

Handlungsempfehlungen – 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	■ ■ ■ ■ ■

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 Fahr- bahn-Radweg ver- bessern	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 [\[Link\]](#)

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 [\[Link\]](#)

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. [\[Link\]](#)

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 Querschnittseingengungen 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 („Zebrastrifen“, 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)	Anordnung von Tempo 30 prüfen. Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums durch geringere
	Ortsdurchfahrt Siebeldingen, L 511 (S097)	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. [\[Link\]](#)

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 [\[Link\]](#)

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 [\[Link\]](#)

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/Lehnsziele) 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.

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. [\[Link\]](#)

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 Planungsergebnisse zu erzielen.
- **Akzeptanz** von Verwaltungshandeln, Planungen und deren Umsetzung **erhöhen**.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Niedrigschwiligen 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 [\[Link\]](#)

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 [\[Link\]](#)

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 Dauerkontrollstellen 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 Kontrollstellen für temporäre Erhebungen.



Beispiel für eine Dauerkontrollstelle 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 [\[Link\]](#)

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:

☒ **Umsetzungsstand**

Streckenmaßnahmen

☐

Umgesetzt

☐

Umgesetzt (alternativ)

☐

In Planung

☐

Empfehlung

☐

Nicht umgesetzt

☐

Zurückgestellt

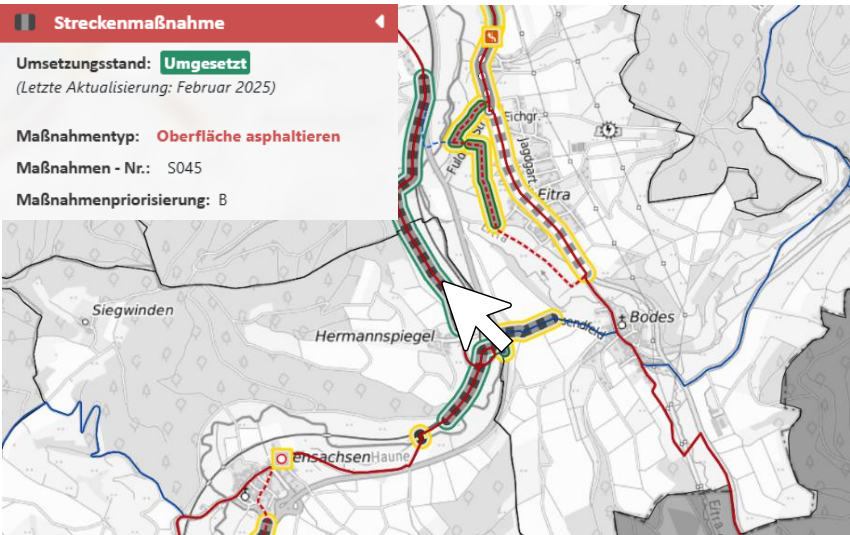
Streckenmaßnahme

Umsetzungsstand: **Umgesetzt**
(Letzte Aktualisierung: Februar 2025)

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Maßnahmen - Nr.: S045

Maßnahmenpriorisierung: B



Ausschnitt aus dem Umsetzungsmonitoring im WebGIS des Radverkehrskonzepts 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

i

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 [\[Link\]](#).

Handlungssteckbrief

UM 04

RV-K
Planungsgesellschaft