen sowie Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung und Fahrdaten. Darstellung von Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen als auch von Schulkindern und daraus resultierende Abschätzung des Potenzials aller in Frage kommenden Strecken (Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3, Anlage 4 und Anlage 5).
- 2. Webbasierte Online-Beteiligung:** Durchführung und Auswertung der Meldungen aus der öffentlichen Online-Beteiligung (Anlage 6).
(<https://radverkehrskonzept-suedliche-weinstrasse.de/> – Meldungseingabe vom 31.03.25 bis 05.05.25)
- 3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung:** Befahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

4. **Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁶ (Anlage 8).
5. **Maßnahmenentwicklung:** Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation (Anlage 9, Anlage 10, Anlage 11, Anlage 12 und Anlage 13).
6. **Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen im Rahmen von Abstimmungsterminen mit Vertretenden aller Verbandsgemeinden und Ortsgemeinden des Kreises. Weitere Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen und dem ADFC. Aus der Land- und Forstwirtschaft wurden allgemeine Rückmeldungen und Kommentare zu einzelnen Maßnahmen eingereicht. Kenntnissnahme des Entwurfs mit den Maßnahmenvorschlägen durch weitere Träger öffentlicher Belange (siehe Kapitel 3.8).
7. **Zweite Online-Beteiligung:** Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten Maßnahmen mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform bewerten und kommentieren (Anlage 7).
(<https://radverkehrskonzept-suedliche-weinstrasse.de/> – Meldungseingabe vom 12.01.26 bis 15.02.26)
8. **Priorisierung:** Fachliche Priorisierung aller baulichen Streckenmaßnahmen (Anlage 14 und Anlage 15).
9. **Kostenrahmen:** Erstellung eines Kostenrahmens für die baulichen Streckenmaßnahmen und Ableitung eines Kosten-Wirksamkeits-Verhältnisses (Anlage 13).
10. **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse, Entwurf von Musterlösungen (Anlage 16), Prinzipskizzen (Anlage 17) und Handlungssteckbriefen (Anlage 18).
11. **Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
12. **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Kreistag.

3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

3.1 Radverkehrspotenzial

Mit dem Ziel, die Situation für den Radverkehr zu verbessern, soll der Radverkehrsanteil im Landkreis Südliche Weinstraße erhöht werden. Je nach Region können dabei unterschiedliche Potenziale ausgeschöpft werden. In dicht besiedelten Räumen ist aufgrund der höheren Quell-Ziel-Dichte und dadurch kürzeren Wegen mit einem höheren Anteil an Radfahrenden zu rechnen.

⁶ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

Das Radverkehrspotenzial im Alltagsverkehr wurde anhand der Pendelverflechtungen abgeschätzt. Hierbei wurden alle Verbindungen mit einer für Radfahrende relevanten Distanz von bis zu 15 Kilometern analysiert. Die Daten liegen auf Ortsgemeindeebene vor und berücksichtigen alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse (siehe [Anlage 1](#)). Ein weiterer Indikator für das Radverkehrspotenzial sind die Schulwegedaten. Diese wurden auf Ebene der Ortsgemeinden erfasst und zeigen die Wege aller Schülerinnen und Schüler zu den weiterführenden allgemeinbildenden Schulen innerhalb des Landkreises. Die [Anlage 2](#) zeigt, dass Herxheim, Bad Bergzabern, Annweiler und Edenkoben durch die dortigen Schulstandorte wichtige Ziele für die umliegenden Ortsgemeinden, zum Teil auch über die Landkreisgrenzen hinaus, darstellen. Die kreisfreie Stadt Landau und im Norden des Landkreises die Stadt Neustadt an der Weinstraße stellen sowohl für Berufspendelnde als auch für Schulkinder wichtige Ziele dar und die jeweiligen Verbindungen weisen hohe Potenziale für den Radverkehr auf.

Die ermittelten Pendelverbindungen und Schulwege wurden für die Erstellung eines Zielnetzes Radverkehr herangezogen und zusätzlich mit der Topografie, der Siedlungsstruktur, der Entfernung zwischen den Orten sowie der Versorgungsfunktion innerhalb der Orte ergänzt. Damit werden der heterogenen Struktur des Landkreises mit den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen und der für den Radverkehr zum Teil anspruchsvollen Topografie Rechnung getragen.

Das aus den Pendelverflechtungen und den Schulwegedaten ermittelte Potenzial wird auch bei der Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen berücksichtigt.

3.2 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle im Landkreis Südliche Weinstraße mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2021 bis 2024 mit Personenschaden ausgewertet. Die Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis beträgt in diesem Zeitraum insgesamt 416⁷. Die Unfallfolgen (Unfallkategorie) teilen sich wie in Tabelle 1 dargestellt auf.

Tabelle 1: Unfallkategorie der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Südliche Weinstraße (2021-2024)

Unfallkategorie	Unfall mit Getöteten	Unfall mit Schwerverletzten	Unfall mit Leichtverletzten
Anzahl	1	94	321

⁷ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2024

In Abbildung 2 ist die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Landkreis Südliche Weinstraße dargestellt. Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in [Anlage 3](#) Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

Im Landkreis Südliche Weinstraße dominieren Fahrurfälle sowohl inner- als auch außerorts. Sie können durch nicht angepasste Geschwindigkeit oder falsche Einschätzung des Straßenverlaufs oder Straßenzustandes entstanden sein. Mögliche Ursachen bei der Infrastruktur können verschmutzte Fahrbahnen, sanierungsbedürftige Oberflächen und Gefälle sein. Zur Verbesserung der Wegeoberflächen wurden zahlreiche Maßnahmenempfehlungen im Konzept erarbeitet.

Ebenso hat der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen im Unfallgeschehen des Radverkehrs ein hohes Gewicht. Der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. Die Sicherung solcher Einmündungen und Grundstückszufahrten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar.

Bei über einem Drittel der Unfälle (36%) war Kfz-Verkehr beteiligt. Wer den Unfall verursacht hat, geht aus den vorliegenden Daten nicht hervor.

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) aus dem Jahr 2010⁸ zeigt auf, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung etwa dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle. Bei Alleinunfällen kommt eine Studie der UDV sogar zu dem Ergebnis, dass nur etwa 4% der Unfälle gemeldet werden⁹. Als Einflussfaktoren werden bspw. fehlende Infrastruktur sowie der Zustand der Fahrbahnoberfläche genannt. Insbesondere Radfahrende mit Pedelecs im höheren Alter verunfallen häufiger allein.

⁸ Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2010

⁹ Alleinunfälle von Radfahrenden, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Forschungsbericht Nr. 98, 2025

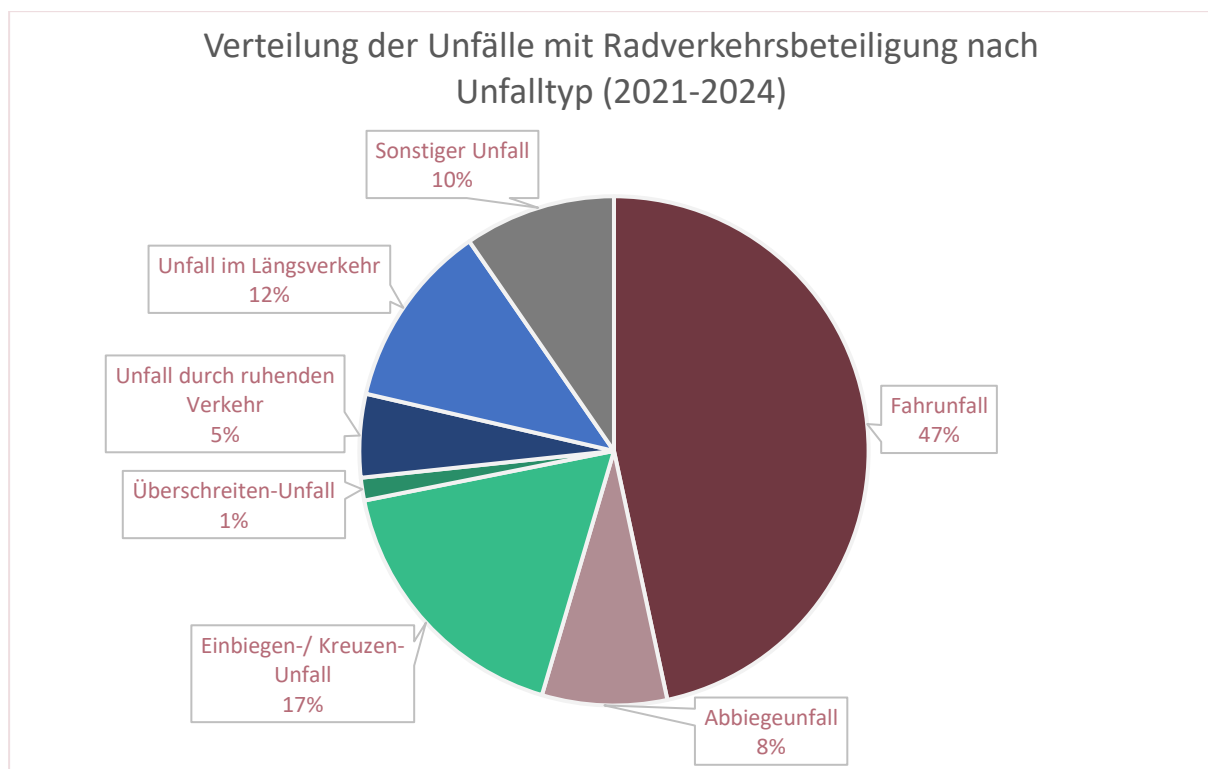


Abbildung 2: Unfalltypen (2021 - 2024) (Quelle: Eigene Darstellung)

3.3 Fahrdaten STADTRADELN

Im Zuge der Kampagne STADTRADELN, an der alle Kommunen des Landkreises teilgenommen haben, ist es den teilnehmenden Radfahrenden möglich gewesen, die gefahrenen Strecken mittels Smartphone-App und GPS-Empfang zu dokumentieren. Die Daten werden anonymisiert, aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Eine planerische Auswertung wird dadurch möglich. Es ist erkennbar, welche Wege von Radfahrenden aktuell intensiv genutzt werden. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich trotz der hohen Anzahl von Teilnehmenden um eine eingeschränkt repräsentative Erhebung handelt.

Weiterhin ist zu beachten, dass es durch Streckensperrungen während des Aktionszeitraums zu Verlagerungen der Radfahrbeziehungen gekommen sein kann.

Die Auswertung der gefahrenen Strecken aus dem Jahr 2023 wurde im Zuge der Konzepterstellung analysiert und ist in **Anlage 4** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

3.4 Online-Beteiligung – Ideenfindung

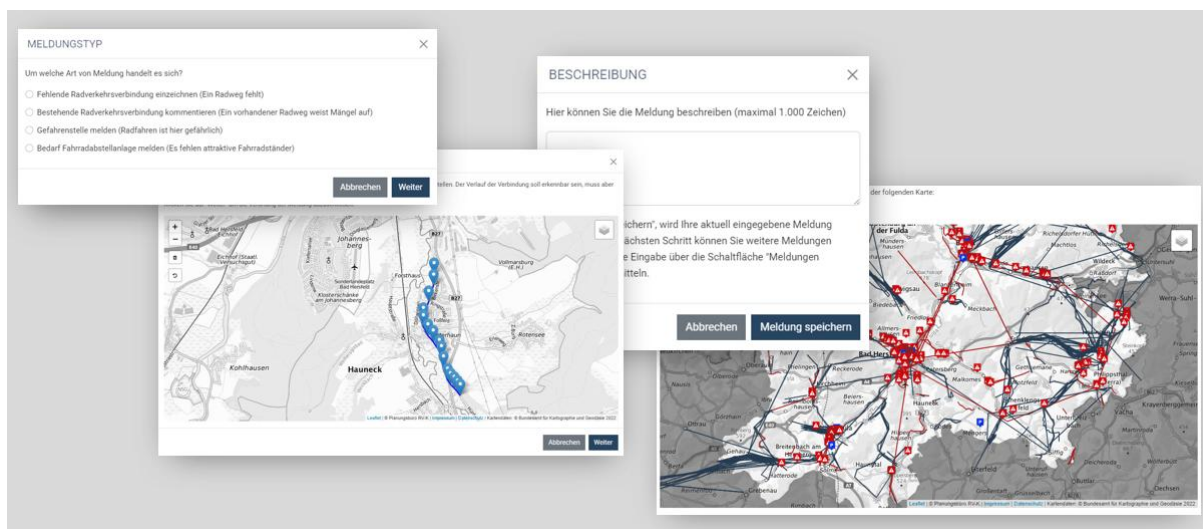


Abbildung 3: Eingabeprozess der 1. Online-Beteiligung "Ideenfindung", (Quelle: Eigene Darstellung)

Zu Beginn des Projektes wurde über einen Zeitraum von fünf Wochen vom 31. März 2025 bis 5. Mai 2025 eine Online-Beteiligung durchgeführt. Alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises hatten die Möglichkeit, Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen zu melden (siehe [Abbildung 3](#)). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen und Beiträgen in den sozialen Medien sowie durch die Landkreiskommunen hingewiesen. Am 8. April 2025 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung in Form eines Livestreams statt. Das Planungsbüro hat dabei das Vorgehen zur Konzepterstellung präsentiert und einzelne Fragen der Bürgerinnen und Bürger zum Vorgehen und zur Online-Beteiligung beantwortet.

Insgesamt sind dabei 1.197 Meldungen eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in [Anlage 6](#).

Alle Meldungen wurden gesichtet und, sofern sie auf dem angestrebten Zielnetz Radverkehr liegen, während der Befahrung geprüft.

Alle Meldungen sind als Layer im WebGIS grafisch aufbereitet dargestellt:

https://rv-k.de/LK_Suedliche_Weinstrasse/Radverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

Der Link wurde allen Projektbeteiligten und den Landkreis-Kommunen zur Verfügung gestellt. So können auch Anregungen, die nicht auf dem definierten Zielnetz Radverkehr liegen und für die daher keine Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden sind, durch die zuständigen Träger und Institutionen berücksichtigt werden.

Teilnehmende hatten zudem die Möglichkeit einen Newsletter zum Radverkehrskonzept zu abonnieren, um somit weiterhin über den Projektfortschritt informiert zu bleiben. Insgesamt vier Newsletter

wurden im Projektzeitraum verschickt – nach Abschluss der ersten Online-Beteiligung, zu Beginn und zum Ende der zweiten Online-Beteiligung und zum Abschluss des Projektes.

3.5 Online-Beteiligung – Umfrage

Im Zuge der ersten Online-Beteiligung wurde eine Umfrage zu den Führungsformen des Radverkehrs und den präferierten Ausbau- und Ausstattungsstandards der Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt. Für die Bewertungen wurden jeweils Schulnoten von 1 bis 6 vergeben. Insgesamt haben 345 Personen an der Umfrage teilgenommen.

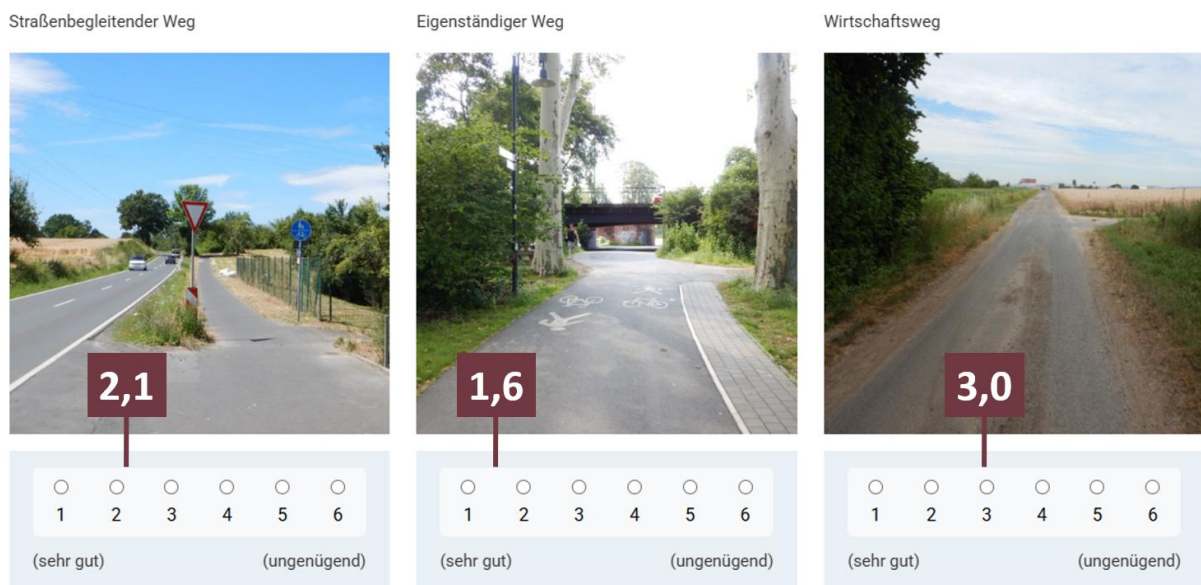


Abbildung 4: Umfrageergebnisse zur Bewertung der Führungsformen des Radverkehrs (Quelle: eigene Darstellung)

In Abbildung 4 ist zu sehen, dass bei den Führungsformen der selbstständige Radweg mit einer durchschnittlichen Bewertung von 1,6 am besten abschneidet. Wirtschaftswege und straßenbegleitende Radwege sind mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2,1 und 3,0 ebenfalls gut bis befriedigend bewertet. Keine der drei Führungsformen wird als ungeeignet angesehen.

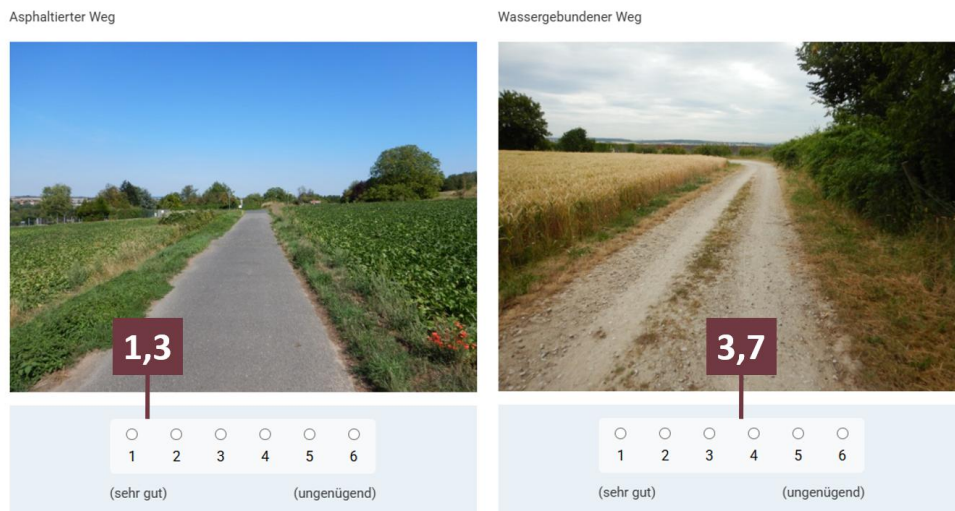


Abbildung 5: Umfrageergebnisse zur Bewertung des Ausbaustands von Radwegen (Quelle: eigene Darstellung)

Bei dem Ausbaustandard der Radwege werden asphaltierte Wege mit einer durchschnittlichen Bewertung von 1,3 deutlich besser bewertet als wassergebundene Wege (3,7) (siehe Abbildung 5).

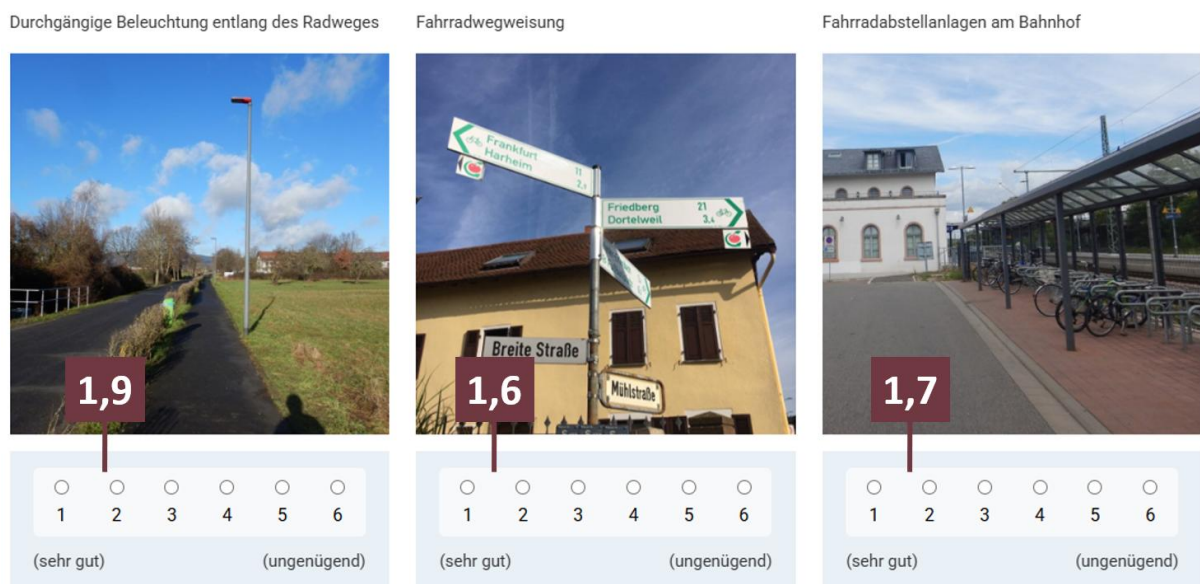


Abbildung 6: Umfrageergebnisse zur Bewertung der Einrichtungen von Radverkehrsinfrastruktur (Quelle: eigene Darstellung)

Weitere Erkenntnisse sind, dass eine durchgehende Beleuchtung, eine flächendeckende Fahrradwegweisung und ausreichend Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen als wichtig wahrgenommen werden (siehe Abbildung 6).

3.6 Lenkungskreis

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch einen Lenkungskreis begleitet. Der Lenkungskreis ist maßgeblich für den Entwicklungsprozess des Radverkehrskonzeptes verantwortlich und das Vorgehen und die Rahmenbedingungen wurden laufend im Lenkungskreis abgestimmt. Er setzt sich aus Vertretenden der folgenden Institutionen zusammen:

- Landkreis Südliche Weinstraße
- Vertretende aller sieben Verbandsgemeinden
- ADFC Landau/Südliche Weinstraße
- LBM Speyer
- Vertretende aller politischen Fraktionen des Kreistags: Die Grünen, FWG, AfD, CDU, FDP, SPD.

Der Lenkungskreis traf sich zum Auftakt des Projekts (als offizielle Auftaktveranstaltung), nach der ersten Online-Beteiligung und nach der Maßnahmenplanung insgesamt dreimal. Der Lenkungskreis war darüber hinaus auch zum Kommunenworkshop nach der 2. Online-Beteiligung eingeladen.

Zur 3. Sitzung und zum Kommunenworkshop wurden zudem noch der Bauern- und Winzerverband und die Landwirtschaftskammer RLP eingeladen.

3.7 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise

Die Vertretenden der Verbands- und Ortsgemeinden des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum eingebunden.

Im Zuge der Netz- und Maßnahmenplanung fanden Abstimmungstermine mit allen Kommunen vor Ort statt. Die Termine wurden mit den Verbandsgemeinden vereinbart und alle Ortsgemeinden hatten die Möglichkeit daran teilzunehmen. Es gab insgesamt sieben Termine – zum Teil fanden diese hybrid statt, sodass sich Teilnehmende online dazu schalten konnten. Ortsgemeinden, die nicht an den Terminen teilnehmen konnten, bekamen zudem die Möglichkeit schriftlich Rückmeldungen zum Konzeptentwurf zu geben.

Die finale Priorisierung der Maßnahmen wurde im Rahmen eines Kommunen-Workshops festgelegt, zu dem alle Verbands- und Ortsgemeinden eingeladen wurden.

Die Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen erfolgte per E-Mail. Der Konzeptentwurf wurde als interaktive Online-Karte an die Nachbarlandkreise gesendet und schriftliche Rückmeldungen wurden daraufhin eingearbeitet.

3.8 Weitere Beteiligung

Während des Planungsprozesses wurden die Träger öffentlicher Belange in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes einbezogen. Der Kreisbauernverband, die Forstbehörden, die Untere Naturschutz-

behörde und der LBM Speyer hatten Gelegenheit, Hinweise zu den Maßnahmenvorschlägen abzugeben. Die schriftlichen Stellungnahmen der Landwirtschaft und der Forstwirtschaft sind unter **Anlage 20** Teil des Konzepts. Hinweise, die sich auf konkrete Maßnahmen beziehen, wurden auf den Maßnahmendatenblättern unter „Sonstiges“ vermerkt (siehe **Anlage 13**). Zu der Thematik Radverkehr auf Wirtschaftswegen sind die eingebrachten Stellungnahmen und allgemeinen Hinweise im Kapitel 5.8.2 nochmal zusammengefasst.

In einem separaten Abstimmungstermin wurden mit dem ADFC-Kreisverband des Landkreises ausgewählte Maßnahmen und die Netzführung diskutiert.

3.9 Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 12. Januar 2026 und dem 15. Februar 2026 den Entwurf zum Radverkehrskonzept einsehen und Maßnahmen bewerten und kommentieren. Die Bewertung der im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“- und „Daumen runter“-Setzen. Insgesamt wurden 5.213 positive und 222 negative Bewertungen abgegeben. Die Bewertungen durch die Bürgerinnen und Bürger sind auf den Maßnahmendatenblättern dargestellt. Eine Darstellung der Bewertung der baulichen Streckenmaßnahmen kann in **Anlage 7** eingesehen werden. Die am häufigsten bewerteten Maßnahmenvorschläge sind in Tabelle 2 abgebildet.

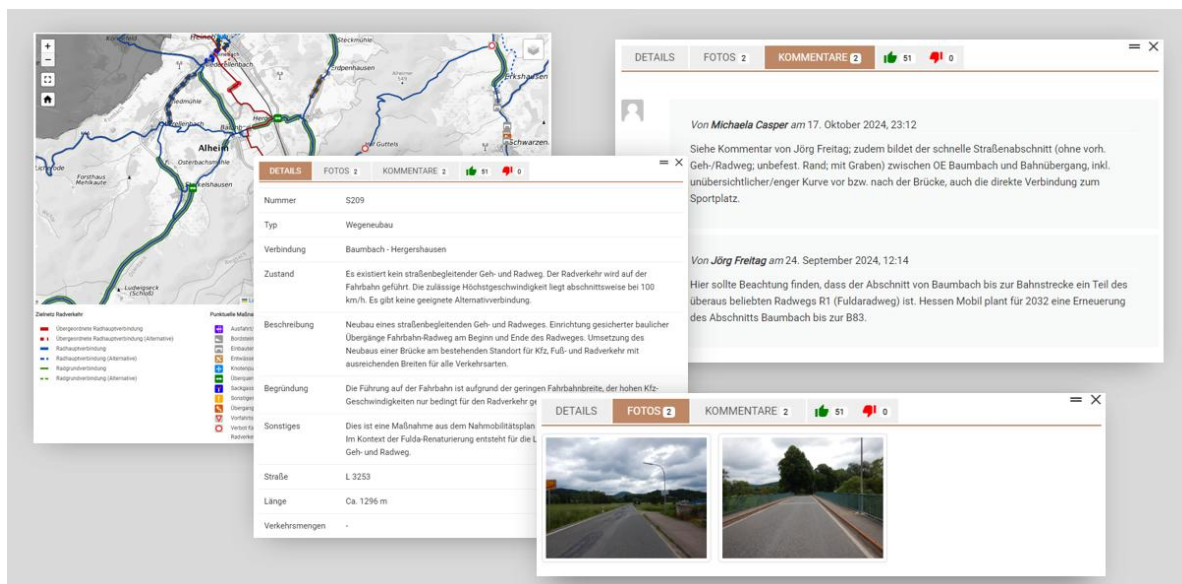


Abbildung 7: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Beteiligten zu nehmen, wurde 338-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertung gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu

erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Fragestellungen diskutiert:

- Neubau straßenbegleitender Radwege oder Ausbau bestehender forst- oder landwirtschaftlicher Wege
- Notwendigkeit des vorgeschlagenen Oberflächenausbaus (Asphalt, Beton o.Ä.)

Die Fragestellungen werden im Kapitel 5.8 erläutert.

Tabelle 2: Maßnahmen mit den meisten Bewertungen

Maßnahmen Nr.	Verbindung	Maßnahmentyp		
S060	Silz – Vorderweidenthal (L 493)	Wegeneubau	246	0
S216	Großfischlingen – Essingen (L 542)	Wegeneubau	120	0
S096	Offenbach an der Queich – Insheim (K 2)	Wegeneubau	119	0
S071	Lug – Sarnstall (K 65)	Wegeneubau	102	4
S150	Gommersheim – Schwegenheim (L 538)	Wegeneubau	69	0
S058	Vorderweidenthal – Oberschlettenbach (L 490)	Oberfläche asphaltieren	45	1
S056	Birkenhördt - Busenberg (B 427)	Wegeneubau	43	0
S156	Gommersheim – Böbingen	Schadhafte Oberfläche sanieren	38	0

Vor allem die Maßnahmen des Typs „Wegeneubau“ finden sich bei den meistbewerteten Maßnahmen wieder. Dies sind Netzlücken im Radverkehrsnetz bei denen im Ist-Zustand zum Teil weite Umwege oder eine Führung auf stark befahrenen Kfz-Straßen vorliegen. Die Maßnahme S060 zwischen Silz und Vorderweidenthal entlang der L 493 ist ein Beispiel für eine solche Situation, bei der es keine eigene Radverkehrsinfrastruktur gibt und auf der Landesstraße mit zum Teil hohen Geschwindigkeiten gefahren wird.

4 Radverkehrsnetz

4.1 Zielnetz Radverkehr

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr erarbeitet (**Anlage 8**). Das Zielnetz Radverkehr verbindet alle wichtigen Quellen und Ziele und stellt somit den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes dar. Damit das Zielnetz sicher, zügig und attraktiv befahrbar wird, ist die Umsetzung der im weiteren Verlauf vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar. Das Zielnetz Radverkehr umfasst insgesamt eine **Länge von 654 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den RIN¹⁰ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt (siehe auch **Abbildung 1** im Kapitel 1.3 Planungsraum und Planungstiefe):

- **1. Kategorie – Übergeordnete Radhauptverbindung (99 km):** Übergeordnete Verbindung für den Alltagsradverkehr mit besonders hohem Potenzial z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (514 km):** Verbindung von Ortsgemeinden ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Ortsgemeinden ohne zentralörtliche Funktion und mit hohem Potenzial. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Grundverbindungen (41 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Grundverbindungen werden in der Netz- und Maßnahmenplanung auf Landkreisebene nicht berücksichtigt. Sofern eine kommunale Netzplanung existiert oder bestimmte Verbindungen durch Kommunen angeregt worden sind, wurde diese informativ in das Zielnetz Radverkehr aufgenommen. In der Regel erfolgte hierbei keine Prüfung der Verbindungen vor Ort.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegfaktor gemäß den ERA¹¹ maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen. Reisezeitverluste sind zu berücksichtigen und mit ggf. auftretenden Umwegen abzuwägen.

¹⁰ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

¹¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), Kapitel 1.2.3, 2010, Köln.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Alleinführende Freizeitverbindungen sind nicht Bestandteil der Netzentwicklung. Dort, wo Freizeitverbindungen sich mit Alltagsverbindungen überschneiden, sind diese Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr.

4.2 Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz

Das „Großräumige Radwegenetz“ (GRW) ist das Planungs- und Ausbaukonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr in Rheinland-Pfalz. Dieses Konzept bildet die Grundlage für die Planung von Radwegen, die Qualifizierung und auch die wegweisende Beschilderung¹². Das GRW ist in **Anlage 5** Bestandteil des Radverkehrskonzepts. Das Zielnetz des Radverkehrskonzepts baut auf dem GRW auf.

4.3 Pendler-Radrouten

Die Pendler-Radrouten (PRR) sind Radverkehrsverbindungen mit einem erhöhten Potenzial für den Alltagsradverkehr, also der Verbindung zwischen Ballungsräumen, größeren Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Bahnhöfen etc. Dazu wurden in einer Studie sieben Korridore in Rheinland-Pfalz ermittelt, die ein grundsätzliches Potenzial aufweisen. Der Begriff Pendler-Radroute wird synonym zu dem Begriff Radvorrangroute verwendet, der in der ERA 2010¹³ und H RSV 2021¹⁴ definiert ist.

Die Verbindung Landau – Neustadt a. d. W. gehört zu den sieben ermittelten Korridoren auf Landesebene. Zusätzlich hat der Landkreis Südliche Weinstraße noch zwei weitere Korridore für den Ausbau in einem erhöhten Standard auf Kreisebene identifiziert: Landau – Bad Bergzabern – Wissembourg und Landau – Pfalzkrankenhaus Klingenmünster. Für diese drei Korridore wurden Machbarkeitsstudien erstellt:

1. Machbarkeitsstudie Pendler-Radroute Landau – Neustadt a. d. W. (SWECO GmbH im Auftrag des Verbands der Region Rhein-Neckar, 2022)
2. Machbarkeitsstudie Radschnellwege/Pendler-Radrouten Südliche Weinstraße mit den Korridoren Landau – Bad Bergzabern – Schweigen-Rechtenbach – Wissembourg und Landau – Pfalzkrankenhaus (VAR+ im Auftrag der Kreisverwaltung Südliche Weinstraße, 2022)

¹² Systematik im Radverkehrsnetz unter: „<https://www.radwanderland.de/touren-und-radwege>“

¹³ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

¹⁴ Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2021, Köln.

Die Pendler-Radrouten, die durch den Landkreis verlaufen, werden auf Ebene des Radverkehrskonzepts als Maßnahmenempfehlung im WebGIS dargestellt und die Maßnahmenblätter der Machbarkeitsstudien sind verlinkt. Wenn Maßnahmen entlang der Routen auch ohne die erhöhten Ausbaustandards der PRR als erforderlich angesehen wurden, dann wurden auf Konzeptebene eigene Maßnahmenempfehlungen erstellt. Die Empfehlungen sind als losgelöst von den Machbarkeitsstudien zu verstehen; haben also eine eigene Maßnahmennummer und ggf. auch ein Datenblatt. Alle weiteren Maßnahmenempfehlungen der Machbarkeitsstudien wurden nicht näher betrachtet und sind im Radverkehrskonzept nur informativ enthalten.

5 Maßnahmenentwicklung

5.1 Grundlagen Maßnahmenplanung

Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge wird zwischen Innerorts und Außerorts unterschieden. Im Folgenden sind die wesentlichen Grundsätze der Radverkehrsplanung aus den in den Kapiteln 1.4 und 1.5 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerken der Radverkehrsplanung zusammengefasst.

5.1.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 8 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsstärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

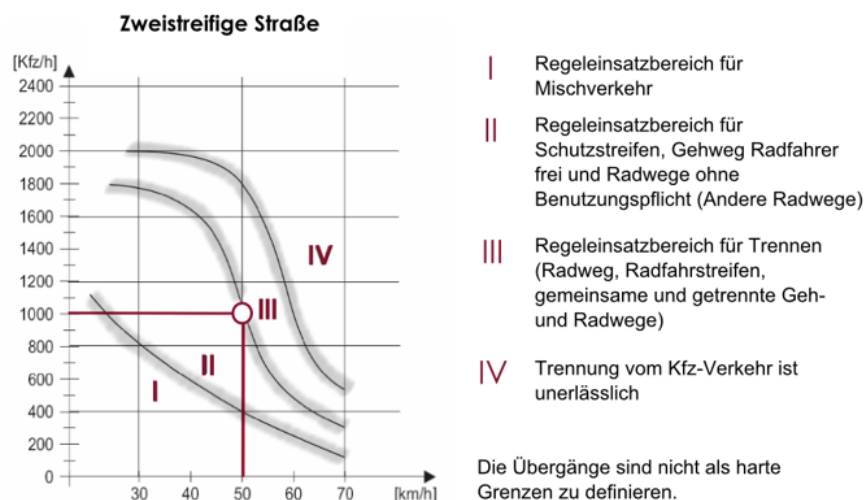


Abbildung 8: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010)

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Flächenverfügbarkeit: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- Schwerverkehrsstärke: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- Parken: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechsellvorgänge, desto eher Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- Längsneigung: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung

5.1.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹⁵ sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)¹⁶ werden die Einsatzbereiche baulich getrennter Radverkehrsführung in Abhängigkeit der Straßenentwurfsklassen (EKL 1-4 - Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind baulich getrennte Radverkehrsführungen, bei Entwurfsklasse 1 ausschließlich fahrbahnunabhängig, erforderlich. Radverkehr auf der Fahrbahn ist nicht zulässig.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit einer baulich getrennten Radverkehrsführung von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA 2010)

	$V_{zul} = 100 \text{ km/h}$	$V_{zul} = 70 \text{ km/h}$
DTV < 2.500 Kfz/24 h	Kein baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Baulicher Radweg

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schulverkehr, bedeutende Freizeitverbindung) kann eine bauliche Trennung des Radverkehrs von der Fahrbahn auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

¹⁵ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln. Kapitel 9.1.3.

¹⁶ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln, Kapitel 4.7.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulich getrennten Radverkehrsführungen beeinflussen und diese auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)¹⁷:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke,
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und Gehenden.

Es ist davon auszugehen, dass mit der Fortschreibung der ERA (ERA 202X), eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vorgesehen ist.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Südliche Weinstraße wurde zwischen der ERA 2010 und den zu erwartenden Neuerungen abgewogen.

5.2 Maßnahmenprogramm

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verbindungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort, wo Defizite festgestellt wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Bei den Maßnahmenempfehlungen handelt es sich um Punkt- und Streckenmaßnahmen. Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ und Streckenmaßnahmen mit einem „S“ gekennzeichnet und jeweils von P001 bis P278 bzw. S001 bis S224 durchnummeriert.

Die Maßnahmenempfehlungen unterteilen sich dann nochmal in bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind z.B. Markierungsarbeiten und die Anpassung von Beschilderungen. Bauliche Maßnahmen sind z.B. bauliche Anpassungen von Knotenpunkten und der Neubau oder die Sanierung von Wegen.

Für alle **baulichen Streckenmaßnahmen** wurden Maßnahmendatenblätter erstellt (siehe [Anlage 13](#)). Da bauliche Maßnahmen in der Regel mit hohen Kosten und einer längeren Umsetzungsdauer verbunden sind, sollen die Maßnahmendatenblätter einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahme geben. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Informationen und Kennzahlen wie bspw. die betreffende Kommune, betroffene Schutzgebiete, die Baulastträgerschaft sowie die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der Straße, sofern Zahlen vor-

¹⁷ Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln. Kapitel 2.2.3.

liegen. Die Zahlen für die Verkehrsmenge stammen aus den Verkehrszählungsdaten 2021, die im Mobilitätsatlas Rheinland-Pfalz¹⁸ einsehbar sind und aus Zählungen des Landkreises aus dem Jahr 2017. Mittels eines Lageplans und Fotos ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis der Maßnahme dargestellt. Zusätzlich sind unter Sonstiges weitere Hinweise vermerkt, wie bspw. Stellungnahmen von Kommunen, Trägern öffentlicher Belange oder sonstigen Beteiligten, die sich auf die konkrete Maßnahme beziehen.

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind im WebGIS als zoombare Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

https://rv-k.de/LK_Suedliche_Weinstrasse/Radverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

Das Maßnahmenprogramm besteht aus einem **Sofortprogramm** sowie einem **Planungsprogramm**. Diese Bündelung trägt dem jeweils erwartbaren Aufwand zur Umsetzung Rechnung. Für eine zielgerichtete Umsetzung durch die zuständigen Akteure gliedern sich alle Empfehlungen zudem in verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen.

5.2.1 Sofortprogramm

Das Sofortprogramm beinhaltet insgesamt 148 Maßnahmenempfehlungen. Dabei teilen sich die Maßnahmen in 118 verkehrsrechtliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und umzusetzen sind und 30 bauliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenbaubehörde zu prüfen und umzusetzen sind. Folgende Sofortmaßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 4: Maßnahmenempfehlungen des Sofortprogramms

Umsetzungstyp	Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Verkehrsrechtlich	Ausfahrt / Einmündung sichern	36	Punktmaßnahmen
	Knotenpunkt optimieren	1	
	Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen	2	
	Übergang Fahrbahn – Radweg verbessern	2	
	Überquerungsstelle sichern	12	
	Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr	56	
	Sonstiges (Vorfahrtsregelung ändern)	1	
	Benutzungspflicht Radweg aufheben	2	Streckenmaßnahmen

¹⁸Mobilitätsatlas Rheinland-Pfalz (v.2.7.11) unter: <https://mobilitaetsatlas.de>

	Fahrradstraße anordnen	2	
	Freigabe Einbahnstraße	2	
	Sonstiges (Wegweisende Beschilderung)	2	
Baulich	Bordstein absenken	6	Punktmaßnahmen
	Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren	21	
	Entwässerungsrinne entschärfen	2	
	Überquerungsstelle sichern	1	

Die Maßnahmen des Sofortprogramms sind in **Anlage 9** auf einer Karte dargestellt.

5.2.2 Planungsprogramm

Das Planungsprogramm beinhaltet insgesamt 354 Maßnahmenempfehlungen. Dabei teilen sich die Maßnahmen in 11 verkehrsrechtliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und umzusetzen sind und 343 bauliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenbaubehörde zu prüfen und umzusetzen sind. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 5: Maßnahmenempfehlungen des Planungsprogramms

Umsetzungstyp	Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Verkehrsrechtlich	Übergang Fahrbahn – Radweg verbessern	1	Punktmaßnahmen
	Radverkehrsanlage markieren	9	Streckenmaßnahmen
	Sonstiges (Markierung von Sicherheitstrennstreifen)	1	
Baulich	Knotenpunkt optimieren	30	Punktmaßnahmen
	Übergang Fahrbahn – Radweg verbessern	71	
	Überquerungsstelle sichern	36	
	Bestehenden Weg verbreitern	14	Streckenmaßnahmen
	Brücke / Unterführung (optimieren)	9	
	Freigabe Einbahnstraße + Begleitmaßnahmen	2	
	Kopfsteinpflaster optimieren	1	
	Neuordnung Straßenraum	2	
	Oberfläche asphaltieren	28	
	Schadhafte Oberfläche sanieren	40	
	Unbefestigten Weg ausbauen	2	
	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	62	

	Wegeneubau	41	
	Sonstiges (Schutzeinrichtungen für den Radverkehr)	5	

Die Maßnahmen des Planungsprogramms sind in [Anlage 10](#), [Anlage 11](#) und [Anlage 12](#) auf Karten dargestellt.

5.3 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle baulichen Streckenmaßnahmen wird eine Priorisierung ermittelt. Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis Südliche Weinstraße.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus verschiedenen Kriterien: Der **Netzbedeutung**, dem Grad der Verbesserung aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand der Kriterien **Verkehrssicherheit**, des **Fahrkomforts** und der **direkten Führungsform** sowie dem **Öffentlichen Interesse**.

- **Netzbedeutung:** Der Netzbedeutung des betrachteten Netzelementes kommt die höchste Gewichtung bei der Berechnung der Priorität zu. Sie ergibt sich aus der Netzkategorie, der Bedeutung als Schulverbindung, der Bedeutung als Bike-and-Ride-Verbindung, der Bedeutung als Freizeitverbindung sowie der Potenzialabschätzung. Letztere ergibt sich aus den Pendel-Verflechtungen, größeren Arbeitgeberstandorten, der Siedlungs- und Einwohnerstruktur sowie bedeutenden Quellen und Zielen innerhalb des Landkreises.
- **Verkehrssicherheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Diesem Kriterium wird die zweithöchste Gewichtung beigemessen.
- **Fahrkomfort:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung des Fahrkomforts beiträgt.
- **Direkte Führung:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Direktheit der Radverkehrsverbindung beiträgt. Betrachtet werden sowohl die Reduktion von Umwegen als auch Reisezeiterparnisse.
- **Öffentliches Interesse:** Die Anzahl der Positiv- und Negativbewertungen aus der 2. Online-Beteiligung wirkt sich entsprechend positiv oder negativ auf die Priorität der Maßnahme aus.

Die vorgenommene Priorisierung spiegelt die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen für den Radverkehr wider und kann zwischen 1 und maximal 100 Punkten erreichen, wobei ein Wert von „1“ bedeutet, dass die Maßnahme keinerlei Nutzen für den Radverkehr hat. Die Bewertungen aus der 2. Online-Beteiligung und des Kommunenworkshops wurden in dieses Punktesystem integriert.

Auf Basis der Priorisierung wurde eine Unterteilung in einen „Vordringlichen Bedarf“ und einen „Weiteren Bedarf“ vorgenommen. Etwa ein Achtel der Maßnahmen wurde in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ eingeordnet. Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll vorerst zurückgestellt werden.

Die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs werden in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringere Priorität) eingeteilt. Eine tabellarische Auflistung aller baulichen Streckenmaßnahmen sortiert nach Priorität befindet sich in [Anlage 15](#). Zusätzlich ist eine Übersichtskarte der Maßnahmen mit den jeweiligen Prioritäten in [Anlage 14](#) dargestellt.

Aus der Verteilung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs in die Prioritätsklassen A, B, C und D ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz etc. entscheidend.

5.4 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis

Für alle baulichen Streckenmaßnahmen wird ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr ermittelt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten und gegebenenfalls anfallenden Grunderwerbskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbare zusätzliche Kosten, wie Stützbauwerke, Entwässerungen oder Durchlässe, werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Für die Maßnahmentypen *Schadhafte Oberfläche sanieren*, *Neuordnung Straßenraum* und *Verkehrsberuhigende Umgestaltung* wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variiert. Darüber hinaus handelt es sich zum Teil nicht um Maßnahmen, die eindeutig dem Radverkehr zuzuordnen sind. Die übrigen empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 66 Millionen Euro, das sich – wie in folgender Tabelle dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

Tabelle 6: Kostenverteilung nach Baulastträger

Bund	11.570.000 €
Land Rheinland-Pfalz	31.070.000 €
Landkreis Südliche Weinstraße	8.270.000 €
Kommunen	15.250.000 €
Gesamt	66.160.000 €

Das **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zu dem abgeschätzten Kostenrahmen und gibt damit eine Einschätzung über die zu erwartende Wirkung pro investierten Euro. Das

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis wird in den vier Stufen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“ und „ausreichend“ angegeben. Der Kostenrahmen und das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis sind auf den Maßnahmendatenblättern vermerkt (Anlage 13).

5.5 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen hinterlegt. Die verwendeten Musterlösungen wurden durch die Planungsgesellschaft RV-K erstellt und es wurden Musterlösungen einzelner Bundesländer, beispielsweise aus Hessen¹⁹ und Baden-Württemberg²⁰ verwendet. Das Land Rheinland-Pfalz hat zum Zeitpunkt der Konzepterstellung keine eigenen Musterlösungen veröffentlicht. Die Musterlösungen der anderen Bundesländer können jedoch ebenfalls als Orientierung für die weitere Planung und Umsetzung herangezogen werden.

Die Musterlösungen zeigen exemplarisch mit Skizzen und Beispielbildern auf, wie eine Maßnahme in der Umsetzung aussehen könnte und können damit als Grundlage für weitere Untersuchungen und Diskussionen zu den einzelnen Maßnahmenempfehlungen dienen. Die Musterlösungen sind als Anlage 16 Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

5.6 Prinzipskizzen

Für ausgewählte Maßnahmen werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Prinzipskizzen erstellt. Prinzipskizzen haben das Ziel, die angestrebte Maßnahme planerisch grob zu skizzieren und die Umsetzbarkeit zu prüfen. Bei den Prinzipskizzen handelt es sich um keine maßstabsgetreuen Zeichnungen. Es ist von einer Ungenauigkeit von +/- 25 Zentimeter auszugehen. Im Rahmen der Erstellung der Prinzipskizzen findet keine Abstimmung mit weiteren Akteuren statt.

Mit der Prinzipskizze wird eine Grundlage geschaffen, auf deren Basis entschieden werden kann, ob das weitere Planungsverfahren nach HOAI begonnen werden soll. Bei weiterer Unklarheit empfiehlt sich zur zeichnerischen Vertiefung eine Vorstudie.

Es wurden vier Prinzipskizzen erstellt. Die Prinzipskizzen sind in Anlage 17 Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

¹⁹ Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (2020), unter: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-rad-fahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>

²⁰ Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017), unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/regelungen-arbeitshilfen/standards-und-musterloesungen/baden-wuerttemberg>

5.7 Bike-and-Ride-Untersuchung

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Empfehlungen zur Gestaltung von Bike-and-Ride-Anlagen geben die Hinweise zum Fahrradparken²¹.

Eine genaue Untersuchung der bestehenden Anlagen sowie Empfehlungen für den Ausbau sind dem Bike-and-Ride-Bericht in **Anlage 19** zu entnehmen.

5.8 Radverkehr auf landwirtschaftlichen Wegen

Im Landkreis Südliche Weinstraße sind landwirtschaftliche Wege bereits jetzt wichtiger Bestandteil des Radverkehrsnetzes. Sie bieten darüber hinaus kurz- und mittelfristig die Möglichkeit, attraktive Radverkehrsverbindungen ohne umfangreiches Planungs- und Genehmigungsverfahren herzustellen. Eine Herausforderung bei der Nutzung von landwirtschaftlichen Wegen ist das Konfliktpotenzial mit dem landwirtschaftlichen Verkehr und Betrieb. Es steigt mit der Radverkehrsstärke und der Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung. Zusätzlich können in Siedlungsnähe auch Konflikte mit Erholung suchenden Gehenden auftreten.

Bei der Netz- und Maßnahmenplanung mit Führung des Radverkehrs auf Wirtschaftswegen sind mehrere Fälle zu beachten:

1. Landwirtschaftliche Wege, die im Bestandsnetz schon als Radverkehrsverbindungen ausgewiesen sind, wie z.B. die Themenradrouten.
2. (Straßenbegleitende) Wirtschaftswegen, die nach Planfeststellung und Wegesatzung als gemeinsame Rad- und Wirtschaftswegen angelegt worden sind.
3. Wirtschaftswegen, die nicht für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben sind und dementsprechend beschildert sind (Beschilderung VZ 250) oder zum Teil gar nicht beschildert sind.

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts werden die Wirtschaftswegen der ersten beiden Fälle prioritär für das Radverkehrsnetz in Betracht gezogen. Es wird auch empfohlen, Wegen der dritten Kategorie für die Nutzung durch den Radverkehr zu nutzen, wenn diese direkte und attraktive Verbindungen darstellen. In einem ersten Schritt sollen zunächst die Wegesatzungen der Verbandsgemeinden überprüft werden. Bei allen Radverkehrsplanungen auf landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen soll die berufsständische Vertretung der Landwirtschaft als auch die örtliche Landwirtschaft frühzeitig eingebunden werden. Dazu soll die landwirtschaftliche Betroffenheit ermittelt und einvernehmliche Lösungsansätze erarbeitet werden.

²¹ Hinweise zum Fahrradparken, FGSV e.V., 2012, Köln.

Die Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz hat einen Leitfaden für Radwege auf landwirtschaftlichen Wegen aufgestellt²². Dieser ist bei allen Planungen zu berücksichtigen.

5.8.1 Ausbaustandard land- und forstwirtschaftliche Wege

Oberflächen werden nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) in der Regel asphaltiert oder mit gleichwertigen Lösungen ausgeführt. Auf Wegen mit überwiegender Freizeitfunktion sind Deckschichten ohne Bindemittel möglich.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen²³ werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffbarkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.

Entsprechend wird im Zielnetz eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt. Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes können beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden (siehe Abbildung 9).



Abbildung 9: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden / heller Split-Mastix-Asphalt (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen, ist eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche erforderlich.

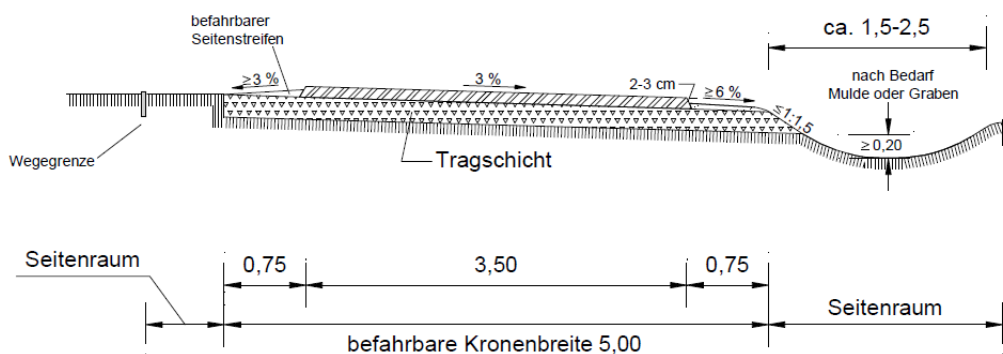
²² Leitfaden: Radwege auf landwirtschaftlichen Wegen (2023), unter: https://www.lwk-rlp.de/fileadmin/lwk/Beratung/RO/Fachinfos/Leitfaden_Radwege_auf_landwirtschaftlichen_Wegen.pdf

²³ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

Ein Ausbau von Wirtschafts- und Forstwegeverbindungen ist dort Bestandteil des Maßnahmenprogramms, wo ein hohes Radverkehrspotenzial (Netzbedeutung sowie bspw. Schulweg und/oder Bike-and-Ride-Verbindung) gesehen wird.

Beim Ausbau von landwirtschaftlichen Wegen sind die landwirtschaftlichen Belange im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen. Die notwendigen Dimensionierungen und Anforderungen für den Unterbau sind in den entsprechenden Regelwerken festgehalten (Richtlinien für den ländlichen Wegebau)²⁴.

Ist der Ausbau von Radverbindungen in Asphaltbauweise nicht durchsetzbar, ist eine leistungsfähige und regelmäßig zu wartende Entwässerung in besonderem Maße zu berücksichtigen. Hierbei wird das Uhrglasprofil (gewölbte Wegedecke) oder eine einseitige Querneigung mit Entwässerungsgraben empfohlen (siehe Abbildung 10). Das Querprofil mit einseitiger Querneigung wird auch für Wirtschaftswege in Asphaltbauweise empfohlen. Durch eine solche Ausgestaltung wird der Reinigungsaufwand reduziert und der Fahrkomfort verbessert.



**Abbildung 10: Querprofil Hauptwirtschaftsweg mit einseitiger Querneigung
(Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, FGSV, 2005/2016)**

Den Anforderungen der Radfahrenden stehen Interessen anderer Nutzungsgruppen entgegen. Eine zusätzliche Flächenversiegelung ist beispielsweise aus Perspektive des Umwelt- und Artenschutzes zu vermeiden. Im weiteren Planungsverfahren ist daher eine intensive Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren anzustreben.

5.8.2 Rückmeldungen aus der Landwirtschaft

Im Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzepts wurde die Landwirtschaft in Form der einzelnen kommunalen Bauern- und Winzerverbände, koordiniert durch die Landwirtschaftskammer, beteiligt. Der mit den Kommunen abgestimmte Entwurf der Netz- und Maßnahmenplanung war dabei die Grundlage zur Abstimmung. Aus der Landwirtschaft kamen verschiedenste Rückmeldungen, die in [Anlage 20](#) Teil des Erläuterungsberichts sind. Ebenfalls wurden Vertretende der Landwirtschaft zu Termi-

²⁴Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW), (9/2025)

nen des Lenkungskreises eingeladen. Die dort eingebrachten Anmerkungen und Bedenken wurden für die weitere Planung dokumentiert.

Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmenempfehlungen, wurden als Hinweise in den Maßnahmenbeschreibungen unter „Sonstiges“ ergänzt.

Die Rückmeldungen mit allgemeinen Hinweisen sind im Folgenden zusammengefasst:

Unfallgefahren: Auf Wirtschaftswegen in Weinbauregionen entstehen besondere Gefahren, wenn die Anbaurichtung der Weinreben quer zu den Wegen angelegt ist. Die Wege werden dann zum Wenden der Fahrzeuge genutzt. Die Sichtbeziehungen sind eingeschränkt, wodurch sich Radfahrende und Wirtschaftsfahrzeuge erst spät gegenseitig sehen können. Des Weiteren entstehen durch spezielle Anbaugeräte, wie dem Laubschneider, die vor dem Schlepper angebaut werden, erhöhte Gefahren. Das Gerät rotiert zum Teil noch, wenn auf die Wege eingefahren wird und der Wegeraum noch nicht vollständig eingesehen werden kann (Göcklingen).

Es soll demnach „deutlich und unmissverständlich“ auf die besonderen Unfallgefahren bei der gemeinsamen Nutzung der Wege von Radverkehr und Wirtschaftsverkehr hingewiesen werden. Dies soll mit Hinweisschildern an allen gemeinsam genutzten Wegen erfolgen (Weinbauverein St. Martin).

Ein weiteres Sicherheitsrisiko ist die Breite der Wirtschaftswege und ein dadurch nicht mögliches überholen. Der Mindestüberholabstand zwischen Wirtschaftsverkehr und Radverkehr kann meistens nicht eingehalten werden. Dazu werden sich Maßnahmen, wie Ausweichstellen und klare Verhaltensregelungen, gewünscht (Maikammer).

Status als Wirtschaftswege: Wenn Radverkehrsverbindungen über Wirtschaftswege verlaufen, sollen die Wege ihren Status als Wirtschaftswege dauerhaft behalten und keine Umwidmung zu Radwegen oder Fahrradstraßen möglich sein (Hochstadt und Essingen). Die Wege wurden zum größten Teil durch die Anlieger finanziert. Außerdem bekommen bei einer Flurbereinigung alle Grundstücksbesitzer auch derzeit noch ca. 7-9% ihrer eingebrachten Flächen für spätere Wege und Ausgleichsmaßnahmen abgezogen (Göcklingen).

Es wird der Wunsch geäußert, dass landwirtschaftlicher Verkehr auf Wirtschaftswegen Vorrang vor dem Radverkehr habe und Landwirtschaftliche Arbeiten nicht durch den Radverkehr behindert oder gefährdet werden sollen (Weinbauverein St. Martin). Nach StVO sind jedoch alle Nutzenden gleichgestellt (siehe 5.8.3).

Bündelung des Radverkehrs: Der Bündelung von Radverkehr auf Hauptrouten stehe man grundsätzlich positiv gegenüber. Dabei ist wichtig, diese Hauptrouten auch entsprechend auszuweisen und Wege auf denen Radverkehr zugelassen ist, dementsprechend zu beschildern.

Aus- und Neubau von Wegen für den Radverkehr: Beim Aus- oder Neubau von Radwegen ist zu prüfen, ob diese abschnittsweise auf Wirtschaftswegen oder Flächen zur Bewirtschaftung liegen und dement-

sprechend als Rad-Wirtschaftsweg (Breite und Achslast für Wirtschaftswege) ausgebaut werden sollen (Eschbach).

5.8.3 Empfehlungen zum Miteinander auf landwirtschaftlichen Wegen

Der Nutzungskonflikt zwischen Landwirtschaft und Radverkehr stellt eine Herausforderung im Landkreis dar. Grundsätzlich gilt auf Wirtschaftswegen die StVO. **Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge sind demnach nicht bevorrechtigt, sondern alle Nutzenden sind gleichgestellt.** Aus den allgemeinen Grundregeln zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht, sowie zur Vermeidung von Gefahren und Behinderungen lässt sich ableiten: „Es weicht aus, wem es leichter fällt“. In der Regel sind dies die Radfahrenden.

Um Konflikten vorzubeugen und das Bewusstsein für die vorliegenden Gefahren zu stärken, soll mit Hinweisschildern auf die Gefahren auf Wirtschaftswegen, insbesondere im Weinbau hingewiesen werden (siehe Abbildung 11). Mit Kampagnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme sowie öffentlichen Hinweisen auf die Erntezeit in Internetpräsenzen und Sozialen Medien kann dies noch ergänzt werden (siehe Abbildung 12 und Abbildung 13).



Abbildung 11: Hinweisschilder auf Gefahren in Weinbauregionen
(links: ADFC Siegen-Wittgestein, rechts: Stadt Weinstadt, S. Herrmann)



HINWEIS

AUFGEPASST! RADSAISON IST FELDSAISON

Die Frühjahrs- und Sommermonate sind nicht nur beliebte Jahreszeiten in der Radsaison, sondern markieren auch einen entscheidenden Zeitpunkt in der Landwirtschaftssaison. Auf Feld- und Wirtschaftswegen sind daher nun verstärkt die Landwirt*innen mit ihren Maschinen unterwegs. Für Radfahrende ist daher bei Begegnungen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen Vorsicht geboten. Getreu dem Motto: Rücksicht macht Wege breit!

☐ nicht erneut anzeigen

**Abbildung 12: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen (links),
Popup zur Erntezeit im Radroutenplaner Hessen (rechts)**



Abbildung 13: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen

Für die Problematik der schmalen Wege, auf denen die Einhaltung des Mindestüberholabstands außerorts von zwei Metern nicht möglich ist, gilt zunächst der Grundsatz von Rücksicht und Verständigung zwischen Verkehrsteilnehmenden. Auf besonders stark frequentierten Radverbindungen in Kombination mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Wirtschaftsverkehr kann die Anlage von Ausweichstellen geprüft werden.

Weitere Gefahrensituationen für den Radverkehr entstehen durch verschmutzte Wege. Die landwirtschaftlichen Betriebe sind verantwortlich für die Reinigung von durch landwirtschaftlichen Verkehr entstandene Verschmutzungen. Die Kommunen sollen an das Nachkommen dieser Pflicht erinnern. Eine Bereitstellung von Gerätschaften zur Reinigung durch die Kommunen kann dies noch unterstützen.

Durch die Bündelung des Radverkehrs auf Hauptrouten werden die übrigen Wirtschaftswege entlastet und dort ein möglichst störungsfreier landwirtschaftlicher Verkehr ermöglicht. Wenn gezielt bestimmte Wirtschaftswegeverbindungen aufgewertet werden, verlagert sich der Radverkehr auf diese. Eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr (siehe Handlungssteckbrief RV 07) verdeutlicht die Führung zusätzlich.

5.8.4 Verkehrssicherungspflicht und Haftung bei Wirtschaftswegen

Im Wissenspapier „Touristischer Radverkehr auf Wirtschaftswegen“²⁵ der Region Rheinhessen sind wichtige Regelungen zur Verkehrssicherung und Haftung zusammengefasst: Die Verkehrssicherungspflicht besteht für Wirtschaftswege unabhängig davon, ob Radrouten auf ihnen geführt werden. Die

²⁵ Wissenspapier Touristischer Radverkehr auf Wirtschaftswegen, Rheinhessen-Touristik GmbH 2023, unter https://www.rheinhessen.de/data/mediadb/cms_mime/%7B22a07382-06c4-d763-9573-03f12cb1b2ba%7D.pdf

Wege sind für Freizeitaktivitäten (Radverkehr) geöffnet, dementsprechend besteht die Pflicht, atypische Gefahren auszuschließen (nicht ohne weiteres erkennbare Gefahren wie z. B. defekte Bauwerke). Wirtschaftswege sind Eigentum der Kommunen sowie von Privatpersonen. Mit typischen Gefahren auf Wirtschaftswegen müssen Radfahrende rechnen. Dazu gehören bspw. Schlaglöcher und Verschmutzungen.

Haftungsrisiken sind in der Regel über den kommunalen Schadensausgleich versicherbar. Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nur bei Verletzung seiner Pflichten zur Vermeidung von atypischen Gefahren durch unzureichende Kontrolle und Beschilderung sowie unterlassene unmittelbare Beseitigung. Es wird empfohlen, dass Wirtschaftswege etwa vierteljährlich von den Verkehrssicherungspflichtigen (Verbandsgemeinden) auf atypische Gefahren kontrolliert werden.

Anmerkung Landwirtschaftskammer RLP: Bei der Unterhaltung und Verkehrssicherung von Radverbindungen auf Wirtschaftswegen dürfen mögliche erhöhte Kosten für den Unterhalt von Alltags- oder touristischen Radverbindungen auf Wirtschaftswegen nicht aus dem Wirtschaftswegehaushalt finanziert werden. Es besteht ein grundsätzlicher Regelungsbedarf bzgl. der zukünftigen Finanzierung der erhöhten Unterhaltungskosten.

5.9 Übergänge zwischen Fahrbahn und Radweg

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. Dadurch entstehen unübersichtliche und für den Radverkehr unattraktive Situationen und abhängig von den örtlichen Gegebenheiten Unfallgefahren. Die VwVStVO fordert für solche Situationen eine sichere Möglichkeit der Fahrbahnquerung. Zu dieser Problematik werden im Konzept insgesamt 73 punktuelle Maßnahmen empfohlen. Weiterhin werden im *Handlungssteckbrief RV 01* (siehe Anlage 18) Empfehlungen dazu gegeben.

5.10 Verkehrsberuhigung ländlicher Ortsdurchfahrten

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. Um die Attraktivität der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu verbessern, wird der Maßnahmentyp *Verkehrsberuhigende Umgestaltung* empfohlen (62 Maßnahmenempfehlungen). Im *Handlungssteckbrief RV 04* (siehe Anlage 18) werden dazu weitere Empfehlungen gegeben. Die Hinweise zur Anordnung von Tempo-30 sind dabei besonders hervorzuheben.

6 Handlungsempfehlungen

Im Zuge des Radverkehrskonzepts wurden zu einzelnen Maßnahmentypen des Maßnahmenkatalogs, zu weiteren relevanten Themen und zur akteursübergreifenden Umsetzung **12 Handlungsempfehlungen** entwickelt. Für jede Empfehlung wurde ein Steckbrief als Handreichung für das weitere Vorgehen erstellt (siehe Anlage 18).

Die Handlungsempfehlungen basieren auf der fachlichen Perspektive des Planungsbüros. Sie richten sich an die Kreisverwaltung und die Kommunen mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure.

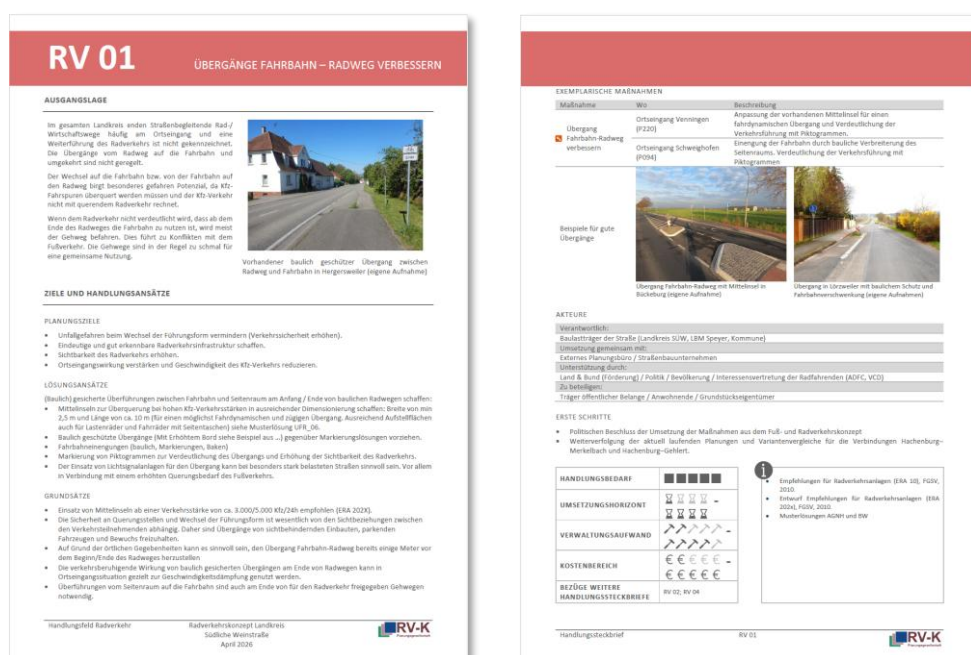


Abbildung 14: Beispiel für den Aufbau und das Layout eines Handlungssteckbriefes

6.1 Aufbau der Handlungssteckbriefe

Die Steckbriefe fassen in knapper Form die wichtigsten Informationen zu jeder Handlungsempfehlung zusammen:

- **Ausgangslage:** Wie ist die Ist-Situation? / Was sind die Rahmenbedingungen?
- **Planungsziele:** Welche konkreten Verbesserungen werden angestrebt?
- **Lösungsansätze:** Wie können die gesetzten Ziele erreicht werden?
- **Grundsätze:** Welche Aspekte und Prinzipien sollten bei der Umsetzung berücksichtigt werden?
- **Exemplarische Maßnahmen oder Vorgehen:** Welche Beispiele gibt es, um die Lösungsansätze zu verfolgen? Was sind klassische Arbeitsschritte?

Welche verorteten Maßnahmenempfehlungen stehen im direkten Bezug zu der Handlungsempfehlung?

- **Akteure:**

Verantwortlich:

Wer trifft die operativen Entscheidungen?

Umsetzung gemeinsam mit:

Wer unterstützt aktiv bei der Umsetzung? An wen können Aufgaben ausgelagert werden?

Unterstützung durch:

Mit wessen Rückhalt ist zu rechnen? Welche Fürsprecher würden dem Vorhaben Vortrieb geben? Wer kann als Multiplikator dienen, damit die Akzeptanz gesteigert wird?

Zu beteiligen:

Wessen Stellungnahme ist einzuholen? Wessen Sichtweise ist für das Projekt besonders relevant? Wessen Expertise kann hilfreich sein?

- **Erste Schritte:** Womit sollte begonnen werden?
- **Handlungsbedarf:** Gutachterliche Einschätzung der Dringlichkeit

■ ■ ■ ■ ■ bis ■ ■ ■ ■ ■

- **Umsetzungshorizont:**

Der Umsetzungshorizont beschreibt die Dauer von Projektbeginn bis zur Umsetzung bzw. Implementierung einer Maßnahme.

   	sofort / binnen eines Jahres
   	kurzfristig: bis 4 Jahre
   	mittelfristig: bis 10 Jahre
   	langfristig: mehr als 10 Jahre
	Daueraufgabe

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Verwaltungsaufwand**

Der Faktor „Verwaltungsaufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für die Kommune. Dabei wird der gesamte Umsetzungsprozess vom Beginn des Verwaltungsaktes bis zur fertigen Umsetzung betrachtet.

 Verwaltung teilt Informationen über Angebote Dritter / Standardabläufe und Routineaufgaben mit geringem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Planung Baustelleneinrichtung ohne besondere Randbedingungen).



Beteiligung an Projekten bzw. Planungen in der Verantwortung Dritter (z. B. Stellungnahmen von Landkreiskommunen zu Kreiskonzepten) / Standardabläufe und Routineaufgaben mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Verkehrsschauen etc.).



Begleitung, rechtliche und fachliche Prüfung von extern vergebenen Planungen und Konzepten in kommunaler Verantwortung / Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit geringem Umfang bzw. Aufwand. / Entwicklung neuer Abläufe mit geringem bis mittlerem Aufwand.



Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit mittlerem Aufwand.



Hoher Aufwand für Planung, hoher Aufwand für fachliche Abstimmung, hoher Aufwand für Öffentlichkeitsbeteiligung, Komplikationen sind zu erwarten. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit hohem Aufwand.

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Kostenbereich:**

Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung gegebenenfalls mit anderen Maßnahmen abhängen.

Es handelt sich bei Infrastruktur-Maßnahmen um Bruttokosten inklusive Planungskosten.

Bei organisatorischen Maßnahmen wird der finanzielle Aufwand der Kommune für die Umsetzung bzw. deren externe Vergabe abgeschätzt.



bis 10.000 €



bis 30.000 €



bis 100.000 €



bis 500.000 €



über 500.000 €

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Bezüge weitere Handlungssteckbriefe:**

Handlungssteckbriefe, die im direkten Zusammenhang zueinanderstehen.



Verwendete Quellen / Hinweise auf vertiefende Informationen und Best Practice-Beispiele

6.2 Übersicht der Handlungssteckbriefe

Nr.	Bezeichnung	Handlungsbedarf
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	■ ■ ■ ■ ■

7 Weiteres Vorgehen

7.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten 10-15 Jahre dar. Neben den Maßnahmenvorschlägen des Planungsbüros wurden zahlreiche Ideen durch die Kommunen sowie durch Bürgerinnen und Bürger eingebracht. Alle Maßnahmen wurden fachlich geprüft. Sofern die Maßnahmenideen einen Mehrwert für den Radverkehr bedeuten und sich entlang des definierten Radverkehrsnetzes befinden, wurden diese in das Maßnahmenprogramm aufgenommen. Aufgrund der großen Anzahl von Maßnahmen können nicht alle Maßnahmen in den nächsten 10-15 Jahren umgesetzt werden. Die erarbeitete Priorisierung ist daher von hoher Bedeutung und zeigt die Maßnahmen auf, die den höchsten Mehrwert für den Radverkehr generieren.

Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulastträger, also von Bundes- und Landesstraßen (LBM Speyer), von Kreisstraßen (Landkreis Südliche Weinstraße) und von Gemeindestraßen und -wegen (Kommunen) erforderlich.

Anmerkung LBM Speyer: Der Bund und das Land Rheinland-Pfalz sind als Straßenbaulastträger von den Maßnahmenvorschlägen stark betroffen. Der Schwerpunkt des LBM liegt derzeit auf prioritär laufende und in Planung befindliche Maßnahmen (vordringlich Pendler-Radrouten und eigene, bereits laufende Radwegeplanungen an klassifizierten Straßen). Die Bearbeitung neuer Radwegeplanungen bedürfen in jedem Einzelfall aufgrund personell und finanziell eng begrenzter Kapazitäten einer besonderen Prüfung sowie Priorisierung der einzelnen Maßnahmen; eine Umsetzung steht daher unter dem Vorbehalt der finanziellen sowie personellen Möglichkeiten.

Der Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess intensiv betrachtet werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind weitere Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept wird empfohlen koordiniert durch den Landkreis einen „Runden Tisch Radverkehr“ einzurichten (siehe *Handlungssteckbrief UM 02, Anlage 18*). Die Zusammenarbeit von verschiedenen Akteuren aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft profitiert nachweislich von einem niedrigschwelligen und regelmäßigen inhaltlichen Austausch.

Gelingt es dem Landkreis Südliche Weinstraße und den Kreiskommunen ein attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Kommunen beziehungsweise innerhalb der Orts- und Stadtteile haben. Entscheidet sich beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Gemeinde stattfinden.

7.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur in Grundzügen geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken, die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen über Stellungnahmen eingegangen sind, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern und in den Maßnahmenbeschreibungen im WebGIS. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

7.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegeverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger zu prüfen, sofern die Wegeverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist.

Für die Kommunen und den Landkreis gibt es verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene findet sich in der [Förderfibel](#)²⁶ des Nationalen Radverkehrsplans.

²⁶ Förderfibel auf der Website des Mobilitätsforums Bund: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html

Aktuell laufende Förderprogramme (Stand 2026):

- **Sonderprogramm Stadt und Land**²⁷

Förderung von investiven Maßnahmen für den Radverkehr (Neubauten, Markierungen, Abstellanlagen, Beschilderung). Förderquote von bis zu 75 %, bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 % (Laufzeit bis 31.12.2030).

- **Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom)**²⁸

Förderung von investiven Radverkehrsmaßnahmen Innerorts und Außerorts. Die Förderhöhe ist abhängig von der Förderstaffel des laufenden Haushaltsjahres. Es liegt keine Laufzeitbeschränkung vor.

- **Bike+Ride-Offensive**²⁹

Im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten werden Bike+Ride Anlagen an Bahnhöfen gefördert. Die Förderquote beträgt bis zu 70 % (Laufzeit bis 31.12.2027).

7.4 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

https://rv-k.de/LK_Suedliche_Weinstrasse/Radverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

²⁷ Information zum Sonderprogramm Stadt und Land und der Antragstellung beim LBM: <https://lbm.rlp.de/fuer-kommunen/foerderprogramm-stadt-und-land>

²⁸ Verwaltungsvorschrift der Förderung des kommunalen Straßenbaus (VV-LVFGKom/LFAG-StB) unter: <https://landesrecht.rlp.de/bsrp/document/VVRP-VVRP000004549>

²⁹ Informationen zur Bike+Ride-Offensive unter: <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive>

8 Anhang

Anlage 1	Karte 01a – Verflechtungskarte (Arbeitswege)
Anlage 2	Karte 01b – Verflechtungskarte weiterführende Schulen
Anlage 3	Karte 02 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
Anlage 4	Karte 03a – Fahrdaten STADTRADELN
Anlage 5	Karte 03b – Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz
Anlage 6	Karte 04a – Ergebnisse Online-Beteiligung Ideenfindung
Anlage 7	Karte 04b – Ergebnisse Online-Beteiligung Maßnahmenbewertung
Anlage 8	Karte 05 – Zielnetz Radverkehr
Anlage 9	Karte 06 – Sofortprogramm: Verkehrsrechtliche & Geringfügige bauliche Maßnahmen (Punktuell & Strecken)
Anlage 10	Karte 07a – Planungsprogramm: Verkehrsrechtliche Maßnahmen (Punktuell & Strecken)
Anlage 11	Karte 07b – Planungsprogramm: Bauliche Punktmaßnahmen
Anlage 12	Karte 07c – Planungsprogramm: Bauliche Streckenmaßnahmen
Anlage 13	Kataster – Maßnahmendatenblätter Bauliche Streckenmaßnahmen
Anlage 14	Karte 08 – Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen
Anlage 15	Maßnahmenliste – Planungsprogramm: Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen
Anlage 16	Musterlösungen
Anlage 17	Prinzipskizzen
Anlage 18	Handlungssteckbriefe
Anlage 19	Bike+Ride-Bericht
Anlage 20	Rückmeldungen aus der Land- und Forstwirtschaft