

Die Publikation wird im Rahmen des Entwicklungsprogramms EULLE unter Beteiligung der Europäischen Union und dem Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, gefördert.



# **Abschlusspräsentation**

## **Erstellung eines Radverkehrskonzeptes**

### **für den Landkreis Bernkastel-Wittlich**

#### **30.10.2023**

# Vorstellung Mobilitätswerk GmbH



TOP 1 – Ziele und Vorgehen

TOP 2 – Netzkonzept

TOP 3 – Bestandsanalyse

TOP 4 – Maßnahmenempfehlungen und Priorisierung

TOP 5 – Kostenschätzung zur Umsetzung der Maßnahmen

TOP 6 – Umsetzungsstrategie



## Ziel:

- Informieren zu Entstehung und wesentlichen Ergebnissen des Radverkehrskonzeptes
- Beschluss des Radverkehrskonzeptes



## Ziele



- Fokus **Alltagsverkehr**: Pendler, Schüler, Einkauf/Besorgungen
- Erhöhung der **Verkehrssicherheit**
- **Steigerung der Nutzerzahlen** im Radverkehr durch attraktive Radwege
- Schaffung und Verbesserung von **Radabstellanlagen**

## Ergebnis



- **Planunterlage** für zielgerichtetes Handeln und Beantragen von Fördermitteln
- Maßnahmenkatalog mit **konkreten Maßnahmen, Zuständigkeiten, Kostenschätzungen und Priorisierung**

## Grenzen



- Konzept ist mit einer **Strategie** vergleichbar (Wo, Was, Wann)
- „Vorplanung“, **keine Genehmigungsphase oder Umsetzungsplanung**

# So ist das Radverkehrskonzept entstanden

September  
2022

Grundlagenermittlung

12/2022 – Kartenbasierte **Online-Umfragen**

Konzeption Zielnetz

04/2023 – **Beteiligung** Verbandsgemeinden zum Zielnetz

Bestandsaufnahme  
Befahrungssnetz/  
Mängelanalyse

20.03.2023 – Vorstellung Zwischenergebnisse Kreisausschuss  
04/2023 – **Befahrung** Prüfnetz (ca. 650 km)

Maßnahmenprogramm und  
Handlungsempfehlungen

09/2023 – **Online-Veranstaltungen** mit Gemeinden und TöB  
09-10/2023 – **Online-Beteiligung** Maßnahmenempfehlungen

Oktober  
2023

Fertigstellung und  
Beschluss

30.10.2023 – Abschlusspräsentation (& Beschluss)

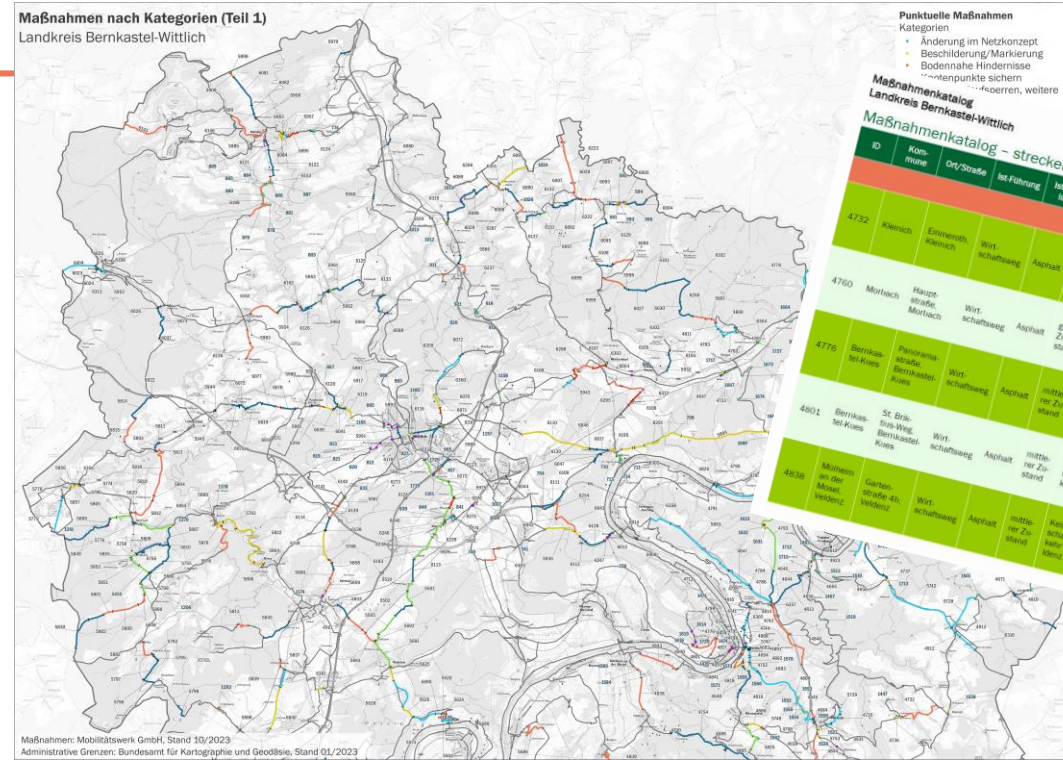
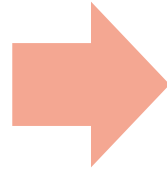
Umsetzung

# Handlungsbedarfe aller Baulastträger für die nächsten 15 Jahre aufgezeigt

## Handlungsfelder:

Radverkehrsnetz

Fahrradparken

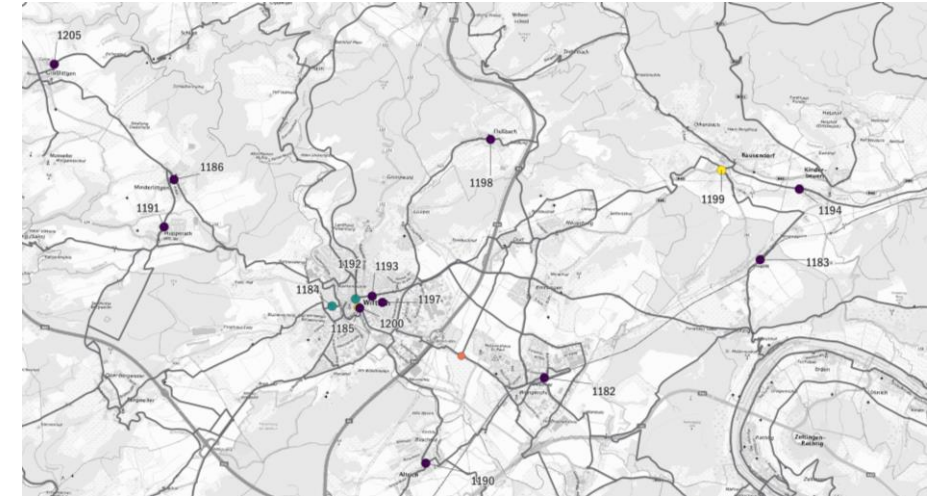
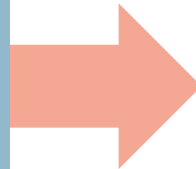


- Streckenbezogen = Radwegbau, Oberflächensanierung ...
- Punktuell = Beschilderungsmängel, Barrieren, Querungsanlagen ...

## Handlungsfelder:

Radverkehrsnetz

Fahrradparken



- Standortvorschläge entlang des Netzes
- Prüfung vorhandener Abstellanlagen
- Handlungsempfehlungen

Maßnahmenempfehlungen Fahrradparken – Priorität 1

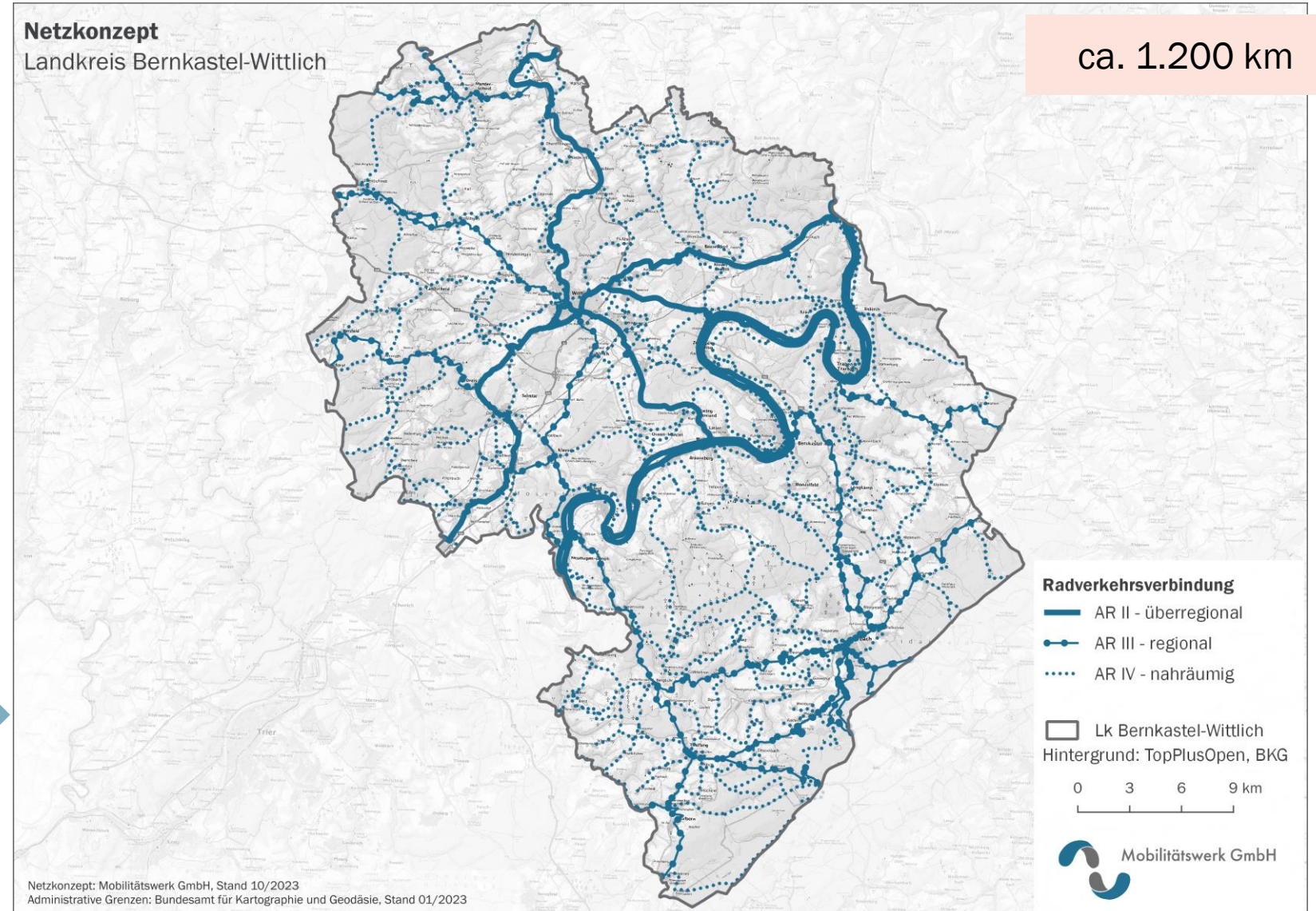
ID	Art der Anlage	Anzahl Stellplätze	Ausstattung	Zustand	Plandauer	Anforderungen	Handlungsempfehlungen	Koostenabschätzung	Priorität
Maßnahmenempfehlungen zum Fahrradparken – Priorität 1									
<b>Hetzrath, Grundschule</b>									
1165	keine Abstellanlage	0	0	-	Mittelfristig	Soziale Kontrolle/Witterungsschutz/Standortsicherheit	Schaffung Abstellanlage in Form von 10-11 Fahrradbügel mit Knieheilm, Ausbau Kapazitäten (mind. 1 Stellplatz je 5 Schüler), Prüfung Witterungsschutz; Möglichkeit Abstellen kleinerer Fahrräder	6.500	1
<b>Sehlem, Bahnhof</b>									
1166	Vordradhalter	5	1	-	mittelfristig	Soziale Kontrolle/Diebstahlschutz/Zentralität/Standortsicherheit	Ausbau Kapazitäten in Form von 10-11 Fahrradbügel und Neupositionierung notwendig; Prüfung Errichtung einer Fahrradbox (abschließbar); Unterstützung Multimodalität	Nur Fahrradbügel: 1.900 Fahrradbox: 40.000	1
<b>Thalfang, Grundschule</b>									
1168	keine Abstellanlage	0	0	-	mittelfristig	Soziale Kontrolle/Witterungsschutz/Standortsicherheit	Schaffung Abstellanlage in Form von 20-21 Fahrradbügel mit Knieheilm (mind. 1 Stellplatz je 5 Schüler); Prüfung Witterungsschutz; Möglichkeit Abstellen kleinerer Fahrräder; Prüfung Zusammenlegung der Abstellanlagen	4.000	1



# TOP 1 – Netzkonzept

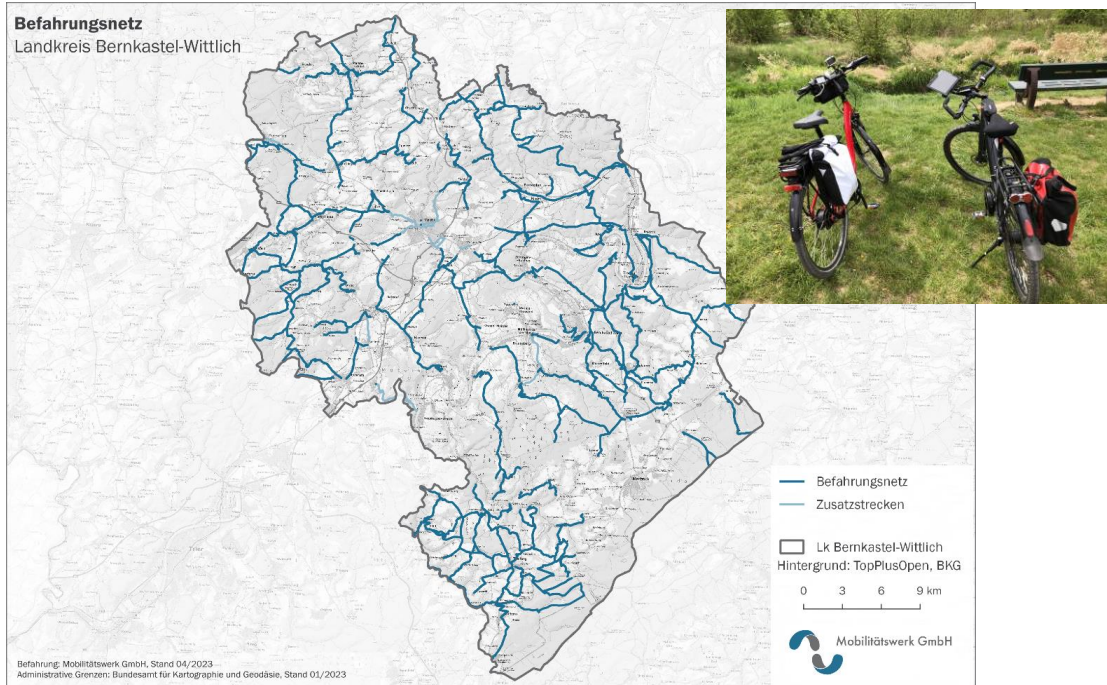


# Netzkonzept soll wichtigste Verbindungen für den Radverkehr identifizieren – so ist es entstanden:





## TOP 2 – Bestandsanalyse

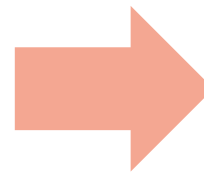


- 24.04.-28.04.2023
- Befahrung von ca. 650 km Prüfnetz

## Aufnahme des IST-Zustandes:

- Führungsart
- Oberflächenqualität und -belag
- Breiten
- Mängel, Hindernisse und Barrieren
- Abstellanlagen

- Keine Befahrung des Gesamtnetzes:
  - HBR-beschilderte Radwege
  - Radverkehrsnetz EG Morbach
  - Radverkehrsnetz Stadt Wittlich
  - Mosel-Höhen-Radweg als touristische Route
  - Strecken mit vorhandenen Befahrungsdaten (bspw. Mosel-Maare-Radweg)



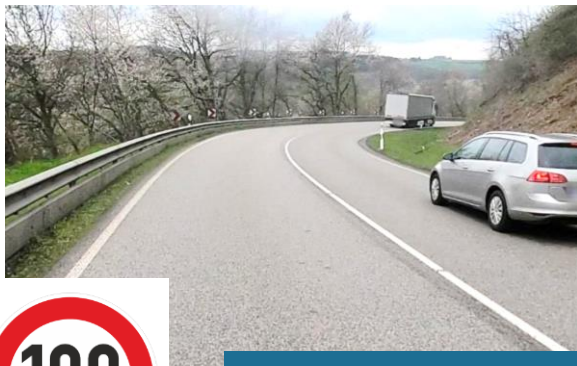
- Keine Maßnahmenentwicklung für diese Strecken
  - Bedeutet nicht, dass keine Maßnahmen notwendig sind
  - Eingegangene Hinweise werden Kreisverwaltung zur Verfügung gestellt
  - Umsetzung bestehender Planungen und Maßnahmen werden empfohlen

## Führungsformen

- Mischverkehrsstrecken mit hohen Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken (DTV) außerorts  
→ **Problempunkt**

### Führungsformen:

- 63,6 % Mischverkehr
- 26,7 % Wirtschaftswege
- 6,3 % Forst- und Feldwege
- 2,6 % vorhandene Fahrradwege
- 0,9 % Sonstiges



DTV: 7.000 Kfz/24h

## Oberflächenmaterial und -qualität

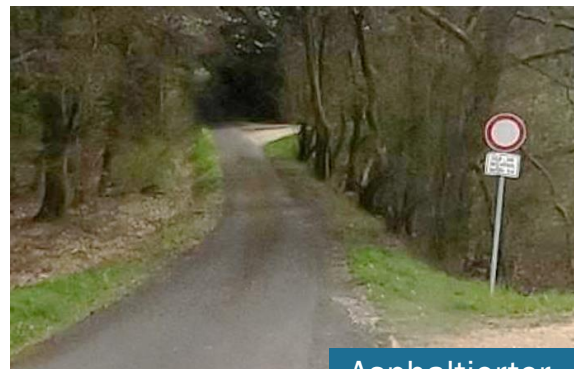
- Überwiegend asphaltierte Strecken (auch bei Wirtschaftswegen)
- Überwiegend gute Oberflächenqualitäten (65,6 %)

### Oberflächenmaterial:

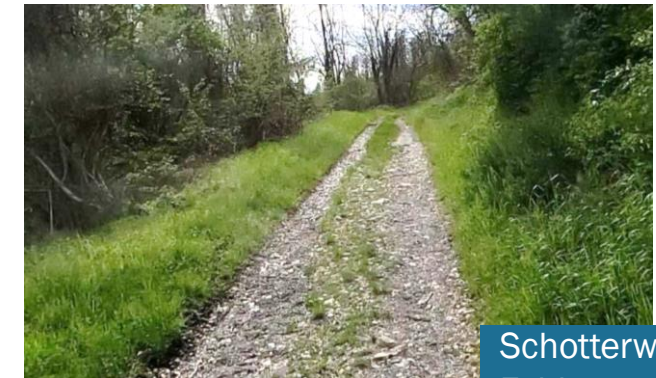
- 83,1 % Asphalt
- 8,3 % naturnaher Belag
- 7,4 % Schotter & feiner Splitt
- 1,1 % Pflaster
- 0,1 % Sonstiges

### Oberflächenqualität:

- 22,1 % **sehr gut**
- 43,5 % **gut**
- 18,0 % **mittel**
- 5,8 % **unzureichend**
- 10,6 % **unbefahrbar**



Asphaltierter  
Wirtschaftsweg



Schotterweg/  
Feldweg

# Keine einheitliche, eindeutige Beschilderung – Vorderradhalter nicht Stand der Technik

## StVO-Beschilderung

- Oftmals keine eindeutigen Führungsformen
- 32,6 % der Wirtschaftswege „Rad frei“
- Zu schmale (<2,5 m) benutzungspflichtige Geh- und Radwege

- Schaffung einer einheitlichen, konformen Beschilderung der Wirtschaftswege
- Handlungsfeld Freigabe Wirtschaftswege



## Fahrradparken

### Erfassung von 21 Abstellanlagen

- Mehrzahl Vorderradhalter 76,2 %
- Aufnahme weiterer potentieller Abstellorte im Maßnahmenkatalog

- Vorderradhalter nicht Stand der Technik
- Mitfahrerparkplätze und Bahnhöfe als Potential für Fahrradboxen/Mobistationen
- Übergänge zu ÖPNV besser ausstatten





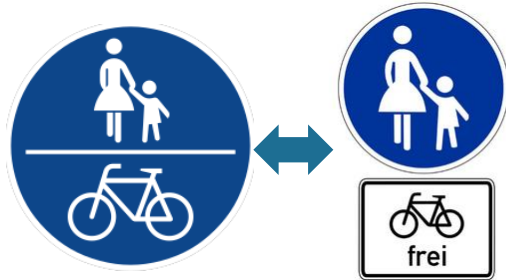
## TOP 3 – Maßnahmen und Priorisierung

# Maßnahmenempfehlungen

## Streckenbezogene Maßnahmenkategorien

### Neubau/Ausbau

- Neubau Radweg, Verbreiterung bestehender Infrastruktur
- Veränderung Nutzungspflicht/Nutzungsrecht



### Sonstiges

- Reinigung der Fahrbahn



### Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

- Temporeduktion streckenbezogen
- Prüfung Freigabe Wege für Radverkehr



### Oberflächenanierung

- Sanierung des Oberflächenbelags

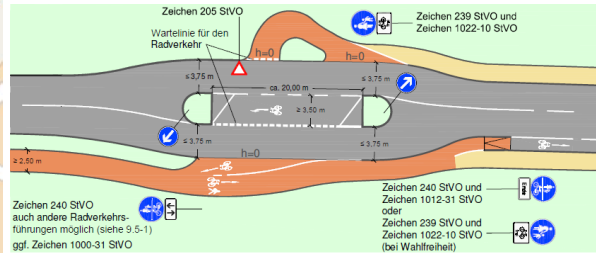


# Maßnahmenempfehlungen

## Punktuelle Maßnahmenkategorien

### Knotenpunkte sichern/Querungsanlagen

- Vorsehen von Aufstellflächen, Markierungen
- Neuordnung/Umgestaltung, Überleitung Radfahrende



### (Sicht-)Hindernisse

- Poller und Umlaufsperrn - Prüfung auf Rückbau/Versatz
- Hohe Borde - Abflachung
- Defekte Brücken
- Rückschnitt Begrünung



### Punktuelle Oberflächenschäden/Bodennahe Hindernisse

- Ausbesserung Querrinnen/Schlaglöcher



### Verkehrsorganisation

- Punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen (Gefahrenstellen/Steigungen)

### Beschilderung/Markierung

- Warnhinweise
- Markierungen anbringen/erneuern





- Orte mit **zentralörtlicher Funktion** und **wichtige Ziele** möglichst **schnell und durchgängig** erreichen
- Stärkung der **innerörtlichen Verbindungen**

→ Möglichst **einheitliche Priorisierung** für **zusammenhängende Verbindungen** (keine Lücken)

## Weitere Kriterien:

Schulwegrelevanz + Verkehrssicherheit + Kosten + Netzfunktion + Vorhandene Planungen


## Sofortmaßnahmen:

- schnell umsetzbar
- kostengünstig (bspw. Beschilderung)
- hauptsächlich punktuell

→ Maßnahmen mit hohem  
Kosten-Nutzen-Verhältnis

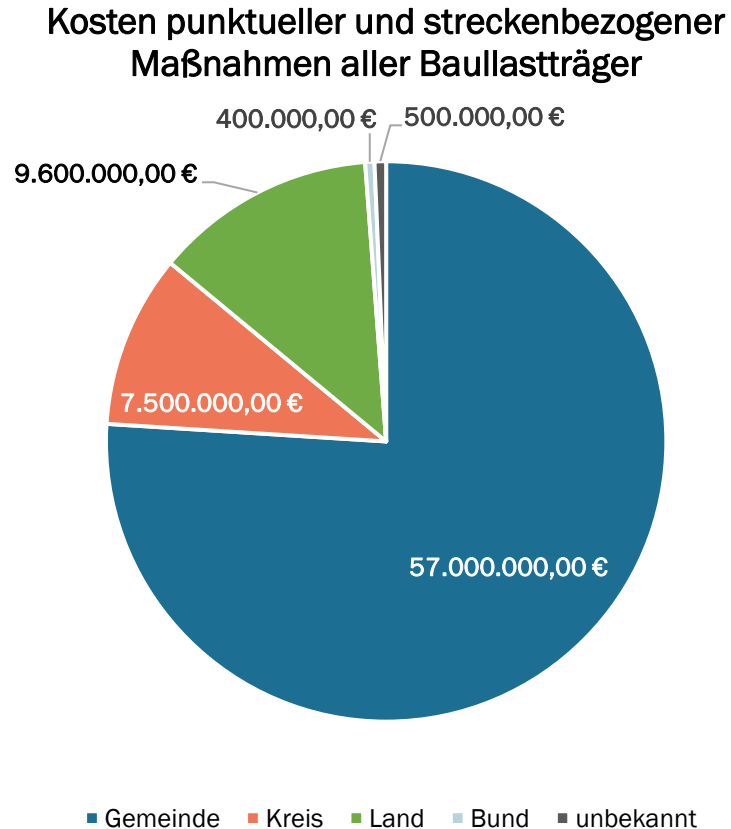


Priorität	Beschreibung
Sofort-Priorität S	Sofortmaßnahme
Hohe Priorität 1	Kurzfristige Maßnahme
Mittlere Priorität 2	Mittelfrist-Maßnahme
Geringere Priorität 3	Perspektivprogramm



# TOP 4 – Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen

# Dreiviertel der Gesamtkosten liegt bei Kommunen, jedoch geringe Kosten bei punktuellen Maßnahmen



Gesamtkosten aller Baulastträger ca. 75,0 Mio. €

- Ca. 76 % Gesamtkosten in Baulast Kommunen
- Ca. 12 % Gesamtkosten in Baulast Land
- Ca. 10 % Gesamtkosten in Baulast Landkreis

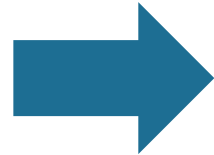
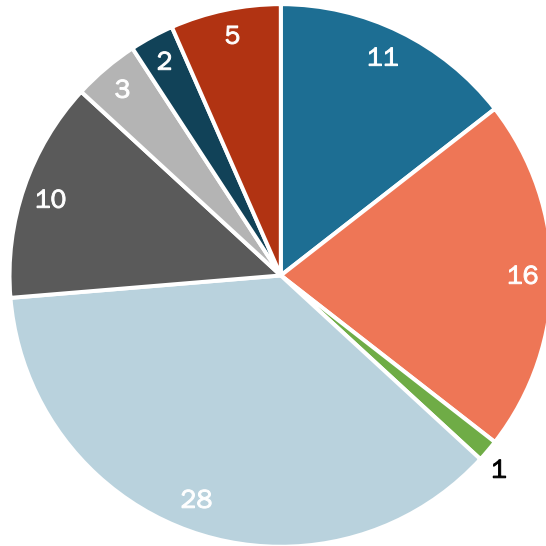


Gesamtkosten Kommunen ca. 57 Mio. €

- Anteil punktueller Maßnahmen mit ca. 0,5 % an Gesamtkosten vergleichsweise gering

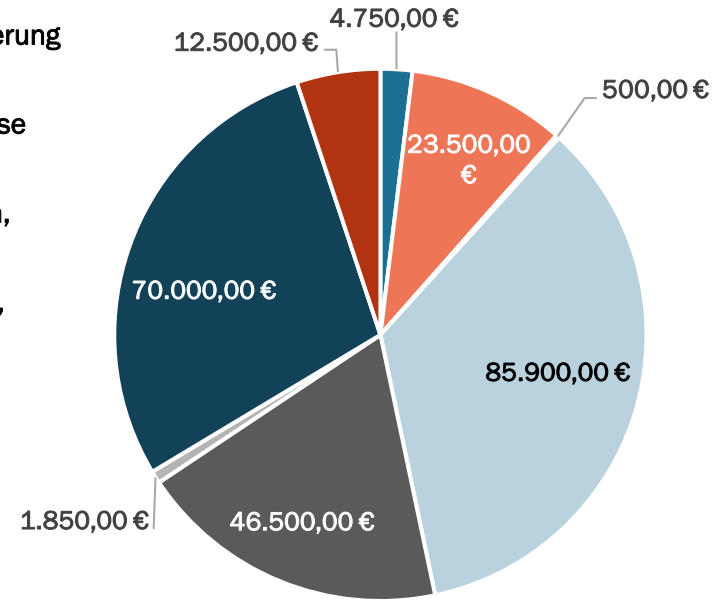
# Meisten punktuellen Maßnahme der Kommunen sind kostengünstig abzarbeiten

Anzahl punktueller Maßnahmen in Baulast Kommunen



Kosten punktueller Maßnahmen in Baulast Kommunen

- Beschilderung/Markierung
- Bodennahe Hindernisse
- Knotenpunkte sichern, Querung (bauliche Maßnahmen)
- Poller, Umlaufsperrn, weitere Hindernisse
- Punktuelle Oberflächenschäden
- Sichthindernisse beseitigen
- Sonstiges



**Punktuelle Maßnahmen (Kommunen): ca. 245.000 €**

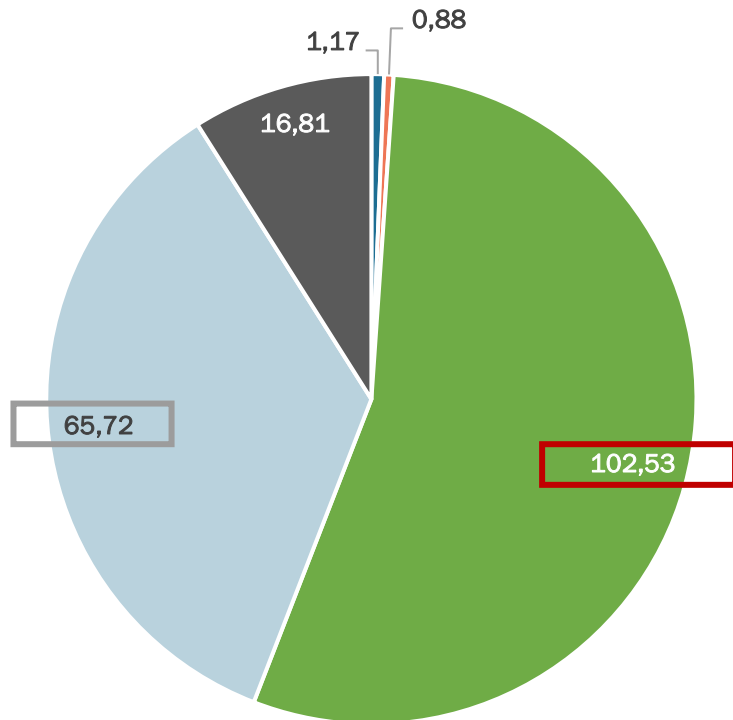


Der Großteil der Maßnahmen und der Kosten entfallen auf die Kategorie „Poller, Umlaufsperrn, weitere Hindernisse“  
→ Reparatur/Neubau von Brücken

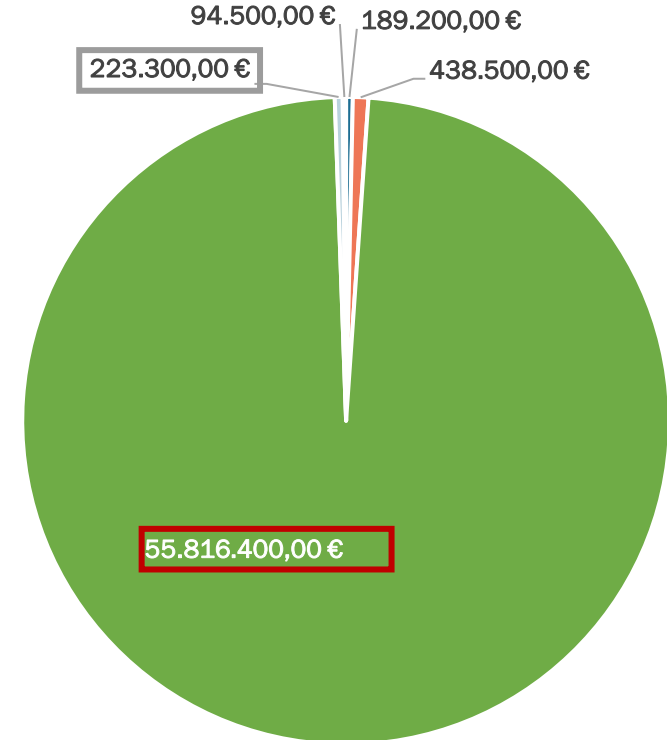
Kosten abzgl. Förderung, zzgl. Grunderwerb, Personal, Marketing, Abstellanlagen, wegw. Beschilderung, Kostenanstieg

# Verkehrsorganisatorische Maßnahmen kostengünstig, Oberflächensanierungen sind größter Anteil an Gesamtsumme

Streckenbezogene Maßnahmen (in km) in Baulast Kommunen



Kosten streckenbezogener Maßnahmen in Baulast Kommunen



- Ausbau einer Radverkehrsanlage
- Neubau einer Radverkehrsanlage
- Oberflächensanierung (streckenbezogen)
- Verkehrsorganisatorische Maßnahme
- Sonstiges

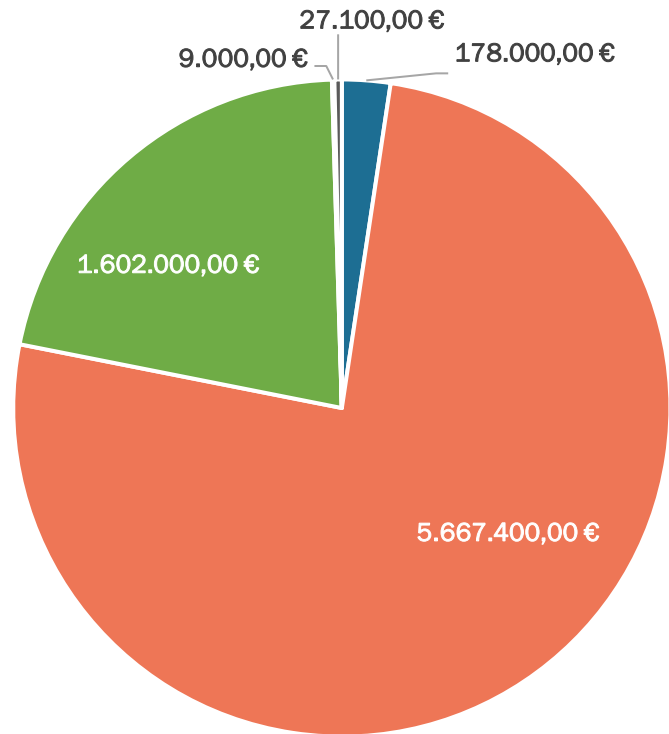
Streckenbezogene Maßnahmen (Kommunen): ca. 56,7 Mio. €

- Oberflächensanierungen machen Kostenanteil > 98 % aus

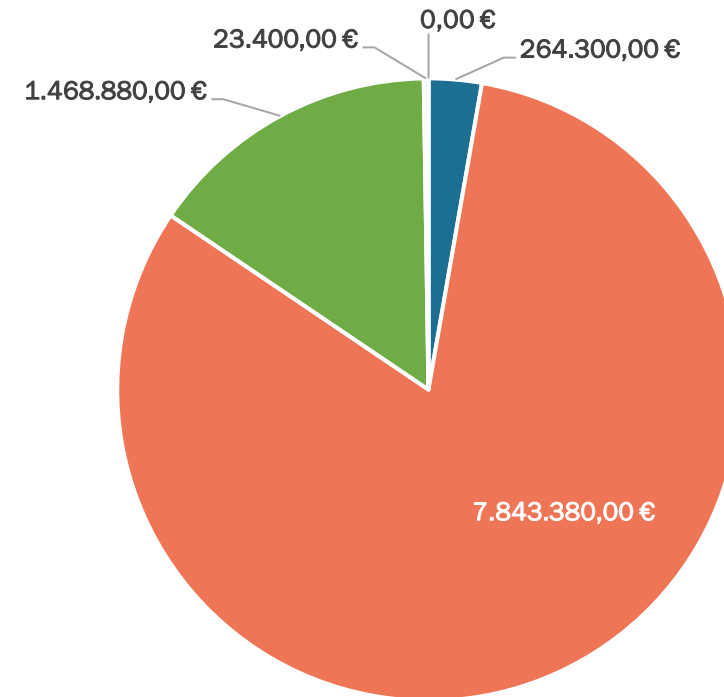
Kosten abzgl. Förderung, zzgl. Grunderwerb, Personal, Marketing, Abstellanlagen, wegw. Beschilderung, Kostenanstieg

# Ausbau und Neubau von Radverkehrsanlagen größtenteils in Baulast des Kreises bzw. Landes

Kosten streckenbezogener Maßnahmen in Baulast Landkreis



Kosten streckenbezogener Maßnahmen in Baulast Land



- Ausbau einer Radverkehrsanlage
- Neubau einer Radverkehrsanlage
- Oberflächensanierung (streckenbezogen)
- Verkehrsorganisatorische Maßnahme
- Sonstiges

**Streckenbezogene Maßnahmen (Land und Kreis): ca. 17,1 Mio. €**



- Ausbau/Neubau größtenteils in Baulast Kreis/Land

Kosten abzgl. Förderung, zzgl. Grunderwerb, Personal, Marketing, Abstellanlagen, wegw. Beschilderung, Kostenanstieg

# Baulast Gemeinden ergibt hohen Finanzbedarf von 33 € je EW und Jahr

NRVP schlägt einen Finanzbedarf für „Einsteiger“-Kommunen von 8–18 € je Einwohner und Jahr vor!  
Für „Vorreiter“-Kommunen werden 18–19 € je Einwohner und Jahr vorgeschlagen.

	Gesamtsumme	Jährliches Haushaltsbudget	Finanzbedarf pro Einwohner und Jahr
Gemeinden	ca. 57,0 Mio. €	ca. 3,8 Mio. €	ca. 33 €
Landkreis	ca. 7,5 Mio. €	ca. 500.000 €	ca. 4 €

Planungszeitraum 15 Jahre

- Variiert je nach Ortsgemeinde
- Fördermittel können erforderliche Eigenmittel erheblich senken

Zum Vergleich: Die Fahrradstadt Münster investierte 2020 30 € pro Jahr und Einwohner in Radverkehrsinfrastruktur.

# Große Bandbreite an Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten gegeben



EU	Förderung umweltfreundlicher Nahverkehrsinfrastruktur (EFRE)		Förderung grenzüberschreitender Radwege (INTERREG V A)	
Bund	Sonderprogramm Stadt & Land Förderung von Klimaschutzprojekten „Kommunalrichtlinie“	Klimaschutz durch Radverkehr Förderung investiver Modellvorhaben des Radverkehrs	Erschließungsbeitrag (BauGB) Radwege an Bundesfernstraßen /Bundeswasserstraßen	Radwege auf Brücken von Bundesfernstraßen
Land	Städtebaurichtlinie RL-StEE Förderung kommunaler Straßenbau LVFGKom	ÖPNV-Förderung (VV ÖPNV/SPNV) LBauO Abstellplatzpflicht RLP EULLE Radwege und Pendlerrouen	Forstwirtschaftlicher Wegebau GAK Radwege an Landesstraßen	Finanzhilfen Radschnellwege

- Hohe Bandbreite an Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten
- Jeweils passende Richtlinien sind zu filtern
- Lohnenswert, Projekte zusammenzufassen (z. B. mehrere Ortsgemeinden)







# TOP 5 – Umsetzungsstrategie

# So sollten Sie vorgehen, um Radverkehrsmaßnahmen umzusetzen:

1. Vorgeschlagene Maßnahmen sichten und mit bestehenden Planungen abgleichen (Verknüpfung zu Sowieso-Maßnahmen)

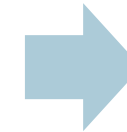
2. Verfügbarkeit von Fördermitteln prüfen/Förderberatung

3. Regelmäßige Absprachen (z. B. einzelner Zusammenschluss Ortsgemeinden/regelmäßiger Runder Tisch)

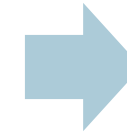
4. Festlegung eines jährlichen Haushaltsbudgets zur Radverkehrsförderung

5. Einbeziehen der Bürger/Einführung „weicher“ Maßnahmen

6. Monitoring des Umsetzungsstandes und Veröffentlichung



**Planung und  
Umsetzung  
anstoßen**



**Kommunikation  
und Budget**



**Öffentlichkeitsarbeit**

Die Publikation wird im Rahmen des Entwicklungsprogramms EULLE unter Beteiligung der Europäischen Union und dem Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, gefördert.



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**