

Radverkehrskonzept

Kurzbericht

Kreisverwaltung
**Bernkastel
Wittlich**



Landkreis Bernkastel-Wittlich

Impressum

Auftraggeber

Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich
Kurfürstenstraße 16, 54516 Wittlich
www.bernkastel-wittlich.de

Ansprechpartner

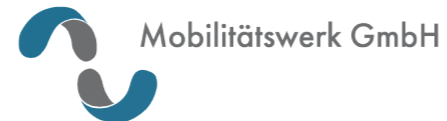
Herr Philipp Goßler
+49 (0) 6571 14-2262
Philipp.Gossler@Bernkastel-Wittlich.de

Auftragnehmer

Mobilitätswerk GmbH
Chemnitzer Str. 97, 01187 Dresden
Amtsgericht Dresden, HRB 36737
www.mobilitaetswerk.de

Ansprechpartner

Herr René Pessier
+49 (0) 351/27560669
r.pessier@mobilitaetswerk.de



Das Radverkehrskonzept ist ein Vorhaben des Landkreises Bernkastel-Wittlich, das im Zuge der Kreisentwicklung umgesetzt wird. Die Kreisentwicklung ist ein Fachbereich der Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich. Hier werden Querschnittsaufgaben bearbeitet und Projekte umgesetzt, die aktiv den aktuellen Herausforderungen wie dem demographischen, wirtschaftlichen, sozialen, digitalen und klimatischen Wandel begegnen. Ziel ist es, den Landkreis dauerhaft zukunftsfähig aufzustellen und damit als Wohn- und Lebensstandort attraktiv zu halten.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



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, durchgeführt.

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel	1
2. Bestandsaufnahme	1
3. Netzkonzept	4
4. Befahrung Radverkehrsnetz und Mängelanalyse	5
5. Maßnahmenprogramm und Handlungsempfehlungen	7
5.1 Übergeordnete Handlungsfelder im Planungsraum	11
5.2 Aufbau des Maßnahmenkatalogs	12
6. Ausblick	14

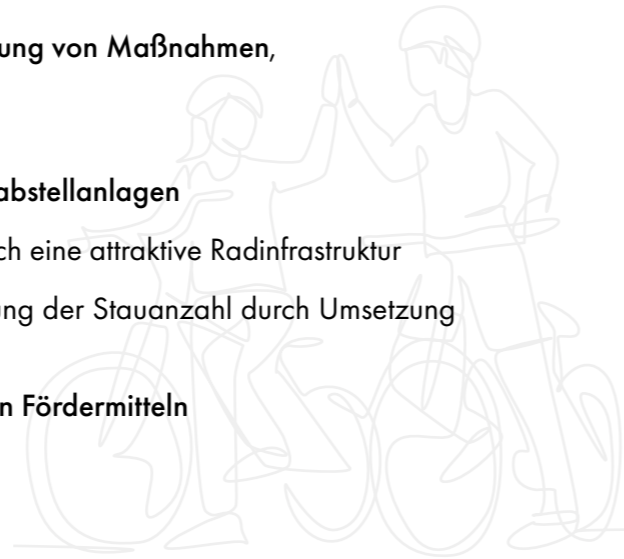


1. Anlass und Ziel

Rad fahren ist eine umweltschonende, gesundheitsfördernde sowie kostengünstige Art der Fortbewegung. Dabei hat Radverkehr in ländlich geprägten Regionen eine traditionelle Bedeutung. Aufgrund der geringen Siedlungsdichte ländlicher Regionen kann nur schwer ein flächenmäßig attraktives ÖPNV-Angebot sichergestellt werden. In diesem Kontext gewinnt das Fahrrad oft an Bedeutung und sichert eine individuelle, unabhängige Mobilität.

Der Landkreis Bernkastel-Wittlich verfolgt daher folgende Ziele, die durch die Erstellung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (RVK) erreicht werden sollen:

- Das Konzept dient als **Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen**,
 - die den **Alltagsverkehr fördern**,
 - die **Verkehrssicherheit steigern** und
 - zur Schaffung und Verbesserung von **Radabstellanlagen**
- **Steigerung der Nutzerzahlen** im Radverkehr durch eine attraktive Radinfrastruktur
- **Reduzierung des CO₂-Ausstoßes** und Verringerung der Stauanzahl durch Umsetzung des Konzeptes
- Bereitstellung als Grundlage zur **Beantragung von Fördermitteln**



2. Bestandsaufnahme

PENDELANALYSE UND MULTIMODALITÄT

Der **Pendelverkehr** trägt wesentlich zu der durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) verursachten Schadstoffbelastung bei. Insbesondere bei Berufspendelnden ist der MIV-Anteil i. d. R. besonders hoch. Im Landkreis sind 28.805 Einpendelnde und 32.330 Auspendelnde zu verzeichnen. **11.928 Beschäftigte sind Binnenpendelnde und damit ebenfalls interessante Adressaten für das Radverkehrskonzept.**

Die durchschnittlich zurückgelegten **Pendeldistanzen spiegeln wider**, dass etwa 24 % der Einpendelnden und 23 % der Auspendelnden **täglich weniger als 10 km zurücklegen**.¹ Besonders die Fahrdistanzen bis 10 km bieten geeignete Voraussetzungen für den Ersatz des Pkw durch ein Fahrrad.

Da das RVK den Alltagsradverkehr unterstützen soll, ist ebenfalls die **Betrachtung der intermodalen Schnittstellen** interessant.

Vom Bahnhof Wittlich sind die relevanten Pendelziele wie Trier und Koblenz in 78 Min. bzw. 60 Min (Koblenz) und knapp 25 Min. bzw. 36 Min. (Trier) ohne Umstieg erreichbar. **Dies bietet vor allem nach Trier gute Voraussetzungen für kombinierte Wegekette mit dem Rad und dem ÖPNV.**

¹ Vgl. FGSV (2010); Unter Berücksichtigung des zunehmenden Anteils von Pedelecs, wird oftmals auch mit bis zu 20 km gerechnet.

Neben dem schienengebundenen Verkehr bestehen innerhalb der Region unterschiedliche Busverbindungen. Es gibt im Planungsgebiet zwei regionale Busnetze: Eifel-Kondelwald mit neun Buslinien und das regionale Busnetz Mosel mit zwölf Buslinien. Die Linie 333 verkehrt von April bis November samstags und sonntags und in den Ferien täglich als **RadBus mit Fahrradanhänger**. Die Fahrradmitnahme ist auch auf den Linien 220, 330 und 360 möglich.

Darüber hinaus ist die Taktung mit meist 60 Minuten sehr gut für den ländlichen Raum. Die zehn **Mitfahrerparkplätze** im Landkreis eignen sich besonders gut zur Förderung der intermodalen Verknüpfung. Es ist empfehlenswert, diese Parkplätze mit hochwertigen Fahrradabstellanlagen auszustatten.

BESTANDSROUTENNETZ

Das Bestandsradroutennetz im Planungsraum setzt sich aus großräumigen, regionalen sowie lokalen Radrouten zusammen. Da Radrouten in ländlichen Regionen auch vom Alltagsverkehr genutzt werden, wird das bestehende touristische Radverkehrsnetz als Grundnetz betrachtet.

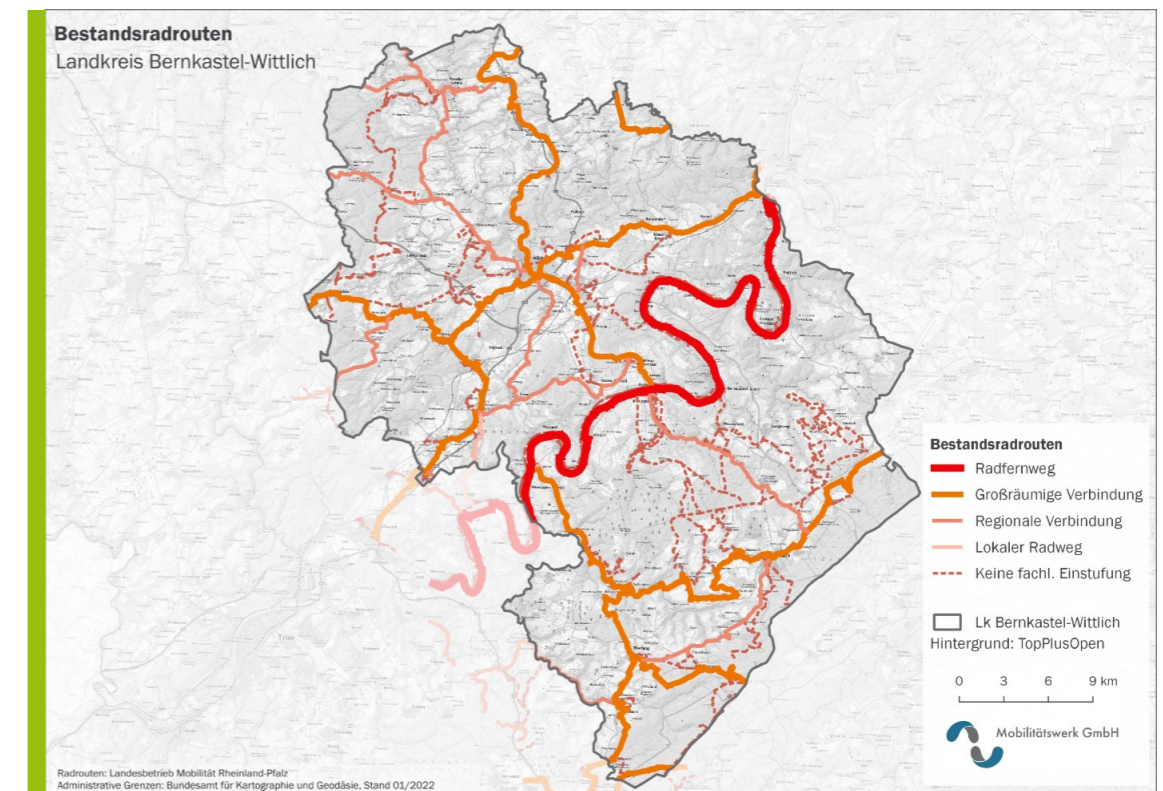


Abbildung 1: Bestandsroutennetz im Landkreis Bernkastel-Wittlich

ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN UND BESTEHENDE KONZEPTE

Um Zielsetzungen des Radverkehrs vom Bund, Land oder einzelner Kommunen zur Umsetzung zu bringen, bedarf es Konzepten und Planungen auf jeder dieser Ebenen. Für den Landkreis Bernkastel-Wittlich bedeutet dies, dass neben konkreten Vorschlägen zu Planungen auch übergeordnete Konzepte betrachtet werden müssen.

² Link: <https://radbusse.de/>

Bestehende Planungen sowie Maßnahmen aus bestehenden Konzepten werden in das Netzkonzept integriert bzw. ihre Umsetzung wird empfohlen (vgl. Tabelle 9).

Ein Abgleich der Daten erfolgt zudem mit den Nachbarlandkreisen bzw. -kommunen. Hierbei werden insbesondere die Netzanschlüsse beachtet.

ANALYSE VON UNFÄLLEN MIT RADVERKEHRSBETEILIGUNG

Für die Unfallanalyse werden die **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden** im Landkreis Bernkastel-Wittlich **für die Jahre 2019, 2020 und 2021 betrachtet**. Um die Unfallanalyse auf zuverlässige und vollständige Daten zu stützen, erfolgt eine **Auswertung mit Konzentration auf Unfälle mit Personenschaden**.

Festzuhalten ist:

- Die räumliche Verteilung der Unfalltypen im Landkreis zeigt keine Häufung gleicher oder ähnlicher Typen auf. **Es konnten keine Unfallhäufungsstellen identifiziert werden.**
- Die örtliche Verteilung der Unfälle befindet sich vorrangig entlang klassifizierter Haupt- und Erschließungsstraßen.
- Schwerpunkte zeigen sich inner- und außerorts vor allem entlang der Mosel. Unfälle mit Getöteten passierten innerorts als auch außerorts.

Bei Betrachtung der Unfälle im Landkreis fallen Konzentrationen in vier Gemeinden bzw. Städten auf: Wittlich, Traben-Trarbach, Bernkastel-Kues und Mülheim an der Mosel/ Brauneberg.

BÜRGERBETEILIGUNG IM RAHMEN DER BESTANDSANALYSE

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde eine Online-Umfrage durchgeführt, bei der 1.757 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. In dieser Umfrage hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Gefahrenstellen und Verbesserungsvorschläge einzutragen. Zudem wurden auch die Hindernisse, die der Nutzung des Fahrrads im Wege stehen, abgefragt.

Etwa 95% der Befragten legen großen Wert auf die Trennung von Rad- und Autoverkehr. Die Hauptprobleme sind der Mangel an Radwegen, Unsicherheit aufgrund hoher Geschwindigkeiten und schlechter Oberflächenqualität. Die Führung im Mischverkehr wird als gefährlich angesehen.

Auch die eingetragenen Gefahrenstellen und Verbesserungsvorschläge im Planungsgebiet betreffen oft erhöhte Geschwindigkeiten im Autoverkehr, fehlende Fahrradwege und gefährliche Querungssituationen. Es mangelt zudem oft an (hochwertigen) Abstellanlagen in den Ortschaften und an wichtigen Zielen.

Die Verbesserung der Radinfrastruktur kann die Anzahl der Radfahrenden steigern, wenn Hindernisse reduziert werden.

GEMEINDE- UND TÖB-BETEILIGUNG IM RAHMEN DER BESTANDSANALYSE

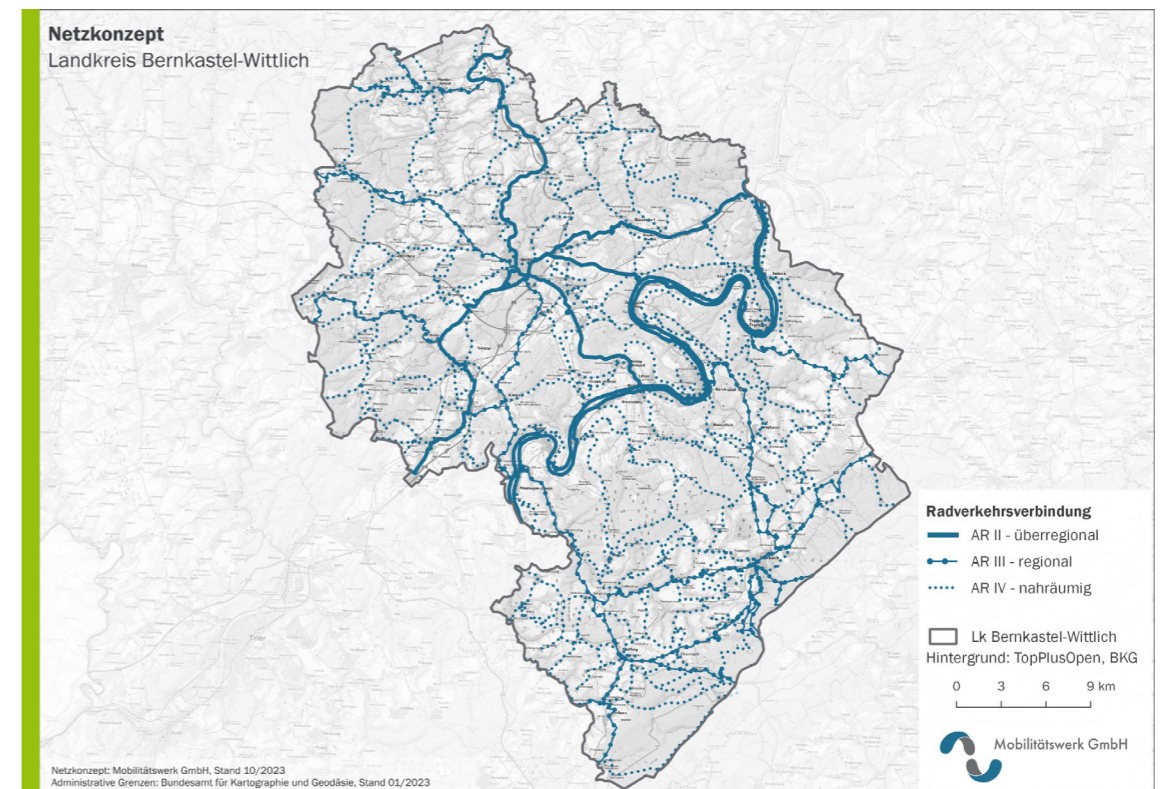
Die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden und Träger öffentlicher Belange hatten die Gelegenheit, bestehende Planungen, Hinweise und Gefahrenstellen einzubringen. Insgesamt haben 53 Personen an der Umfrage teilgenommen, darunter 43 Vertreterinnen und Vertreter von Ortsgemeinden, vier von Verbandsgemeinden und sechs Träger öffentlicher Belange.

Um sicherzustellen, dass bereits geplante Radwege der Gemeinden sinnvoll in das Radverkehrskonzept des Landkreises integriert werden und Doppelarbeit vermieden wird, wurden die Gemeindevertreter gebeten, ihre Radwegeprojekte in das Konzept einzufügen. Diese bestehenden Planungen wurden geprüft und ins Gesamtnetzkonzept aufgenommen. Ausnahmen betrafen nur wenige rein touristische Routen, die für den Alltagsradverkehr weniger relevant sind aufgrund von größeren Umwegen oder bereits vorhandenen Alternativen. In solchen Fällen wurde auf die Integration verzichtet, um eine effiziente Planung für den Alltagsradverkehr sicherzustellen.

3. Netzkonzept

Das finale Radverkehrszielnetz für den Landkreis Bernkastel-Wittlich umfasst insgesamt rund 1.218 km.

Davon verteilen sich rund 210 km auf überregionale Verbindungen und rund 214 km auf regionale Verbindungen. Den größten Anteil im Untersuchungsgebiet machen nähräumige Verbindungen mit rund 794 km aus. Eine Netzübersicht findet sich in der nachfolgenden Abbildung.



4. Befahrung Radverkehrsnetz und Mängelanalyse

Im April 2023 erfolgte eine umfassende Überprüfung des Prüfnetzes, das allerdings nicht das gesamte Radverkehrszielnetz abdeckte. Das Prüfnetz erstreckte sich insgesamt über eine Länge von 670 Kilometern. Zur Dokumentation des Streckenverlaufs, wichtiger Details wie Beschilderung, Abstellanlagen sowie Mängel und Problemstellen wurde eine eigene Befahrungssapp sowie eine 360°-Kamera eingesetzt. Das aufgenommene Bildmaterial ist jederzeit über die Plattform www.mapillary.com einsehbar.

RADVERKEHRSNETZ

Welche Führungsform für den Radverkehr geeignet ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab und hat wesentliche Auswirkungen auf die Akzeptanz und Verkehrssicherheit der potentiellen Nutzungsgruppen.

Die Karte zeigt deutlich, dass der **Großteil der Verbindungen im Mischverkehr (428,2 km) und auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen (204,0 km)** verläuft, was für weniger dicht besiedelte Regionen typisch ist.

Problempunkte ergeben sich dabei im Zusammenspiel der **Führung im Mischverkehr auf teilweise schmalen Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten außerorts**. Innerorts ist häufig die Mischverkehrsführung auf der Fahrbahn die Regel.

Die gemeinsame Führung des Rad- und landwirtschaftlichen Verkehrs auf so genannten **kombinierten Rad-Wirtschaftswegen** soll zukünftig einen entscheidenden Beitrag bei der Entwicklung eines lückenlosen Netzes für den Radverkehr leisten.

Tabelle 1: Führungsformen im Befahrungsnetz

Führungsform	Länge in km	Anteil in %
Mischverkehr mit Kfz	428,2	63,6
Wirtschaftswege	179,3	26,6
Forstwege	24,7	3,7
Gemeinsame Geh- und Radwege	17,7	2,6
Feldwege	17,2	2,6
Sonstige (z. B. Schutzstreifen, Gehwege/ Fußgängerzonen, unklare Führungsform, Spielstraßen)	6,5	1,0

Im Rahmen der Befahrung wurden Daten zur Oberflächenbeschaffenheit des Radweges erfasst. Dabei wurden sowohl die verwendeten Materialien als auch die Qualität der Oberfläche dokumentiert. Bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen können verschiedene Materialien zum Einsatz kommen. Asphalt erfüllt dabei die grundlegenden Anforderungen am besten, da er einen geringen Rollwiderstand, hohe Griffigkeit und Allwettertauglichkeit bietet.

Tabelle 2: Oberflächenmaterialien im Befahrungsnetz

Oberflächenart	Länge in km	Anteil in %
Asphalt	559,6	83,1
Unbefestigte Deckschicht (naturnah)	55,8	8,3
Schotter (fein/grob)	49,9	7,4
Pflaster (Beton, Kopf-/Naturstein)	7,7	1,1
Sonstige (z. B. Betonplatten, Holz, Metall)	0,4	0,1

Tabelle 3: Oberflächenqualitäten im Befahrungsnetz

Oberflächenqualität	Länge in km	Anteil in %
Sehr guter Zustand	148,9	22,1
Guter Zustand	293,1	43,5
Mittlerer Zustand	121,0	18,0
Unzureichender Zustand	38,9	5,8
Unbefahrbar	71,3	10,6

Wie dargestellt sollte, soweit möglich und erforderlich, eine Verlagerung der Radverkehrsführungen vom Mischverkehr hin zu geeigneten eigenen Radverkehrsanlagen oder gemeinsamen Verkehrsanlagen mit Fuß- und/oder landwirtschaftlichem Verkehr erfolgen. Dies hat zur Folge, dass Strecken in das Radverkehrsnetz aufgenommen werden, die sich nicht in einem einwandfreien Zustand befinden. Tatsächlich werden 16,4 % der Strecken als unzureichend oder nicht befahrbar für den alltäglichen Radverkehr angesehen.

Um die Akzeptanz der Wege, die sich abseits der Straßen befinden, zu erhöhen, sollten Radfahrende auch dort eine gute Fahrbahnqualität vorfinden. Im Allgemeinen neigen Personen eher dazu, das Rad zu nutzen, wenn die Infrastruktur eine sichere und angenehme Nutzung ermöglicht.

ABSTELLANLAGEN

Während der Befahrung erfolgte eine Prüfung der Abstellanlagen entlang des Befahrungsnetzes. Die Basis bildeten die in der Bestandsanalyse erfassten, relevanten, öffentlichen Einrichtungen und Plätze sowie die Hinweise aus der ersten Bürger- und Gemeindebeteiligungsphase.

Insgesamt konnten 20 Standorte mit Abstellanlagen dokumentiert werden. Zusätzlich zu den bereits existierenden Abstellanlagen wurden auch 50 potentielle Standorte für zukünftige Abstellanlagen an interessanten Orten (Pol) erfasst.

Von den erfassten Abstellanlagen-Standorten verfügten 14 über sogenannte Vorderradhalter, während vier mit Fahrradbügeln ausgestattet waren. An zwei Standorten fand sich eine Kombination aus Fahrradbügeln und Vorderradhaltern. Die **Vorderradhalter entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik** und bieten den Fahrrädern unzureichende Stabilität und Sicherheit. Stattdessen erfüllen Fahrradbügel sämtliche genannten Anforderungen.

5. Maßnahmenprogramm und Handlungsempfehlungen

GRUNDLAGEN DER MAßNAHMENENTWICKLUNG

Auf Basis der Befahrungsdaten zum Ist-Stand und den Vorgaben nach den FGSV-Regelwerken ERA, RAL und RASt erfolgte ein Soll-Ist-Abgleich und es wurden geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur entwickelt.

Folgende Planungsgrundsätze der Maßnahmenentwicklung für den Alltagsverkehr werden angestrebt:

- **Sicher:** Die Verkehrssicherheit ist der wichtigste Grundsatz, insbesondere da die nutzende Gruppe der Familien und Schüler bedacht werden muss. Daher sind Sicherheitsmängel (Konflikt- und Gefahrenstellen, auffällige Unfallpunkte) zu beseitigen, aber auch soziale Sicherheit (Einsehbarkeit, Beleuchtung) muss überwiegend gewährleistet werden.
- **Direkt:** Radfahrende sollen mit so wenig Umwegen wie möglich an ihr Ziel gelangen. Daher sind Zeitaufwände zu reduzieren, u. a. durch die Beseitigung von Hindernissen, Gewährleistung einer gut befahrbaren Fahrbahnoberfläche oder eine klare, direkte Routenführung.
- **Komfortabel:** Oberflächenbelag und -qualität spielen für den Fahrkomfort eine wichtige Rolle. Zudem steigen der Fahrkomfort, die Sicherheit und die Attraktivität der Infrastruktur bei guter Erkennbarkeit. Radfahrende fühlen sich sicherer und andere Verkehrsteilnehmende erkennen diese besser und stellen sich an Begegnungspunkten auf diese ein.
- **Wahlfrei:** Bei Radfahrenden handelt es sich um eine sehr heterogene Nutzergruppe mit unterschiedlichen Anforderungen und Wahrnehmungen. Kinder oder Gelegenheitsfahrende fühlen sich sicherer und wohler im Seitenraum (meist gemeinsam mit dem Fußverkehr). Alltagsnutzer wollen meist zügig ihr Ziel erreichen. Daher sollte möglichst eine wahlfreie Beschilderung der nutzbaren Wege (Gehweg, Radverkehr frei) gewählt werden.

WAHL DER FÜHRUNGSFORMEN IM RADVERKEHR

Welche Führungsform für den Radverkehr geeignet ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab und hat, wie die Bürgerbeteiligung zeigte, wesentliche Auswirkung auf die Akzeptanz und die Verkehrssicherheit. Dabei wird zwischen Radverkehrsführungen **innerorts** und **außerorts** unterschieden.

Innerhalb bebauter Gebiete hängt die Wahl der Radverkehrsführung im Wesentlichen von der **Geschwindigkeit** und der **Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs** ab.

Außerorts ist die Führung des Radverkehrs von der Entwurfsklasse der Landstraße (EKL) abhängig. **Fahrbahnbegleitende Radwege** sind an **qualifizierten Straßen außerorts** auch unabhängig vom Kfz-Verkehrsaufkommen grundsätzlich **sinnvoll**, soweit eine **Netzbedeutung nachgewiesen** ist.

Tabelle 4: Mögliche Führungsformen an klassifizierten Straßen außerorts

Entwurfsklasse	Planungsgeschwindigkeit	Überholen	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL 1	110 km/h	Auf zweistreifigem Abschnitt	Straßenunabhängig	Keine besonderen Hinweise
EKL 2	100 km/h	Auf zweistreifigem Abschnitt	Straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	Keine besonderen Hinweise
EKL 3	90 km/h	Überholstreifen in Ausnahmefällen	Fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitend bei: <ul style="list-style-type: none"> • DTV > 2.500 Kfz/24h (100 km/h) • DTV > 4.000 Kfz/24h (70 km/h) • Besonderer Netzbedeutung
EKL 4	70 km/h	Ohne extra Fahrstreifen	Auf der Fahrbahn	Sollte eine besondere Netzbedeutung vorliegen, kann ein fahrbahnbegleitender Radweg sinnvoll sein

Im Planungsraum bestehen einige Verbindungen entlang des Netzkonzeptes mit gering durch Kfz belasteten Außerortsstraßen. Dies ist u.a. auf die grundsätzliche Tatsache zurückzuführen, dass der Planungsraum dünn besiedelt ist. Diese führt wiederum dazu, dass Radfahrende im Mischverkehr bei bis zu 100 km/h geführt werden müssten. **Jedoch sind diese Geschwindigkeiten, im Hinblick auf eine attraktive Infrastruktur, entschieden zu hoch.**

Zusätzlich dazu sind

- **einige Straßenverbindungen schmal**, mit einer Breite von weniger als 5,5 Metern. Dies führt dazu, dass es auf diesen Straßen häufig zu riskanten Überholmanövern mit sehr geringen Abständen kommt.
- Das **Flächenpotential für straßenbegleitende Radwege fehlt**, da Hanglagen und Topografie die Umsetzung solcher Wege erschweren.
- Schließlich würde der flächendeckende Ausbau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen aufgrund der **begrenzten finanziellen Ressourcen** an seine Grenzen stoßen.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Maßnahmenempfehlungen sind auch Geschwindigkeitsreduktionsmaßnahmen enthalten. Diese reichen von der Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h bis hin zur Anordnung von Tempo 30 km/h in Serpentinstraßen.



OBERFLÄCHENBELAG UND -QUALITÄT

Der Oberflächenbelag und die -qualität der Verkehrsanlagen haben einen hohen Einfluss auf den Fahrkomfort sowie die Verkehrssicherheit. Für Radverkehrsanlagen können verschiedene Materialien verwendet werden. Die grundlegenden Anforderungen, wie ein geringer Rollwiderstand, hohe Griffigkeit (auch bei Nässe), Erkennbarkeit für den Fußverkehr und Allwettertauglichkeit werden am besten durch Asphalt erfüllt.

Für solche Wege durch Wälder oder Parks können unversiegelte Befestigungstypen wie wassergebundene Decken zum Einsatz kommen. Deren Nutzung beschränkt sich jedoch auf Wege mit einer Längsneigung kleiner als 5 %, da die Wege oftmals vom Regen ausgespült werden und daher eine Oberflächenanierung häufiger notwendig wäre. Neben diesen Oberflächenbelägen können auch ebene (Beton-)Pflastersteine eine gute Befahrbarkeit bieten.

Tabelle 5: Vor- und Nachteile verschiedener Oberflächenmaterialien für den Radverkehr

Oberflächenbelag	Vorteile	Nachteil	Hinweise
Asphalt	<ul style="list-style-type: none"> • Bester Fahrkomfort • Geringerer Rollwiderstand • Nicht witterungsanfällig • Hohe Griffigkeit bei Nässe 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Grad der Versiegelung 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht nutzbar in Forst-/Naturschutzgebieten
(Beton-)/Pflastersteine	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Lebensdauer • Problemlos aufnehmbar (z. B. Leitungsbau) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fugenbedingter höherer Rollwiderstand 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine besonderen Hinweise
Ortbetondecken	<ul style="list-style-type: none"> • Dauerhafte ebene Oberfläche 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringerer Fahrkomfort als Asphalt (durch notwendige Fugen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht nutzbar in Forst-/Naturschutzgebieten
Deckschichten ohne Bindemittel (Basaltstein/Spezialsande)	<ul style="list-style-type: none"> • Kostengünstiger Bau • Guter Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich • In landschaftlich sensiblen Bereichen einsetzbar 	<ul style="list-style-type: none"> • doppelt so hoher Rollwiderstand wie Asphaltdecken oder Betonsteindecken • hohe Instandhaltungskosten • Geringerer Fahrkomfort 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Nutzung durch Wirtschaftsverkehr muss Boden stark verdichtet werden Bodenversiegelung wie bei Asphalt • Mit ausreichend Querneigung ausbilden, um Befahrbarkeit bei Nässe zu verbessern und Unterhaltungsaufwand gering zu halten

ZUSTÄNDIGKEIT BEI UNTERHALTUNG UND NEUBAU VON RADINFRASTRUKTUR

Die Zuständigkeiten bei der Planung, beim Bau und bei der Unterhaltung von Radwegen sind abhängig von der Straßenklassifizierung. Die zukünftige Umsetzung der Maßnahmen liegt dabei vor allem in der Verantwortlichkeit der Baulastträger.

Für Bundes- und Landesstraßen ist das Land Rheinland-Pfalz der Baulastträger, wobei die Finanzierung von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen in die Zuständigkeit des Bundes fällt.

Für Kreisstraßen übernimmt der Landkreis die Baulastträgerschaft und setzt je nach Haushaltslage den Bau von straßenbegleitenden Radwegen um. Des Weiteren übernimmt der Landkreis eine koordinierende Funktion bei gemeindeübergreifenden Verbindungen des Alltagsradverkehrs.

Die Baulast für Gemeindestraßen und in der Regel auch für Wirtschafts- und forstwirtschaftliche Wege liegt in kommunaler Verantwortung und obliegt somit den jeweiligen Ortsgemeinden und Städten. Eine Ausnahme bilden Forstwege, für die der Landesbetrieb Forst zuständig ist. Bei der Finanzierung und Beantragung von Fördermitteln mit kommunaler Baulast setzt sich das Land das Ziel, unterstützend zu helfen und bietet unterschiedliche Möglichkeiten, die in Anspruch genommen werden können.

Den Städten, Verbandsgemeinden bzw. den Ortsgemeinden wird zur Umsetzung des Maßnahmenprogramms und somit zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, für die nächsten 10 - 15 Jahre ein jährliches Haushaltsbudget bereitzustellen. So können Finanzmittel für die Radverkehrsförderung freigehalten werden. Die geschätzte Gesamtsumme, die von den Kommunen getragen wird, beläuft sich auf etwa 57,5 Millionen Euro. Über einen geplanten Umsetzungszeitraum von 15 Jahren ergibt sich somit ein jährliches kommunales Haushaltsbudget von rund 3,8 Millionen Euro. Es ist wichtig anzumerken, dass diese Angaben ausschließlich einmalige Investitionskosten abdecken und laufende Unterhaltungskosten keine Berücksichtigung finden.

Basierend auf der Summe der Baulasten der Gemeinden ergibt sich für den Landkreis Bernkastel-Wittlich ein jährlicher Finanzbedarf von etwa 33 € pro Einwohnendem und Jahr, ohne Berücksichtigung von Fördermitteln. Dabei ist jedoch wichtig zu bedenken, dass dieser Betrag je nach Lage und Bedeutung der Ortsgemeinde für den Radverkehr variieren kann. Im optimalen Szenario können Fördermittelquoten von bis zu 80 % erreicht werden, was die erforderlichen Eigenmittel der Baulastträger erheblich reduzieren kann.

Tabelle 6: Jährliche Investitionskosten innerhalb der nächsten 15 Jahre³

	Kosten in €	Jährliche Kosten in € ⁴
Orts-/Verbandsgemeinden	57.500.000	3.830.000
Landkreis Bernkastel-Wittlich	7.500.000	500.000
Land Rheinland-Pfalz	9.600.000	640.000
Bund	400.000	27.000
Gesamtkosten	75.000.000	5.000.000

³ Die Kostenschätzung bezieht sich ausschließlich auf Maßnahmen entlang des Befahrungsnetzes. Die Kosten für Maßnahmen abseits des Befahrungsnetzes können aufgrund fehlender geeigneter Daten nicht beziffert werden. Zusätzlich sind in der Kostenschätzung nicht die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Morbach sowie weitere geplante Maßnahmen aus den in Arbeit befindlichen Konzepten der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach und der Stadt Wittlich enthalten.

⁴ Jährliche Investitionskosten im Rahmen eines Umsetzungshorizonts von 15 Jahren

5.1 Übergeordnete Handlungsfelder im Planungsraum

Handlungsfeld	Problemstellung	Lösungsansätze
Führung über kombinierte Rad-Wirtschaftswege und deren Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Beschilderung und Freigabe für den Radverkehr Konflikte zwischen Landwirten und Radfahrenden Formelle Hindernisse Erfordernisse bezüglich Verkehrssicherungspflicht 	<ul style="list-style-type: none"> Einheitliche Beschilderung von kombinierten Wirtschafts-Radwegen Kommunikation und Sensibilisierung Bauliche Maßnahmen Freigabe der Wirtschaftswege durch Satzungsänderung Hinweise zur Verkehrssicherungspflicht
Steigung und Gefälle	<ul style="list-style-type: none"> Starke Steigungen/Gefälle Hohe Geschwindigkeiten Fehlendes Flächenpotential für straßenbegleitende Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> Umlegung des Netzkonzeptes auf Parallelverbindungen entlang topografischer Gunstlagen Schaffung günstiger bzw. kostenloser ÖPNV-Angebote Aufgespaltene Streckenführungen (Schiebe- oder E-Bike-Strecken)
Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Abstellanlagen an wichtigen Zielorten Im Bestand überwiegend Vorderradhalter Stärkung der Multimodalität 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung neuer Abstellanlagen B+R-Anlagen/Mobilitätsstationen Hochwertige Abstellanlagen, die Erfordernissen entsprechen (Witterungsschutz, Standsicherheit, Diebstahlschutz)
Monitoring des Radverkehrskonzeptes	<ul style="list-style-type: none"> Begleitung der Maßnahmenumsetzung Koordinierung der Umsetzung 	<ul style="list-style-type: none"> Kartenbasierte Lösung Transparente Darstellung Regelmäßige Statusberichte

5.2 Aufbau des Maßnahmenkatalogs

MAßNAHMENKATEGORIEN

Die insgesamt 630 Maßnahmen wurden jeweils Kategorien sowie Baulasträgern zugeordnet.

Tabelle 7: (Kilometer-)Anzahl Maßnahmen nach Maßnahmenkategorie

Maßnahmenkategorie	Anzahl Gesamt	Anzahl Gemeinden	Anzahl Kreis	Anzahl Land/Bund
Punktuelle Maßnahmen				
Beschilderung/Markierung	19	11	6	2
Bodennahe Hindernisse	19	16	0	3
Knotenpunkte sichern, Querung (bauliche Maßnahmen)	11	1	3	7
Poller, Umlaufsperrn, weitere Hindernisse	29	28	0	1
Punktuelle Oberflächenschäden	10	10	0	0
Sichthindernisse beseitigen	4	3	1	0
Sonstiges	6	2	0	4
Verkehrsorganisation	47	5	25	17
Summe punktuelle Maßnahmen	145	76	35	34
Maßnahmenkategorie	Anzahl Gesamt	Anzahl Gemeinden	Anzahl Kreis	Anzahl Land/Bund
Streckenbezogene Maßnahmen				
Änderung im Netzkonzept	30,70	-	-	-
Ausbau einer Radverkehrsanlage	4,63	1,17	0,76	2,70
Neubau einer Radverkehrsanlage	33,51	0,88	11,76	20,87
Oberflächensanierungen (streckenbezogen)	110,66	102,51	4,21	3,94
Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	86,84	70,24	6,88	9,36
Sonstiges	18,16	16,81	1,35	0
Summe streckenbezogene Maßnahmen in km	284,14	191,61	24,96	36,87

Die am häufigsten vorkommende Maßnahmenkategorie im Landkreis sind streckenbezogene Oberflächensanierungen, gefolgt von streckenbezogenen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen.



KOSTENSCHÄTZUNG

Die im Maßnahmenkatalog vorgelegte Kostenschätzung ist grob und überschlägig. Sie repräsentiert einen Durchschnittswert und kann daher erheblich von den tatsächlichen Angeboten der Anbieter abweichen.

Diese Schätzungen basieren dabei auf Pauschalpreisen, die von der Länge oder Fläche der erforderlichen Maßnahmen abhängen. Diese Pauschalwerte wurden auf Grundlage von Kostenrecherchen in offiziellen Kostenkatalogen erstellt. Sie beruhen zudem auf einer Analyse von Kosten früherer Projekte und berücksichtigen die gängigen Pauschalen, die in den Maßnahmenkatalogen anderer Unternehmen verwendet werden.

Im Fall von Sanierungsprojekten wurde grundsätzlich das Oberflächenmaterial Asphalt als Ausgangspunkt genommen und als Standard empfohlen. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass die Kosten erheblich reduziert werden können, wenn aus Gründen des Naturschutzes oder aus anderen Erwägungen alternative Oberflächenmaterialien gewählt werden, wobei bei anderen Oberflächenmaterialien von weitaus höheren Unterhaltskosten ausgegangen werden muss. Insbesondere bei umfangreicheren Umbauprojekten wurde von einer tendenziell höheren Schätzung ausgegangen, da ein Risikozuschlag eingeplant wurde.

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Für die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge kann eine Vielzahl an Fördermöglichkeiten genutzt werden. Ergänzend dazu existiert eine Förderberatung des Landes Rheinland-Pfalz. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat dazu eine zentrale Anlaufstelle für Kommunen eingerichtet.⁵

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN

Im Maßnahmenkatalog wird auf die Priorisierung der jeweiligen Maßnahmen hingewiesen. Diese Angabe soll bei der Planungsorientierung unterstützen.

Die Prioritäten werden in erster Linie darauf ausgerichtet, ein durchgängiges Netz zu schaffen, das es ermöglicht, wichtige Ziele sowie Orte mit zentralörtlicher Bedeutung auf möglichst direktem Wege zu erreichen. Darüber hinaus liegt ein besonderer Fokus auf der Stärkung der innerörtlichen Verbindungen. Bei der Festlegung dieser Prioritäten fließen verschiedene Kriterien mit ein, darunter:

- Die Relevanz für Schulwege
- Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Die wirtschaftliche Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung der Kosten
- Zeitvorlauf
- Die Funktion im Netzkonzept

⁵ Link: <https://lbm.rlp.de/de/grossprojekte-themen/radverkehr/zentrale-beratung-fuer-radwege-foerderung/>

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte in vier Kategorien:

Tabelle 8: Priorisierungskategorien

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

Generell ist die Priorisierung der Maßnahmen als Orientierung und nicht als starre Vorgabe anzusehen. Eine Umsetzung sollte ebenso flexibel an sich ergebende Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten angepasst werden.

6. Ausblick

Mit der Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes hat der Landkreis einen ersten grundlegenden und wichtigen Schritt hin zu einer systematischen Förderung und einem kontinuierlichen Ausbau des Radverkehrs getan. Das Konzept beinhaltet eine Bestandserfassung und darauf aufbauend Maßnahmenvorschläge. Es hat einen Planungshorizont von etwa 15 Jahren.

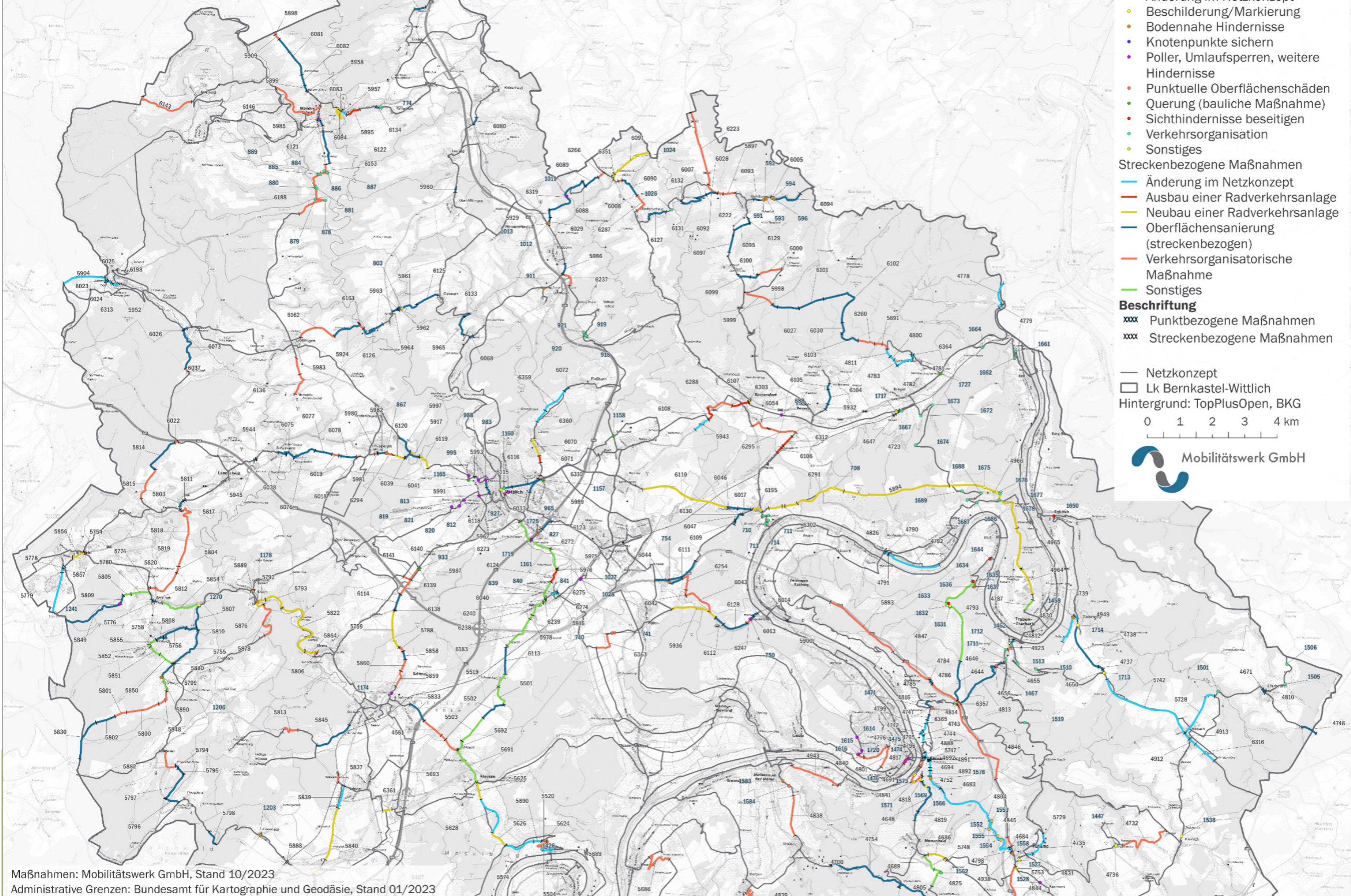
Nun gilt es, diese infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen umzusetzen, um das Netz sukzessive auszubauen und zu verbessern. Auch die im Konzept enthaltenen Hinweise zum Fahrradparken sollten realisiert werden.

Nun liegt die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen in den Händen aller Verantwortlichen. Wichtig ist eine gute und regelmäßige Abstimmung zwischen Stadt, Einheitsgemeinde, Verbandsgemeinden, den Ortsgemeinden und den Verantwortlichen des Landkreises (z. B. im Sinne eines Runden Tisches). Darüber hinaus ist eine intensive Abstimmung zwischen der Verwaltung und der Politik notwendig. Das Konzept soll hier als fundierte Diskussions- und Entscheidungsgrundlage sowie als Basis zur Beantragung von Fördermitteln dienen. Über ein Monitoring des Radverkehrskonzeptes sollten Informationen zur Umsetzung der Maßnahmen erhoben und transparent allen Akteuren zur Verfügung gestellt werden. Die Förderung des Radverkehrs benötigt neben dem klaren politischen Bekenntnis für das Fahrrad auch finanzielle und personelle Ressourcen sowie Ausdauer für die Umsetzung. Der Aufwand und die Investitionen lohnen sich jedoch, um langfristig den Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen und somit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.



Maßnahmen nach Kategorien (Teil 1)

Landkreis Bernkastel-Wittlich

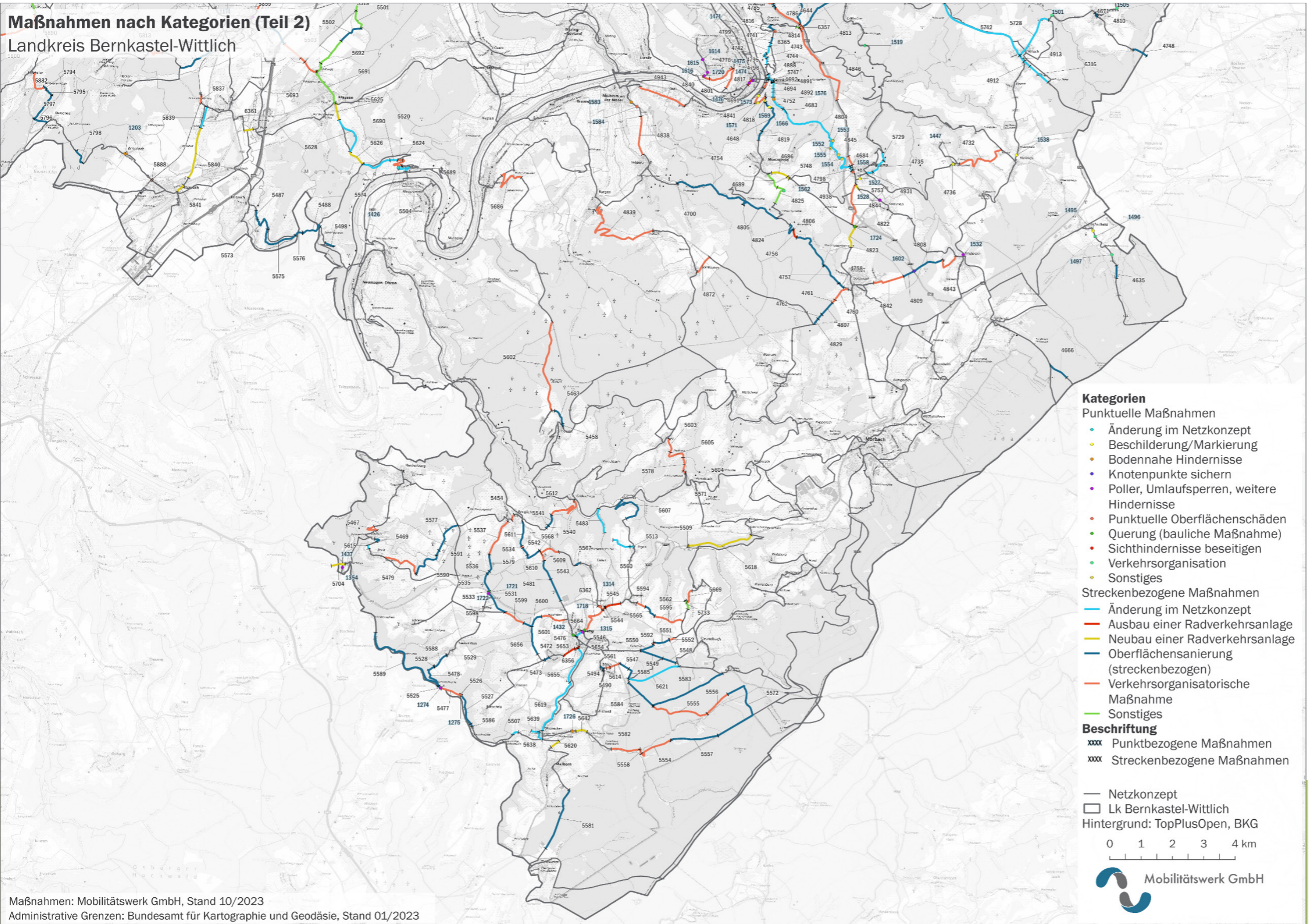


Maßnahmen: Mobilitätswerk GmbH, Stand 10/2023

Administrative Grenzen: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Stand 01/2023

Maßnahmen nach Kategorien (Teil 2)

Landkreis Bernkastel-Wittlich

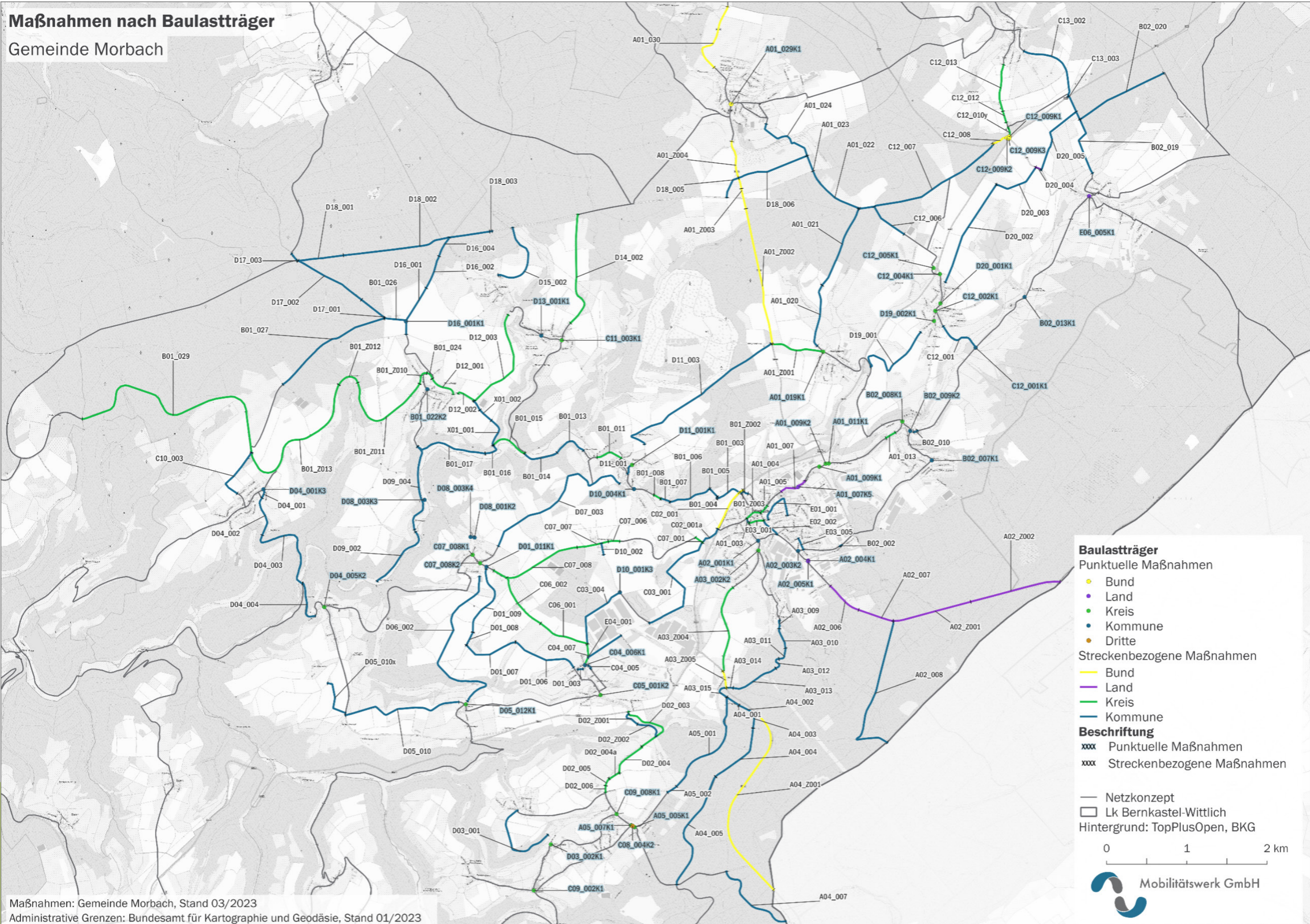


Maßnahmen: Mobilitätswerk GmbH, Stand 10/2023

Administrative Grenzen: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Stand 01/2023

Maßnahmen nach Baulastträger

Gemeinde Morbach



Baulastträger

- Punktuell: Bund (yellow dot), Land (purple dot), Kreis (green dot), Kommune (blue dot), Dritte (orange dot)
- Streckenbezogen: Bund (yellow line), Land (purple line), Kreis (green line), Kommune (blue line)

Beschriftung

- xxxx Punktuell
- xxxx Streckenbezogen

— Netzkonzept
 □ Lk Bernkastel-Wittlich
 Hintergrund: TopPlusOpen, BKG

0 1 2 km

Mobilitätswerk GmbH

Maßnahmen: Gemeinde Morbach, Stand 03/2023
 Administrative Grenzen: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Stand 01/2023

Tabelle 9: Konkrete Planungen der Verbandsgemeinden, Stadt Wittlich und EG Morbach⁶

Planungen der Verbandsgemeinde Wittlich-Land	
Radwege-Planung L50 Bruch-Dreis (2009)	<ul style="list-style-type: none"> • Zweck: Radweg zwischen Bruch und Dreis; Lückenschluss; im Investitionsprogramm 2019 - 2023 des Landes Rheinland-Pfalz enthalten; Prüfung durch Landesrechnungshof
Radwege-Planung L16 Niedermanderscheid – Pantenburg (2020)	<ul style="list-style-type: none"> • Zweck: Ausbau der Ortsdurchfahrt Niedermanderscheid und eines durchgängigen Radwegs von der Lieserbrücke bis zur K19 sowie eines kurzen Lückenschlusses zum Mosel-Maare-Radweg östlich von Pantenburg (Umsetzung abgeschlossen)
Radwege-Planung L50 Arenrath-Manderscheid (2021)	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Radwegetrasse zwischen überörtlichem Radweg entlang L50 bei Arenrath über Niederkail, Landscheid, Eisenschmitt, Bettenfeld und Meerfeld nach Manderscheid in Richtung Anbindung Maare-Mosel-Radweg • Bei Entwicklungsprogramm EULLE durch hohe Punktzahl für Förderung ausgewählt • Für Umsetzung des Vorhabens Mittel in Höhe von 355.200,00 Euro (Fördersatz 75 %) reserviert • Erweiterung des Radwegenetzes zur Herstellung der o. g. Radwegeverbindung
Radwege-Planung Hasborn – Oberscheidweiler – Niederscheidweiler in Richtung Hontheim	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Radwegeverbindung • Aufnahme in Netzkonzept und Maßnahmenprogramm
Radwege-Planung Altrich – Klausen	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Radwegeverbindung (ca. 11 km) • Aufnahme in Netzkonzept und Maßnahmenprogramm
Radwege-Planung K42 (Niersbach) bis Rothaus	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Radwegeverbindung (ca. 9,0 km, davon 8,5 km in VG) • Aufnahme in Netzkonzept und Maßnahmenprogramm
Radwege-Planung Arenrath – Herforst	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Radwegeverbindung (ca. 3,5 km, davon 3,0 km in VG) • Aufnahme in Netzkonzept und Maßnahmenprogramm
Radwege-Planung in der Ortsgemeinde Esch ⁷	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines separaten Fuß- und Radwegs • Radbrücke über Salm

⁶ Umsetzung aller Planungen wird empfohlen; Planungen entlang des Befahrungsnetzes im Maßnahmenkatalog (Anlage 1) aufgenommen

⁷ Planung der Ortsgemeinde Esch

Planungen der Einheitsgemeinde Morbach					
Radverkehrskonzept der Einheitsgemeinde Morbach (2021)		<ul style="list-style-type: none"> • Erläuterungsbericht mit Handlungsbedarfen im Bereich Radverkehr im Bereich der Einheitsgemeinde Morbach • Katalog mit punktuellen und streckenbezogenen Maßnahmen sowie Kostenschätzungen (siehe Anlage 4) • Maßnahmen werden als Bestandteil des Landkreiskonzeptes angesehen, um ein durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz im gesamten Landkreis zu schaffen 			
Planungen der Stadt Wittlich					
Mobilitätskonzept der Stadt Wittlich (in Arbeit)		<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskonzept der Stadt Wittlich wird erarbeitet (Stand: Oktober 2023) • Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für die Stadt Wittlich sowie Maßnahmenempfehlungen im Bereich Radverkehr 			
Planungen der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach					
Mobilitätsentwicklungskonzept der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach (in Arbeit)		<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsentwicklungskonzept für die Verbandsgemeinde Traben-Trarbach wird erarbeitet (Stand: Oktober 2023) • Entwicklung von Maßnahmen im Bereich Radverkehr 			
Planungen der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues ⁸					
Nr.	Bezeichnung der Route	Örtlichkeit / Abschnitt	Maßnahmentyp (Strecken-, Knotenmaßnahme)	Maßnahmenbeschreibung	Art des Problems (Sanierung, Ausbau, Neubau, Verkehrssicherung)
1	Moselradweg (Hauptroute)	Dhronbrücke, Neumagen-Dhron	Verkehrssicherung	Verkehrssicherungsmaßnahme: Sanierung Geländer	Brückensanierung
2	Moselradweg (Hauptroute)	Piesport-Wintrich: ab Moselstraße weiter unterhalb Minheimer Moselbrücke mit Rampe hinauf zur B53	Entflechtung Knoten B53/K53 Moselbrücke Minheim	Beseitigung der Gefahrenstelle im Bereich des Knotens Moselradweghaupt- und Nebenroute	Neubau einer Rampe vom Moselradweg am Reinsporter Ufer (Moselstraße, Piesport) unter Minheimer Brücke hindurch und hinauf zur B53 (Verkehrssicherung)
3	Moselradweg (Hauptroute)	Erden - Löslich: moselseitig entlang der L189 dann unterhalb der Moselbrücke	Entflechtung Knoten L189/Zubringer zur B50 neu/Hochmoselübergang am Löslicher Kreisel	Beseitigung der Gefahrenstelle im Bereich des Löslicher Kreisels	Verkehrssicherung
4	Moselradweg (Hauptroute)	Moselparkplatz Bernkastel	Entkoppelung der Verkehrsströme auf ca. 800 m	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Neubau eines kombinierten Radweges u. einer Fußgängerpromenade am Moselufer von Bernkastel und Brücke über Tiefenbach
5	Moselradweg (Hauptroute)	zw. Alter Brauerei und Moselparkplatz Bernkastel	Verbreiterung des Radweges auf 750 m Länge	Ausbaubreite für kombinierten Rad- und Fußgängerverkehr (auch stark durch Fußgänger frequentiert) herstellen	Neubau
6	Moselradweg (Hauptroute)	Graach zwischen Wohnmobilplatz und (stromabwärts bis) St. Josephshof	Rückverlegung Moselradweg zur Entkoppelung der Verkehrsströme	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit	Sanierung des kombinierten Rad- und Fußgängerweges am Moselufer
7	Moselradweg (Nebenroute)	Staustufe Wintrich	Entkoppelung der Verkehrsströme auf ca. 1 Kilometer	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Neubau eines Radweges auf dem Kestener Werth im Zuge des Staustufenausbaus der Schleuse Wintrich
8	Moselradweg (Nebenroute)	zwischen Minheim - Kesten ab Staustufe Wintrich entlang der K53	Entkoppelung der Verkehrsströme auf ca. 1,8 Kilometer	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Neubau eines Radweges im Rahmen der Sanierung der K53 moselseits

⁸ Maßnahmenkatalog tabellarisch wie folgt durch Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues zur Verfügung gestellt.

Nr.	Bezeichnung der Route	Örtlichkeit / Abschnitt	Maßnahmentyp (Strecken-, Knotenmaßnahme)	Maßnahmenbeschreibung	Art des Problems (Sanierung, Ausbau, Neubau, Verkehrssicherung)
9	Moselradweg (Nebenroute)	Kesten - Lieser: zwischen Kesten und Lieser entlang der K134	Entkoppelung der Verkehrsströme auf ca. 2,5 Kilometer	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Ausbau des Seitenstreifens eventuell nach Vorbild des „Trierer Modells“ im Rahmen der Sanierung der K134
10	Fahrradabstellanlage in Bernkastel	Bernkastel-Kues	Errichtung von Fahrradabstellanlagen (Fahrradkellern)	Vermeidung von Behinderungen durch Fahrräder im Fußgängerraum	133 offizielle Fahrradstellplätze gibt es in BKS/ Ergebnis einer Zählung am 20.08.2019: 2.944 Fahrradfahrer im Stadtgebiet unterwegs
11	Fahrradabstellanlagen in Kues (Schulzentrum)	Bernkastel-Kues	Errichtung von Fahrradabstellanlagen	Bedarfsangleichung	
12	Fahrradabstellanlagen in Neumagen (Schulzentrum) und im Moselvorland	Neumagen-Dhron	Errichtung von Fahrradabstellanlagen		Neuanschaffung
13	Ausbau eines Radweges entlang der B50 neu	zw. Kommen und Archäologiepark Belginum	Neubau/Ausbau bzw. Ausweisung/Markierung eines Radweges auf begleitenden Weg parallel zur B 50 neu (ca. 1,7 Kilometer)	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Ausbau bzw. Ausweisung/Markierung eines Radweges auf begleitenden Weg parallel zur B 50 neu
14	Ausweisung einer Radverkehrsstrecke parallel zur B50 neu	zwischen Zeltingen und Kommen		Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Ausweisung und Markierung eines Radweges auf begleitenden Wegen parallel zur B50 neu
15	Ausweisung einer Radverkehrsstrecke	zwischen Monzelfeld und Longkamp (Freundschaftsweg)			Ausweisung und Markierung eines Radweges zur Anbindung an den Radweg parallel zur B50 neu
16	Ausweisung einer Radverkehrsstrecke	zwischen BKS und „Eiserne Weinkarte“ (Graacher Schäferei)			Ausweisung und Markierung eines Radweges zur Anbindung an den Radweg parallel zur B50 neu
17	Ausbau eines Radweges an der L55	zwischen Ürziger Höhe und Forsthaus Sabel	Entkoppelung der Verkehrsströme auf ca. 1 Kilometer	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Neubau eines Radweges parallel L55
18	Ausweisung einer Radverkehrsstrecke	zwischen Forsthaus Sabel und Bhf. Wittlich-Wengerohr			Ausweisung und Markierung eines Radweges zur Anbindung an den Bhf. Wittlich-Wengerohr
19	Radwegausbau	Ürziger Höhe bis Ürziger Bahnhof	Entkoppelung der Verkehrsströme ca. 1,3 Kilometer	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	
20	Ausbau eines Radweges entlang der B50	zwischen Kloster Machern und Bhf. Wittlich Wengerohr	Entkoppelung der Verkehrsströme ca. 1,7 Kilometer	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Radwegausbau auf Wirtschaftsweg zwischen Kloster Machern und Berührungspkt. B50/ Radwegausbau parallel B50
21	Ausbau eines Radweges parallel zur K89	zwischen Veldenz und Burgen	Entkoppelung der Verkehrsströme ca. 1 Kilometer	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Radwegausbau auf Wirtschaftsweg
22	Ausbau eines Radweges zwischen „Eiserne Weinkarte“ (Graacher Schäferei“ und Wolf)	zwischen B50 neu („Eiserne-Weinkarte“ und Gymnasium Traben-Trarbach)		Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Radwegausbau auf Wirtschaftsweg (Länge ca. 1,3 Kilometer)
23	Ausbau eines Radweges zwischen Bernkastel und Trarbach (Landesgartenschauprojekt)	zwischen B50 neu („Eiserne-Weinkarte“ und Gymnasium Traben-Trarbach)		Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Radwegausbau auf Waldwegen

Nr.	Bezeichnung der Route	Örtlichkeit / Abschnitt	Maßnahmentyp (Strecken-, Knotenmaßnahme)	Maßnahmenbeschreibung	Art des Problems (Sanierung, Ausbau, Neubau, Verkehrssicherung)
24	Ausbau eines Radweg zwischen Moselradweg (Nebenroute) und Busparkplatz Schulzentrum Kues			Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Anbindung Schulzentrum Kues an Moselradweg (Nebenroute)
25	Busparkplatz Schulzentrum Kues; Ausweisung und Markierung eines Radweges	Busparkplatz Schulzentrum Kues	Errichtung von Fahrradabstellanlagen (Fahrradkellern)	Vermeidung von Mischverkehr mit Kfz	Markierung und Ausweisung eines Radweges
26	Radverkehrsanbindung des Kueser Plateaus an die Stadt Bernkastel-Kues	zwischen Kues und Kueser Plateau	Errichtung von Fahrradabstellanlagen	Bedarfsangleichung	Markierung und Ausweisung eines Radweges zwischen Kues und Kueser Plateau auf Weinbergswegen
27		zwischen Forumsplatz und Cusanusstraße		Vermeidung von Mischverkehren mit Bussen	Radwegausbau entlang der Busspur

