

27.02.2026

Auftaktveranstaltung zum Radverkehrskonzept vom 24.02.2026 – Ergebnisse: Thementische

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Folgenden finden Sie eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Thementische, welche im Rahmen der Auftaktveranstaltung zum Radverkehrskonzept des Landkreises Calw am Dienstag, den 24.02.2026, stattfanden. Die Punkte umfassen die Anmerkungen und Wünsche der Anwesenden. Es wird versucht, diese im weiteren Projektverlauf zu beachten.

Tourismus

*Wie kann das Tourismusnetz sinnvoll mit dem Alltagsnetz kombiniert werden? -
Inwieweit können sich die beiden Netze gegenseitig unterstützen oder ersetzen?*

- Unterschiedliche Anforderungen: Einkehrmöglichkeiten, Lademöglichkeiten, sichere Radabstellanlagen auch unabhängig von Bahnhöfen, Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (insbesondere auch Busverkehr, Möglichkeit zu Ausgangspunkten, bspw. Nagoldquelle, zu gelangen)
- Durchgängige attraktive Befahrbarkeit:
 - Abschnitte auf (vielfahrenen) Straßen sind das Gegenteil von familienfreundlich
- Kritik an der Beschilderung
- Zusammenarbeit mit lokalem Gewerbe („Wertschöpfung am Radweg“)
- Bessere digitale Grundlagen:
 - Insbesondere Komoot
 - Kein Fokus auf Entwicklung eigener Angebote, sondern Ziel muss sein, Angebot besser in die bestehenden Systeme zu integrieren (Rad-Service-Punkte, Ladestationen, Einkehrmöglichkeiten, ÖPNV-Angebote etc.)
- Möglichkeit, unterschiedliche Ansprüche in Netzausweisung und Beschilderung miteinander in Einklang zu bringen: Knotenpunktsysteme

Nutzungskonflikte

Wie können forstwirtschaftlich und landwirtschaftlich genutzte Wege gestaltet werden, damit diese auch eine verträgliche Nutzung durch den Radverkehr erlauben?

- Nutzungskonflikte resultieren häufig aus Mehrfachfunktionen von Wegen
- Forstwirtschaft vs. Radverkehr
 - Qualität der Forstwege häufig nicht auf regelmäßigen Radverkehr ausgelegt
 - Eingeschränkte Verfügbarkeit (z. B. durch forstwirtschaftliche Nutzung, Holzernte; Ausschilderung von Umleitungsstrecken schwierig bzw. nicht möglich)
 - Fehlender oder eingeschränkter Winterdienst, Winterdienst teilweise schwer möglich
 - Konflikt zwischen Ausweisung als Radverbindung und tatsächlicher Eignung der Wege
- Landwirtschaft vs. Radverkehr
 - Hohe Nutzlast landwirtschaftlicher Fahrzeuge führt zu Konflikten und schnellerer Abnutzung der Wege
 - Vorbehalte gegenüber dem Neubau von Radwegen, da landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden würden und dies zu Flächenverlusten führt
- Zuständigkeiten für Radwege und Verkehrssicherungspflicht sind nicht immer klar und müssen eindeutig geklärt sein
- Eine Netzpriorisierung und definierte Standards für Planung, Ausbau und Instandhaltung können Konflikten entgegenwirken
- Nicht zusammenhängende Radverkehrsinfrastruktur ist ein wesentliches Problem
- Lückenschlüsse zwischen bestehenden Radwegen haben eine hohe Priorität
- Wunsch nach straßenbegleitenden Radwegen, insbesondere statt Wegen durch den Forst
 - Wegeführungen durch den Forst werden für den Alltagsverkehr als weniger geeignet wahrgenommen (z. B. aufgrund von Verschmutzung der Kleidung)
- Konflikte Radverkehr vs. Kfz- und Fußverkehr, insbesondere innerorts
- Abstimmungsprobleme und Konflikte mit Straßenverkehrsbehörden
 - Kommunen wünschen sich hier eine stärkere Unterstützung durch den Landkreis

Radverkehr in finanziell schwierigen Zeiten

Wie können Kommunen mit aktuell oft schwierigen Haushaltssituationen umgehen, um dennoch den Radverkehr zu fördern?

Infrastruktur

- Wenn bauliche Maßnahmen beim Radverkehr umgesetzt werden, werden andere Arbeiten in diesem Zuge auch durchgeführt, z. B. Verlegung von Kabeln, Strom- oder Wasserleitungsarbeiten, etc.
 - Dadurch wird die Maßnahme teurer
- Grunderwerb gestaltet sich meist schwierig
 - Personen wollen Grund entweder nicht verkaufen oder sehr teuer → hoher Aufwand und höhere Kosten
 - z. T. auch Ignoranz gegenüber dem Mehrwert der Maßnahme
- Priorisierung der Maßnahmen sehr wichtig, vor allem in Bezug auf die Kosten
 - Bei einem geringen Budget können günstige Maßnahmen eher umgesetzt werden
- Alle Förderungen bringen nichts, wenn sich die Kommunen selbst mit einer Förderung die Maßnahmen nicht leisten können, besonders bei teuren Projekten

- Es herrschen unterschiedliche finanzielle Hintergründe bei den Kommunen und damit andere Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen
- Mit den vorhandenen Mitteln werden Pflichtaufgaben priorisiert, Radverkehr ist damit weniger relevant
- Möglicherweise kleinere / günstigere, aber kontroversere Maßnahmen wagen
 - z. B. Beschilderung von Tempo 50 statt 70 → hierfür muss der politische Wille da sein
- Wichtig ist, dass man sicher von A nach B kommt
 - aber z. T. gibt es auch Lücken oder Strecken, die im Nichts enden, auch im Kreis und nicht nur an den Kreisgrenzen

Kampagnen

- Kampagnen in Bezug auf Radverkehr oder zu bestimmten Maßnahmen können erst gemacht werden, wenn die Infrastruktur gut ist
 - Einen schlechten Weg zu bewerben schadet mehr, als dass es hilft

Qualitätsstandards

Sollen sich die künftigen Radverbindungen an gewissen Qualitätsstandards orientieren, bzw. sich an diese halten? - Wenn ja, wie sollen diese aussehen?

- Standards des Landes werden teilweise als zu hoch empfunden, vor allem die Breiten und Randmarkierung/Beleuchtung
- Die Qualitätsstandards sind nicht überall umsetzbar, z. B. im Forst
- Häufig sind Standards aber Fördervoraussetzung

Kommunikation, Zusammenarbeit

Wie soll die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen dem Landratsamt und den Kommunen sowie der Öffentlichkeit bei Themen des Radverkehrs in Zukunft gestaltet werden?

- Großes Problem sind Sperrungen, z. B. auf Waldwegen
 - Folge: Umdrehen und suchen nach möglichen Umfahrungen
 - Wunsch: Darstellung, dass eine Sperrung folgt, z. B. durch eine Markierung an der Strecke oder auch in Karten
 - Markierung bietet sich an letztem Knotenpunkt vor der Sperrung an
 - Bei länger andauernden Maßnahmen Umleitungen prüfen und ausschildern, wie beim Straßenverkehr
- Jour Fixe oder andere Formen von Gesprächsrunden mit den Kommunen auf Arbeitsebene
 - Offene Gespräche über aktuelle Themen beim Radverkehr in den Kommunen
 - Weitere Personen aus dem Landratsamt Calw einladen
- Kommunikation mit der Öffentlichkeit soll möglichst simpel gestaltet werden
 - Karten einfach zugänglich machen
 - Information klar strukturiert und direkt formulieren
- Transparenz bei Umsetzung oder Änderungen
 - Begründen, warum etwas wie gemacht wurde

Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung

Was ist für die Verkehrssicherheit im Radverkehr wichtig und wie kann bereits in der Verkehrserziehung angesetzt werden?

- Für Kinder sind in der Verkehrssicherheit folgende Punkte besonders wichtig:
 - Breite der Wege
 - Einsehbarkeit, insbesondere an Knotenpunkten und in Kurven
 - durchgängige Wegeführung, Vermeidung von Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur
 - Witterungseinflüsse (z. B. Laub, Nässe) mindern die Verkehrssicherheit
 - Topographie: zu steile Strecken werden als Ausschlusskriterium bewertet
- Maßnahmen für die Verkehrserziehung:
 - frühzeitiger Beginn (bereits in der Kita)
 - Einbindung der Eltern (Vorbild-Funktion)
 - Radschulwegpläne
 - Fahrradführerschein als fester Bestandteil der Verkehrserziehung
- Fehlender Winterdienst als Sicherheitsrisiko für alle Radfahrenden
- Erfahrungen mit Schutzstreifen: Überholabstände werden häufig nicht eingehalten
- Uneinheitliche Markierungen, da Anordnungen bei Straßenverkehrsbehörden liegen und unterschiedlich gehandhabt werden
- Vorschriften werden teilweise als uneindeutig wahrgenommen, geltende Regeln sind nicht allen Verkehrsteilnehmenden ausreichend bewusst
- Rückmeldung aus Kommunen:
 - Wunsch nach Unterstützung durch den Landkreis
 - Bereitstellung und Darstellung von Kampagnen
 - Infomaterial und Aufklärung zu geltenden Regeln
- Über die verwaltungsinternen Plattform RadVIS stehen umfangreiche Daten zum Radverkehr zur Verfügung. Zugang ist auch für Kommunen möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Joel-Severin Klimt

Kreiskoordinator Radwegenetze