

# Kommunale Radverkehrskonzepte



Von der Idee zum fertigen Konzept | Am Beispiel der Stadt Grünstadt

# Agenda

1	Vorstellung Sweco	3
2	Definitionen & Begriffe	7
3	Stadt Grünstadt	12
4	Konzepterstellung	14
5	Fazit	27

# 1 Vorstellung Sweco

# Sweco Deutschland

- mehr als 35 Standorte in ganz Deutschland
- verschiedenen Spezialisierungen (Hochbau, Tiefbau, Architektur, Verkehrsplanung, Verkehrsanlagenbau usw.)
- kompetente Ansprechpartner\*innen vor Ort
- Starke Vernetzung und Kooperation
- lokale Präsenz mit internationaler Leistungsfähigkeit
- über 1.600 Mitarbeiter\*innen
- <https://www.sweco-gmbh.de/>



Standorte Sweco mit allen Tochtergesellschaften

# Standort Koblenz: Regionalentwicklung



Regionale  
Entwicklungs-  
konzepte

Konzepte  
für den  
Klimaschutz

Klimawandel-  
anpassungs-  
konzepte



Regional-  
management

Prozesssteuerung

Bürger-  
beteiligung (On-  
wie Offline) &  
Moderation



Projekt-  
entwicklung und  
Umsetzungs-  
begleitung

Fördermittel-  
akquisition /  
-beratung



Radverkehrs-  
konzepte &  
Radschnellwege,  
Machbarkeits-  
studien

Beschilderung &  
Wartung

Touristische  
Analysen



Wanderweg-  
konzepte

Umsetzung &  
Wegemana-  
gement

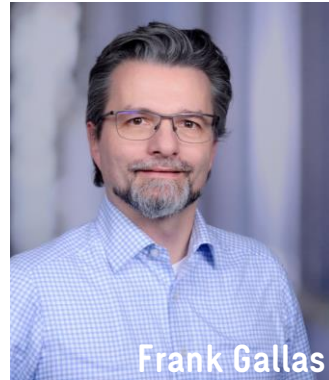
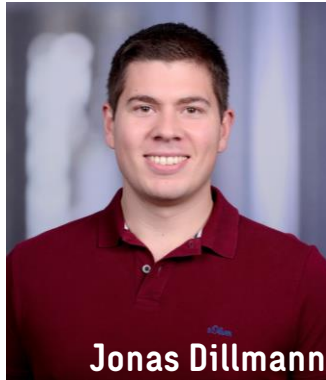
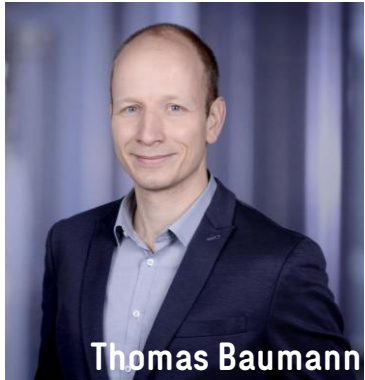
Barrierefreie  
Wege &  
Leitsysteme



Medien und  
Gestaltung  
(Infotafeln, Flyer)

WebGIS

# Unser Team in der Radverkehrsplanung Koblenz



## Themenschwerpunkte

- Radverkehrskonzepte
- Machbarkeitsstudien
- Kostenschätzungen
- Entwicklung von Themenrouten
- Routenfindung / Scouting
- Beratung / Vorträge
- Wegweisung nach HBR
- Bestandsanalysen
- Öffentlichkeits-Partizipation
- Moderation
- Besucherlenkung
- Fotografie
- Kartografie
- ...

# 2 Definitionen & Begriffe

# Stärkung alternativer Mobilitätsformen

- **Ziel:** Schaffung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV): Klima-/Umweltschutz, Gesundheitsförderung, Kostensenkung, soziale Teilhabe, ...
- Methodik: Stärkung alternativer Mobilitätsformen durch Verringerung der Differenz zum Zeit- und Komfortvorsprung des MIV
- Beispiel Radverkehr:

Aspekt	Komfort	Zeit	potenzielle Ansätze
direkte Verbindung zwischen Quelle und Ziel		x	Neu- und Ausbau von Verbindungen
flüssige Befahrbarkeit	x	x	Optimierung der Wegführung, Anpassung von Bevorrechtigungen, Lichtsignalanlagen, StVO-Beschilderung
einfacher Zugang	x	x	Öffentlichkeitsarbeit, Wegweisung, Abstellanlagen
subjektive/objektive Sicherheit	x		sichere und bedarfsgerechte Führungsformen
Oberfläche (geringer Widerstand, Sauberkeit)	x		Optimierung der Wegeoberflächen, regelmäßige Wartung
klare Führung	x		Wegweisung, Markierung, Radverkehrsanlagen
...			...



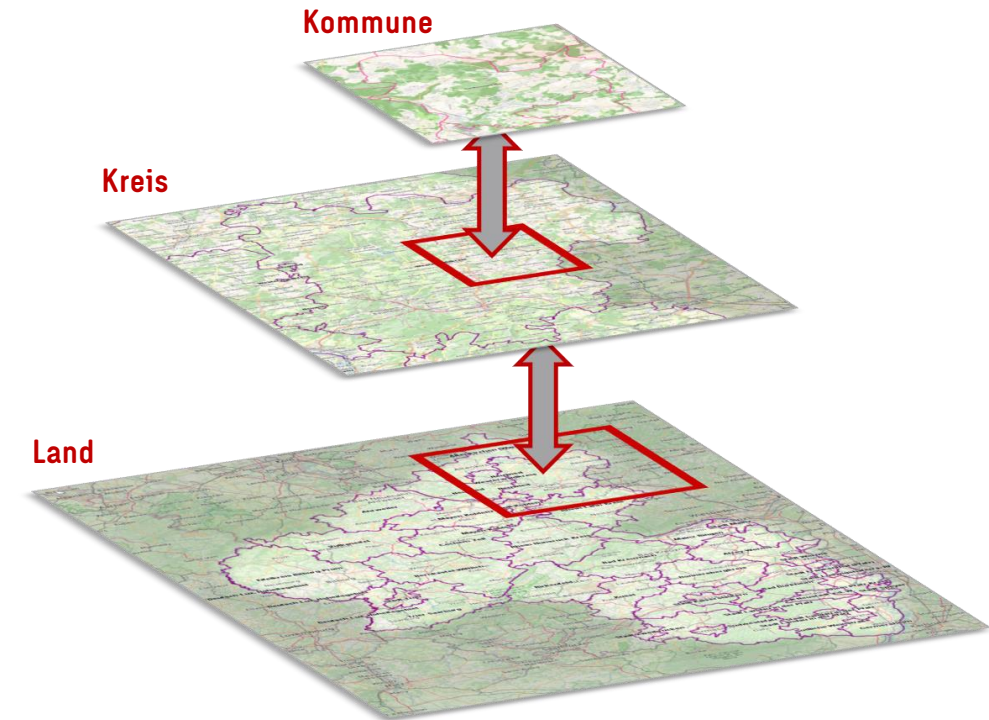
→ Systematische Ansätze für eine effektive und effiziente Herangehensweise essenziell → Radverkehrskonzept



# Kommunale Radverkehrskonzepte

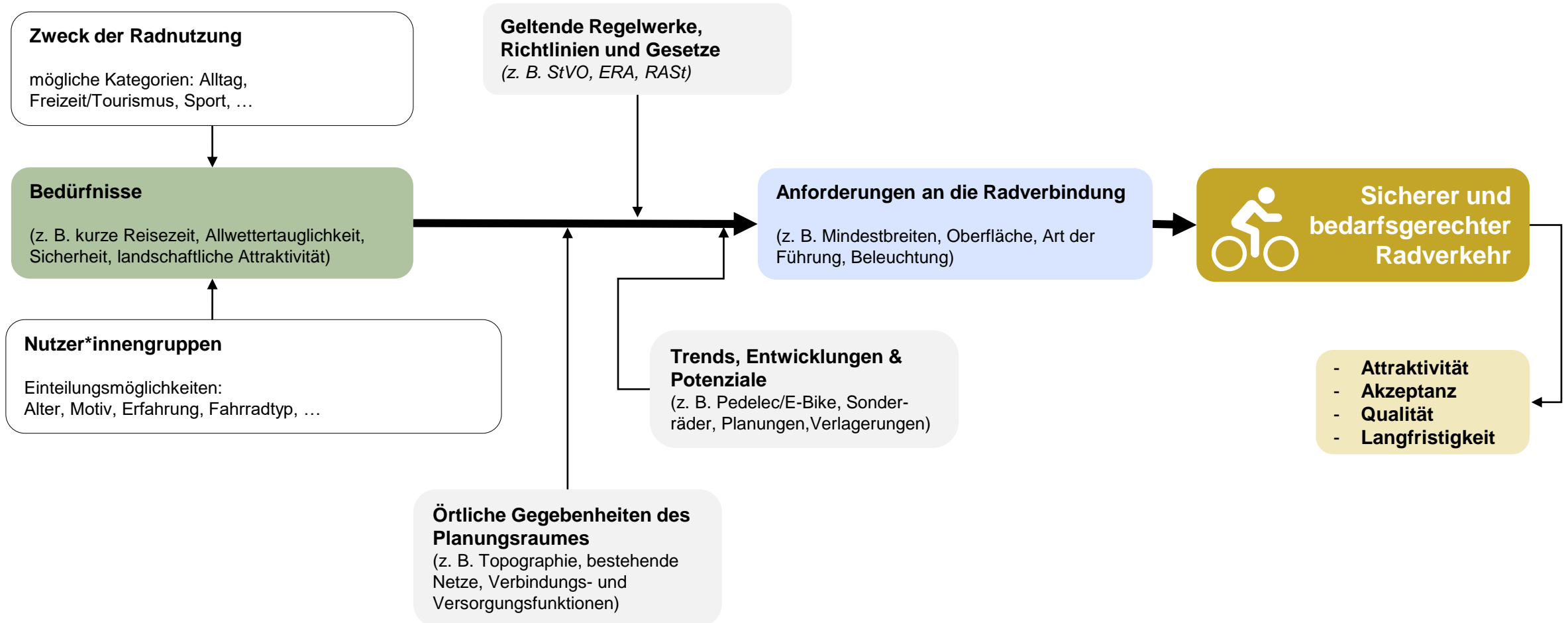
Was beinhaltet ein Radverkehrskonzept auf kommunaler Ebene?

- Es betrachtet das Thema Radverkehr auf Ebene der Kommunen (kommunal  $\leftrightarrow$  regional/überregional ).
- Es hält den idealen angestrebten Zielzustand der Komponenten des Systems Radverkehr fest.  
→ Zielnetz, Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, ...
- Es umfasst u. a. Ziele, Maßnahmen, Lösungsansätze, Prioritätensetzungen.  
→ konzeptionelle Ansätze für die weitergehende Planung
- Es bildet die strategische Grundlage für Entscheidungen von Politik und Verwaltung.  
→ zukünftige Investitionen, Haushalt, Förderungen, ...



**Ziel: Schaffung eines sicheren und bedarfsgerechten Radverkehrsnetzes**

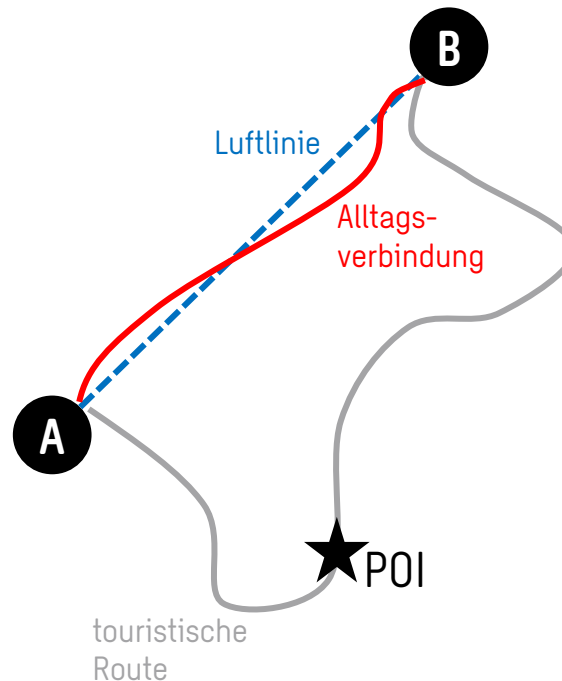
# Sicherer und bedarfsgerechter Radverkehr



# Beispiel: Alltags- vs. touristischer Radverkehr

## Alltagsradverkehr

- direkte Verbindung
- soziale Sicherheit
- ganzjährig nutzbar, allwettertauglich
- steigungsarm
- Anbindung relevanter Quellen und Ziele des Alltags
- Sicherung d. Versorgungs- und Verbindungsfunktionen



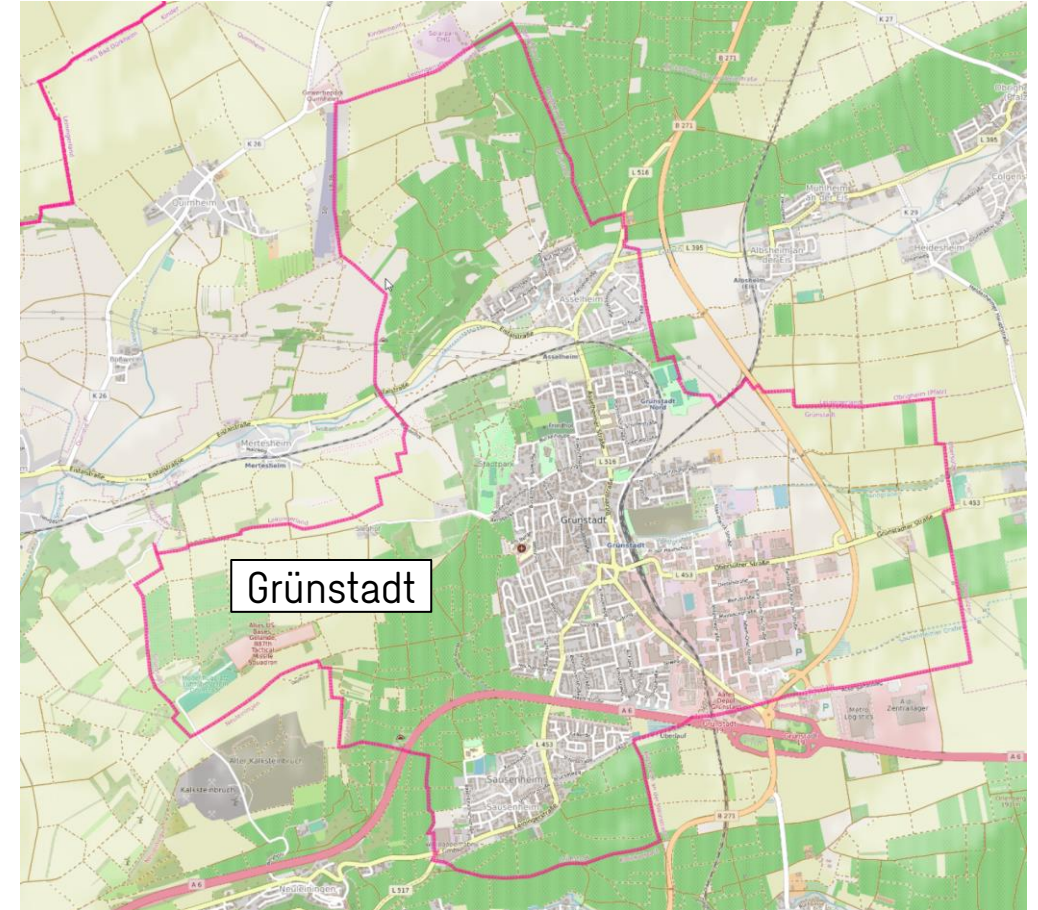
## Freizeitradverkehr

- abseits von Verkehrsströmen
- soziale Interaktion
- landschaftliche Schönheit
- Anbindung von freizeithlichen und touristischen POIs
- Möglichkeiten für Rast und Einkehr

# 3 Stadt Grünstadt

# Stadt Grünstadt

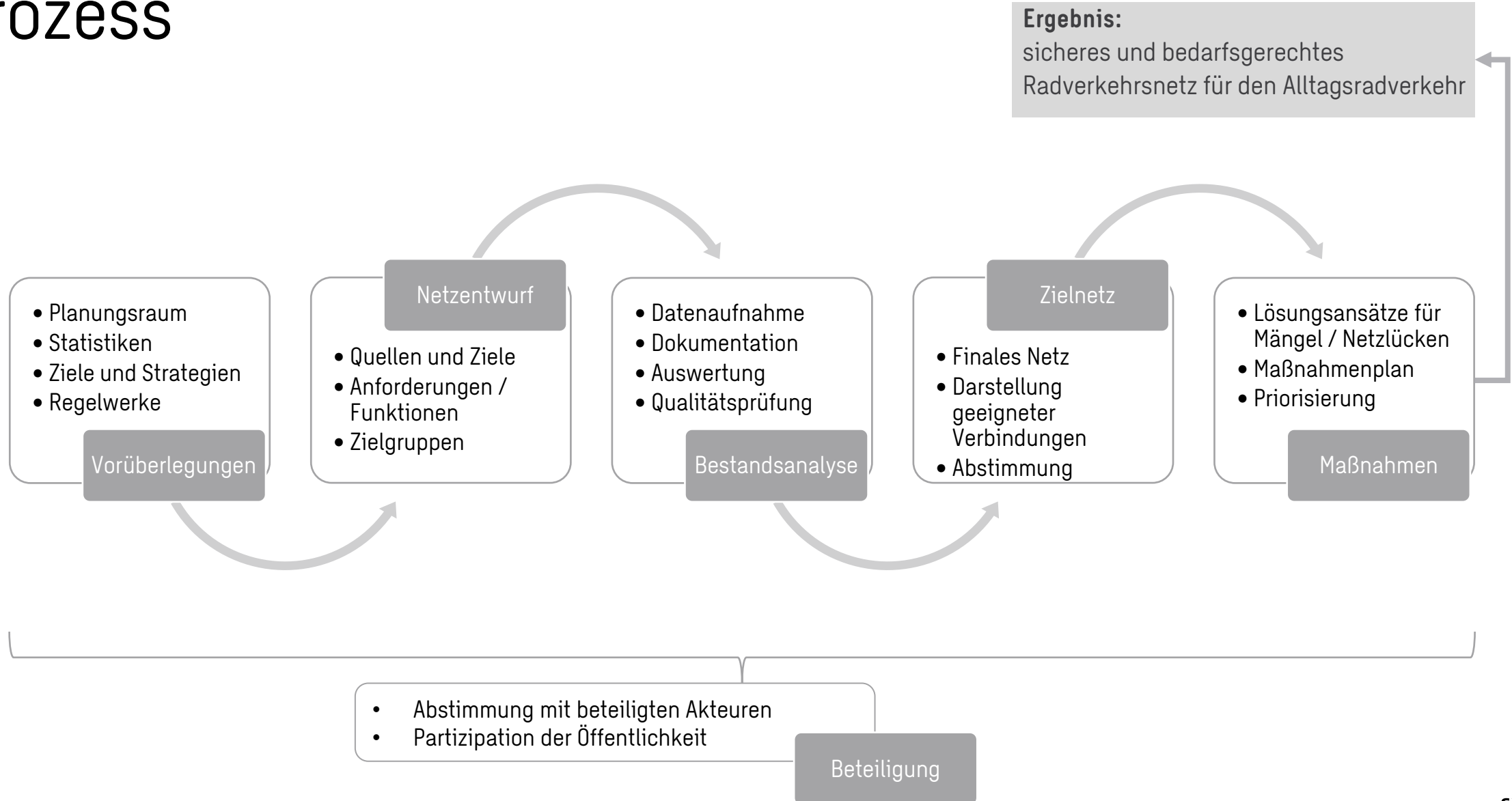
- Lage: Leinigerland, nördlich von Bad Dürkheim (ca. 10 km)
- Rund 10.000 Einwohnende
- Stadtteile: Grünstadt, Asselheim, Sausenheim
- Landkreis: Bad Dürkheim
- Höhe: 161 m ü. NHN
- Fläche: 18,09 km<sup>2</sup>



Karte: OSM 2023 | OpenStreetMap-Mitwirkende

# 4 Konzepterstellung

# Prozess

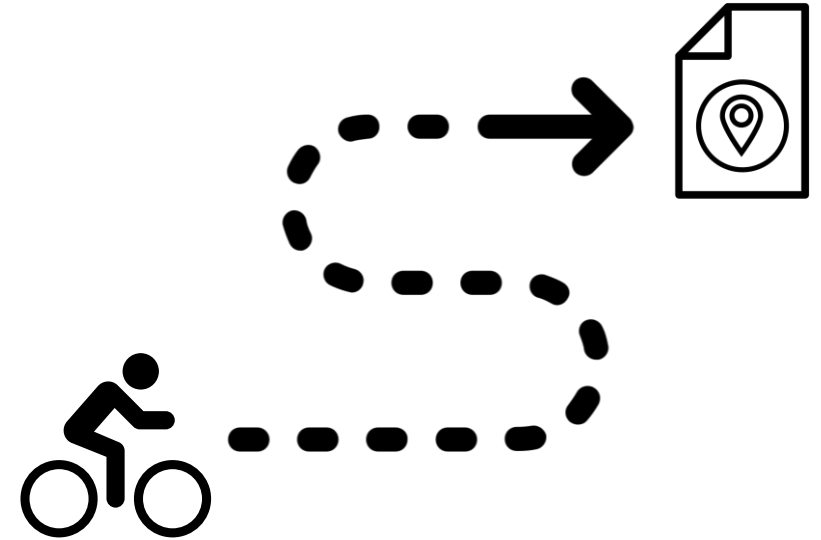


# Vorüberlegungen

- Identifikation und Festhalten der Rahmenbedingungen
- Ziele, Wünsche und Erwartungen: z. B. Zeithorizonte, Zielgruppen, Nutzung/Anwendbarkeit, Begriffsdefinitionen
- Planungsraum: z. B. bestehende Konzepte, Planungen, Strategien, Brennpunkte (lokal, regional)
- Statistiken/Umfragen: z. B. Zählungen (Kfz-, Rad-, Fußverkehr,...), Unfallstatistik
- relevante Quellen, Ziele, POIs
- Regelwerke, Rundschreiben, Leitfäden

## Anwendung in Grünstadt:

- enge Abstimmung mit der Stadt zu den Anforderungen
- Identifikation und Integration der oben genannten Punkte
- Aufbau einer GIS-Datenbank als Planungsgrundlage





# Netzentwurf | Luftliniennetz

Identifikation und kartografische Erfassung der relevanten Ziele

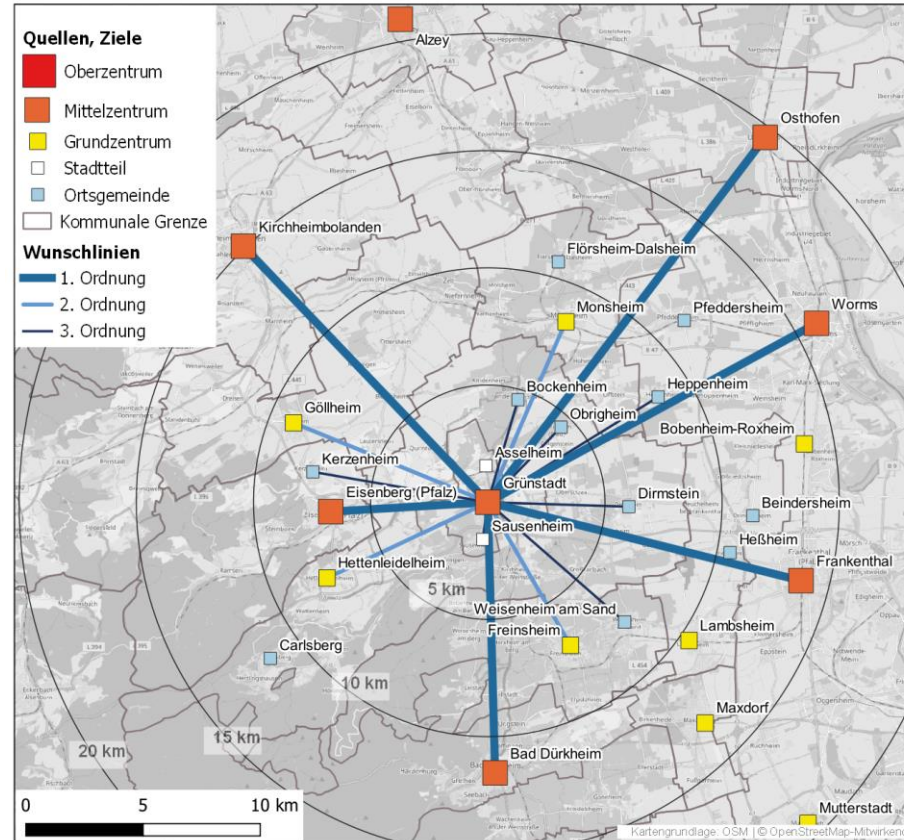


Verknüpfung und Visualisierung

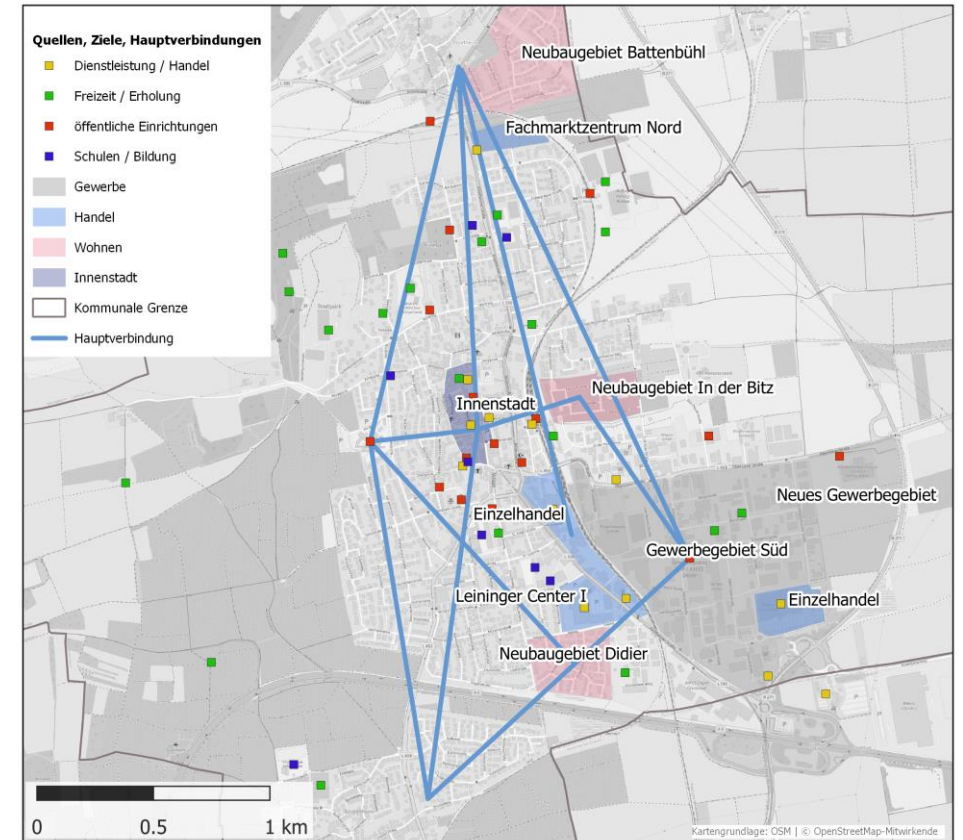


Wunsch- / Luftliniennetz

(über-)regionale Betrachtung in Grünstadt



lokale Betrachtung in Grünstadt



# Netzentwurf | Prüfnetz

Beispiel: Übertragung von Luftlinien

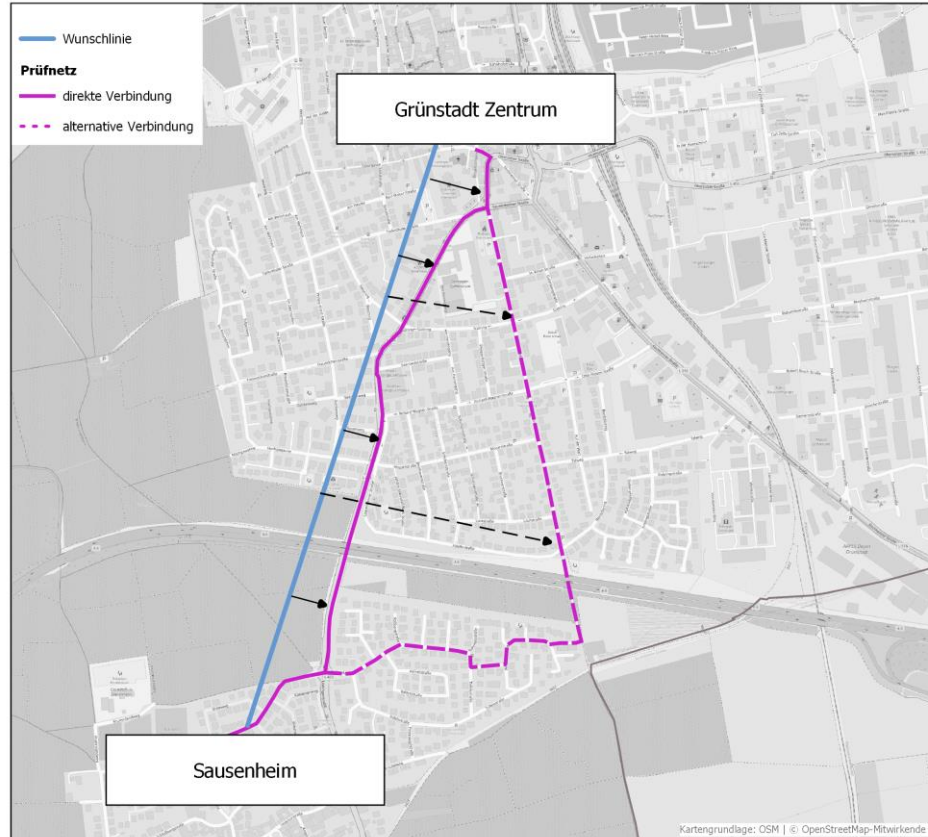
Übertragung der  
Luftlinien auf  
bestehende Straßen  
und Wege



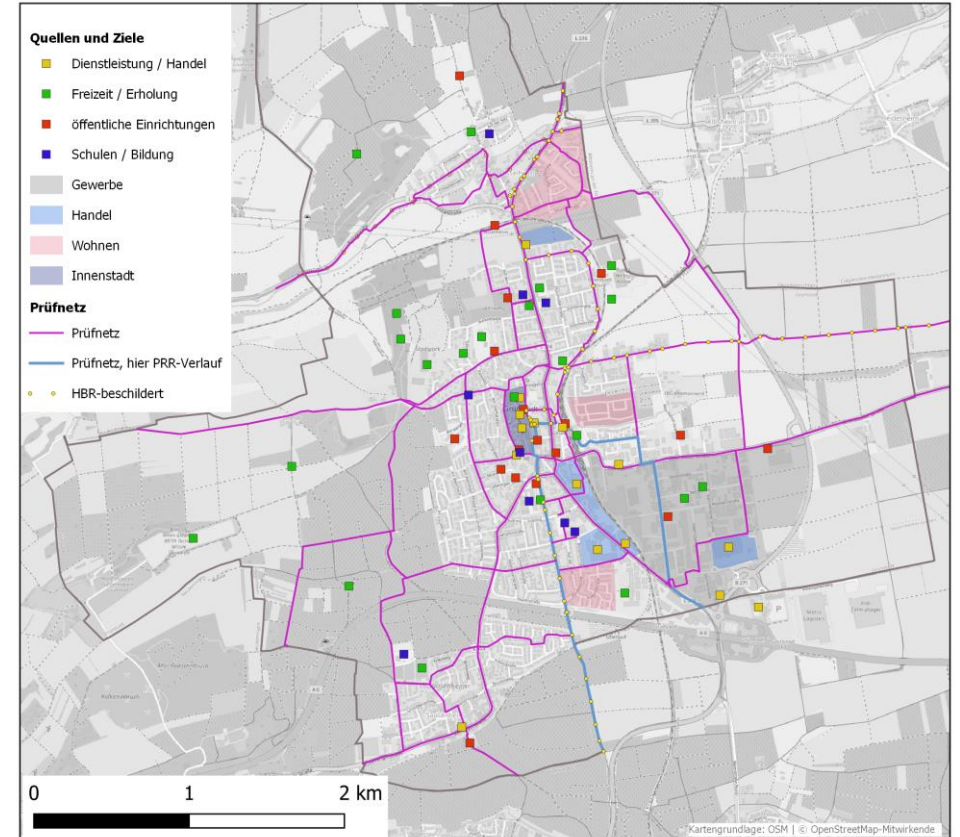
Berücksichtigungen  
der Vorüberlegungen,  
Ziele, Zielgruppen  
etc.



**Netzentwurf**



Netzentwurf Grünstadt



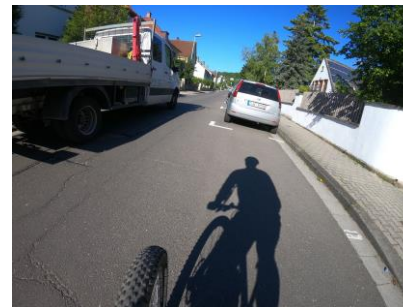
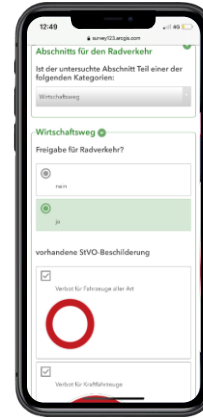


# Bestandsaufnahme

- Befahrung des Prüfnetzes / Netzkonzeptes mit dem Fahrrad
- Ziel: Prüfung des Netzkonzept (Machbarkeit, Alternativen usw.)
- Erfassung und Dokumentation von Mängeln per App (Führungsform, StVO, Gefahrenstellen / Hindernisse, ...)
- Einteilung des Netzes in eindeutig identifizierbare Abschnitte
- Grundlage für die fachlich fundierte Formulierung von Lösungsansätzen und Handlungsanforderungen
- Werkzeuge: Lenker-Kamera, 360°-Kamera, Tablet / Smartphone, GPS-Gerät, Maßband, ...

## Anwendung in Grünstadt:

ca. 60 km Prüfnetz, rund 2 Tage Befahrung



# Zielnetz

Anpassung des  
Netzkonzeptes nach  
Bestandsanalyse



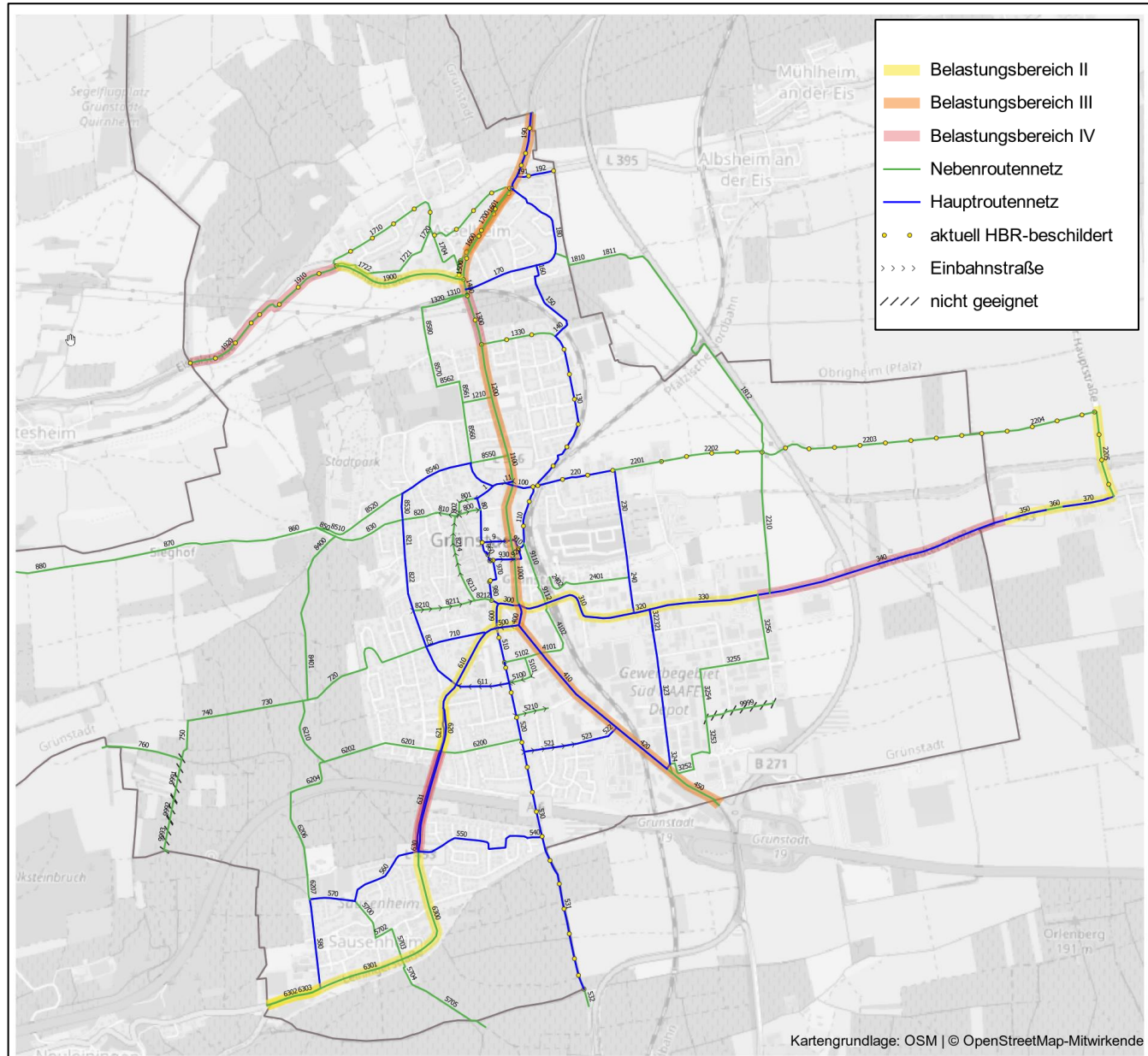
Entfernung  
ungeeigneter Achsen



Ergänzung von  
fehlenden  
Verbindungen



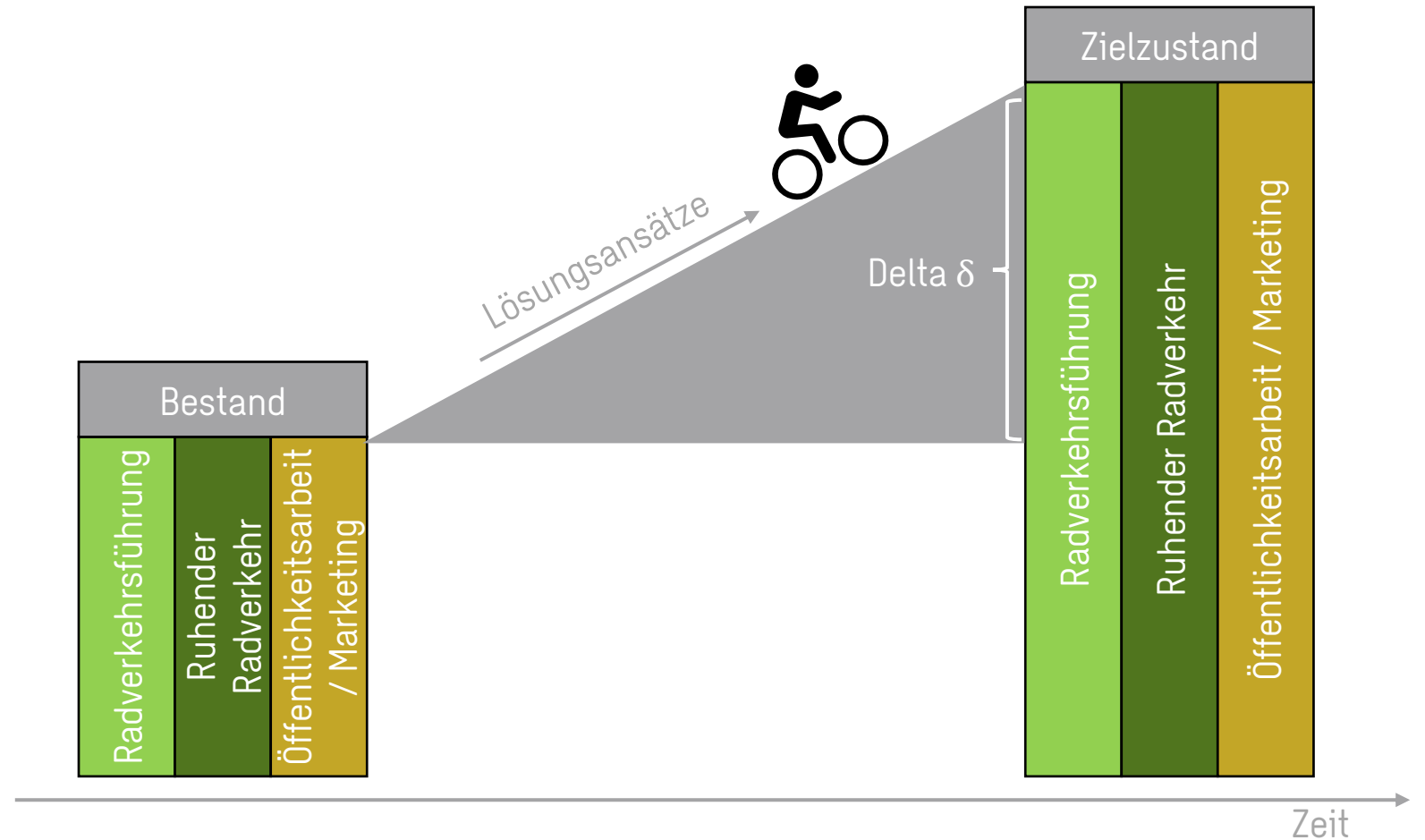
**Zielnetz**





# Maßnahmen

- klare, zielfokussierte Lösungsansätze zur Erreichung des angestrebten Zielstandards
- Grundlage für Abstimmung der Akteure und weitere Planung
- basierend auf geltende Regelwerken, den Vorüberlegungen, der Befahrung und dem angestrebten Netz
- Priorisierung und zeitliche Einordnung der Umsetzung
- Ggf. grobe Kostenschätzung
- kategorisiert: Abschnitte, Knotenpunkte/ Querungsstellen, allgemein, ruhender Verkehr usw.



# Maßnahmen | Kategorien

	Abschnitte	Knotenpunkte / Querungsstellen	Hindernisse / Gefahrenstellen	Ruhender Verkehr	allgemein
<b>Betrachtete Aspekte</b>	Führungsform, Oberfläche, ...	Sichtbeziehungen, Aufstellbereiche, Räumung, ...	Einbauten (Sperrpfosten, Umlaufsperrn), Nutzungskonkurrenzen, ...	Abstellanlagen, Servicestationen, Ladestationen, ...	Öffnung von Einbahnstr., StVO (Freigaben, Durchlässigkeit, Benutzungspflicht), ...
<b>Beispiele</b>					 <p>Land- und forstwirtsch. Verkehr frei</p>

# Maßnahmen | Beispiele

Machbarkeitsstudie | Pendler-Radroute Landau – Neustadt a.d.W.

Maßnahmenblatt		Abschnitt: 1500	
Straßenname(n): Wirtschaftsweg im Zuge der B 39		zwischen: und:	
VG/Stadt: Neustadt		OG/Stadteil: Hambach a.d.W.	
Länge [m]: 62	Lage: Außerorts-Charakter		
Eigentum: Kommune	Zuständigkeit: Kommune		
V <sub>max</sub> [km/h]:	DTV [Ktz/24h]:	Schwerverkehr [%]:	
Beleuchtung: nein			

**Bestandsbeschreibung:**

Radverkehrsführung	
betrachtete Föhrungsrichtung:	beide Richtungen – Art der Föhrung ist identisch in beide Richtungen
Art der Föhrung:	Wirtschaftsweg

zur Verfügung stehender Fahrbahnquerschnitt		vorhand. Radverkehrsanlage / freigegebener Gehweg	
Oberfläche: Asphalt	Breite [m]: 2,50	Oberfläche:	Breite [m]:

Parksituation	
Parken: -	Häufigkeit v. Parkwechsellvorgängen: -

Allgemeine Hinweise zur SIV0-Beschilderung und Gefahrenstellen	
1.	SIV0-Beschilderung mit Handlungsbedarf: fehlende SIV0-Beschilderung
2.	<- -



## Maßnahmenblatt Radverkehrsföhrung Abschnitt: WR400

Stadt/VG: Wallmerod Stadtteil/OG: Hahn am See  
 Straße/Weg: K86 Lage: außerorts Länge [m]: 749



Bestand: unselbständiger, baulich angelegter Radweg, beide Richtungen, mit Fußverkehr gemeinsam	ERA-Belastungsbereich: 3
Baulast: Kreis V <sub>max</sub> [km/h]: 100 DTV 2015 [Ktz/24h] / Schwerverkehr [%]: 1086 / 2	Zielstandard: entlang einer Hauptverkehrsstraße: gemeinsame Föhrung von Fuß- und Radverkehr im Zweirichtungverkehr
Musterlösung: HSau	

Einzelmaßnahmen	Priorität	Umsetzungshorizont
1. Verbreiterung / Herstellung nach ERA Standard straßenbegleitend: Verbreiterung des vorhandenen Weges auf 2,5-3 m, Einrichtung eines Sicherheitstreifens 1,75 m	hoch	mittelfristig
2. Anpassung der SIV0-Beschilderung: Prüfung der Einrichtung einer Benutzungspflicht	hoch	kurzfristig
3.		
4.		

Anmerkung:

## Abschnittbezogene Handlungsempfehlungen für die Stadt Grünstadt

Nr.	Lage	Bestand / Problem / Mangel	Lösungsansatz	Foto
450	L 516, Kirchheimer Straße, Orseingang Süd, zw. KVP und Bushaltestelle Grünstadt Depot	Unzureichende Fahrbahnbreite des Rad-/ Gehwegs, fehlender Sicherheitstreifen zur Fahrbahn. Aufgrund der Verkehrsbelastung ist eine Separation Rad / Kfz lt. ERA empfohlen. Dies ist aufgrund des Straßenquerschnitts im Bestand nicht herzustellen. Funktion: Abschnitt einer der beiden Achsen PRR Bad Dürkheim - Grünstadt	Flächenverfügbarkeit im west. Seitenraum zur Verbreiterung des Straßenquerschnitts und Neuaufteilung des Raumes prüfen. Kostenschätzung: keine Kostenschätzung möglich Priorisierung: 3	
510	Kreuzerweg, zw. Sausenheimer Straße u. St. Kilian	Mitführung auf der Fahrbahn bei Tempo 30 Funktion: Radweg Deutsche Weinstraße, Abschnitt einer der beiden Achsen PRR Bad Dürkheim - Grünstadt, großräumige Verbindung im GRW	Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße. Kostenschätzung: 9.400 € Priorisierung: 2	
5100	Söding, zw. Dekan-Ernst-Schule u. Kreuzerweg	Föhrung auf der Fahrbahn bei Tempo 50 in einer für den Radverkehr in der Gegenrichtung nicht freigegebenen Einbahnstraße. Funktion: Wichtige Verbindung zur Dekan-Ernst-Schule.	Prüfung der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr. Kostenschätzung: 1.200 € Priorisierung: 2	

## Punktuelle Handlungsempfehlungen für die Stadt Grünstadt

Nr.	Lage	Bestand / Problem / Mangel	Lösungsansätze	Foto
p-412	Sausenheimer Straße, Richard-Wagner-Straße	wichtige West-Ost-Verbindung Beim Abbiegevorgang steht links abbiegender RV auf Höhe der Bushaltestelle "Sausenheimer Straße" ungeschützt auf der Fahrbahn	Umgestaltung des Knotenpunktes, damit der RV hier sicher abbiegen kann. Bspw. Bus-Buchten beidseits der Sausenheimer Straße als Fahrbahn nutzen und Einrichten einer Mittelinsel, in deren Schatten sich der RV geschützt aufhalten kann. Kfz werden dadurch gezwungen, an Haltestellen hinter den Bussen zu bleiben. Kostenschätzung: 27.500 € Priorisierung: 3 M-Typ: baulich	
p-413	Schnittmigraben	Aufpflasterung im Verkehrsraum ohne Spur für den Radverkehr	Aufnehmen eines Pflasterstreifens zur Herstellung einer Spur für den RV Kostenschätzung: 2.400 € Priorisierung: 1 M-Typ: baulich	

# Beteiligung der Öffentlichkeit

## Warum sollte eine Partizipation der Öffentlichkeit stattfinden?

- Transparente Kommunikation
- Abfrage bestehender Wünsche, Erwartungen
- Information und Wissenstransfer (in beide Richtungen) → lokales Wissen
- Schaffung einer Möglichkeit der Teilhabe

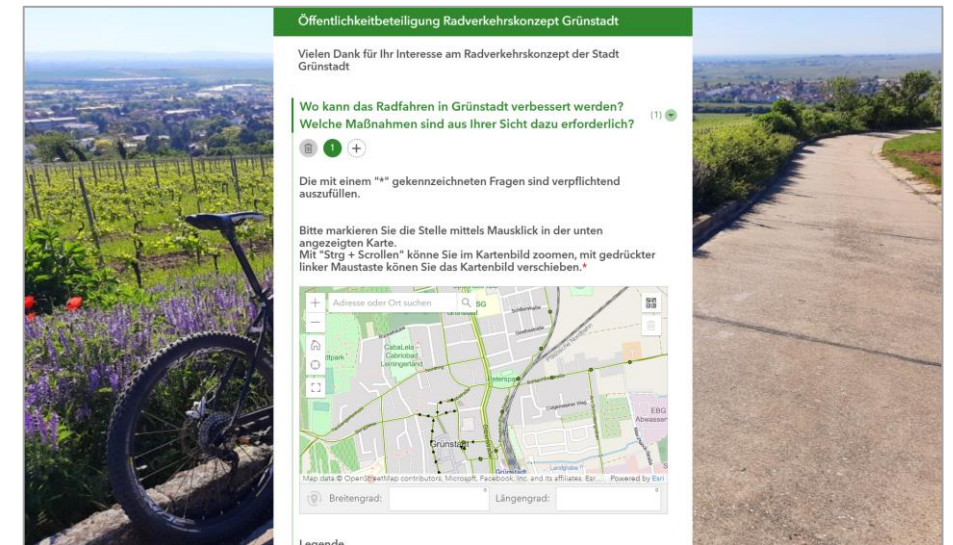
## Was ist wichtig bei der Durchführung von Partizipationsmaßnahmen?

- klare Ziele der Maßnahmen → Konzept/Systematik
- passgenau für Zielgruppen/Publikum → Authentizität, Attraktivität
- ansprechend und langfristig → Attraktivität, Kontinuität

**Werkzeuge (online/offline/hybrid):** interaktive Karten/-Umfragen, Planungsworkshop, Info-Veranstaltungen, Radexkursionen ...

Ziel: Verbesserung von Effizienz, Qualität und Akzeptanz des Konzepts und der Maßnahmen in der Öffentlichkeit

## Beispiel Grünstadt: Interaktive Onlinekarte mit Umfrage





# Beteiligung von Fachakteure

## Warum sollte eine Partizipation der Fachakteure stattfinden?

- frühe Identifikation von Fallstricken, Herausforderungen
- Kenntnisnahme und Mitdenken
- Klärung von Zuständigkeiten
- Information und Wissenstransfer

## Was ist wichtig bei der Beteiligung der Fachakteure?

- Auswahl der relevanten Akteure
- klare Ziele der Partizipation
- Nutzung der gewonnenen Informationen

**Werkzeuge(online/offline/hybrid):** Planungsworkshop, Info-Veranstaltungen, Ortstermine, Radexkursionen, Projektbeiräte, ...

Ziel: Verbesserung von Effizienz, Qualität und Akzeptanz des Konzepts und der Maßnahmen

Beispiel Grünstadt: Radexkursion mit Fachpublikum



# Ergebnis

## Was ist das Ergebnis der Konzepterstellung?

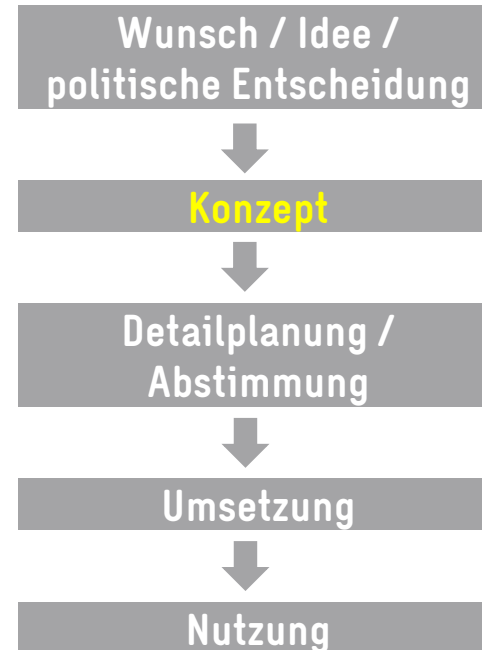
Dokumentation des abgestimmten, angestrebten Zustands des Systems Radverkehr im Untersuchungsraum auf konzeptioneller Ebene

- Zielnetz (kartografische Darstellung)
- Maßnahmenkatalog für Abschnitte und Punkte mit Handlungsbedarf
- Bericht (Hintergrund, Methodik, Einordnung, allgemeine Empfehlungen etc.)

## Was ist das Konzept?

Das Konzept ist:

- eine Betrachtung des Themas Radverkehr auf Entwurfs-Ebene (generelle Machbarkeit, Korridore,...)
- eine fachliche fundierte strategische Grundlage für weiterführende Planungen und Untersuchungen.
- eine Momentaufnahme und muss fortwährend fortgeschrieben werden.
- immer nur ein Teil der Gesamtbetrachtung des Themas Mobilität und Verkehr.
- kein Ersatz für Genehmigungsverfahren und Detailplanungen unter Einbezug aller Akteure.



# 5 Fazit

# Was ist wirklich wichtig bei Radverkehrskonzepten?

- Fokus auf die Vorüberlegungen!
  - Was sind die Ziele, Zielgruppen, Rahmenbedingungen, Limitationen etc.?
  - Was sind die Erwartungen, Wünsche von Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik?
- Qualität | Komfort und Zeit!
  - Die Attraktivität des MIV aufgrund des Komforts und Zeitvorsprungs ist groß.
  - Nur zielgerichtete Maßnahmen können attraktive Alternativen schaffen.
- Mischen und mitdenken!
  - Radverkehr muss immer als ein Teil des Mobilitätsmixes eines Untersuchungsraumes gesehen werden.
  - Radverkehr muss bei allen Planungen mitgedacht werden.
- Konzeptabschluss ist der Beginn der Umsetzung (Detailplanung, Förderungen, Entscheidungen, Anpassungen, ...)



Sweco GmbH  
Stegemannstr. 5-7, 56068 Koblenz  
Telefon +49 261 30 43 90  
Telefax +49 261 30 43 925  
[www.sweco-gmbh.de](http://www.sweco-gmbh.de)



Thomas Baumann  
Projektleiter Regionalentwicklung  
[thomas.baumann@sweco-gmbh.de](mailto:thomas.baumann@sweco-gmbh.de)  
0261 / 30439 39