

2. Begleitkreis

Radverkehrskonzept
Landkreis Calw

Landratsamt Calw

08.07.2026



1	Grundlagen
2	Netzplanung
3	Maßnahmenplanung
4	Abstimmungen und Beteiligungen
5	Dokumentation
6	Weiteres Vorgehen

1

Grundlagen

- **Festlegung des Bedarfs** für den Radverkehr für die nächsten Jahre
- **Entscheidungsgrundlage** für Politik und Verwaltung zur Verteilung von Ressourcen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln
- Planungsvorgaben durch **Regelwerke der FGSV** (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)
- Ergänzt durch Vorgaben des Landes Baden-Württemberg (Erlasse und Qualitätsstandards) und neue Forschungserkenntnisse

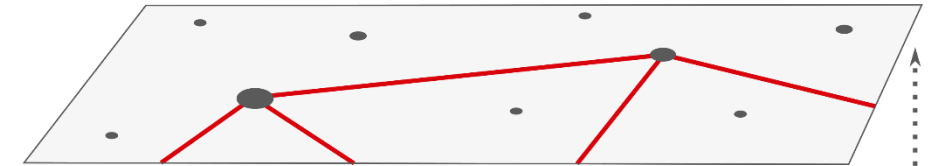


Ziele:

- Entwicklung eines **abgestuften Radverkehrsnetzes** zur Anbindung aller relevanten Ziele
- Empfehlung von Maßnahmen zur Steigerung der
 - Sicherheit (subjektiv und objektiv)
 - Attraktivität
 - Direktheit / Minimierung Reisezeitverluste
- Betrachtet wird das gesamte Radverkehrsnetz, unabhängig von der Baulastträgerschaft

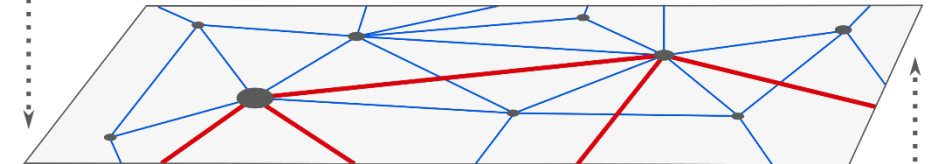
Baden-Württemberg

Übergeordnete
Radhauptverbindungen
(zwischen Mittel- & Oberzentren /
Touristische Radfernwege)



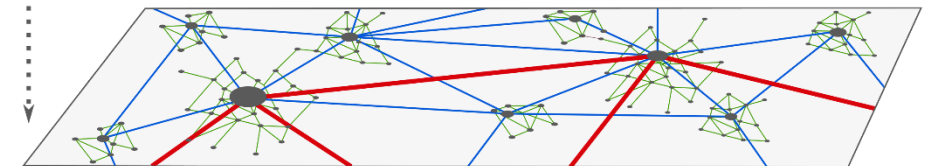
Landkreis Calw

Radhauptverbindungen
(Orts- und Stadtteile / Bahnhöfe)



Gemeinden

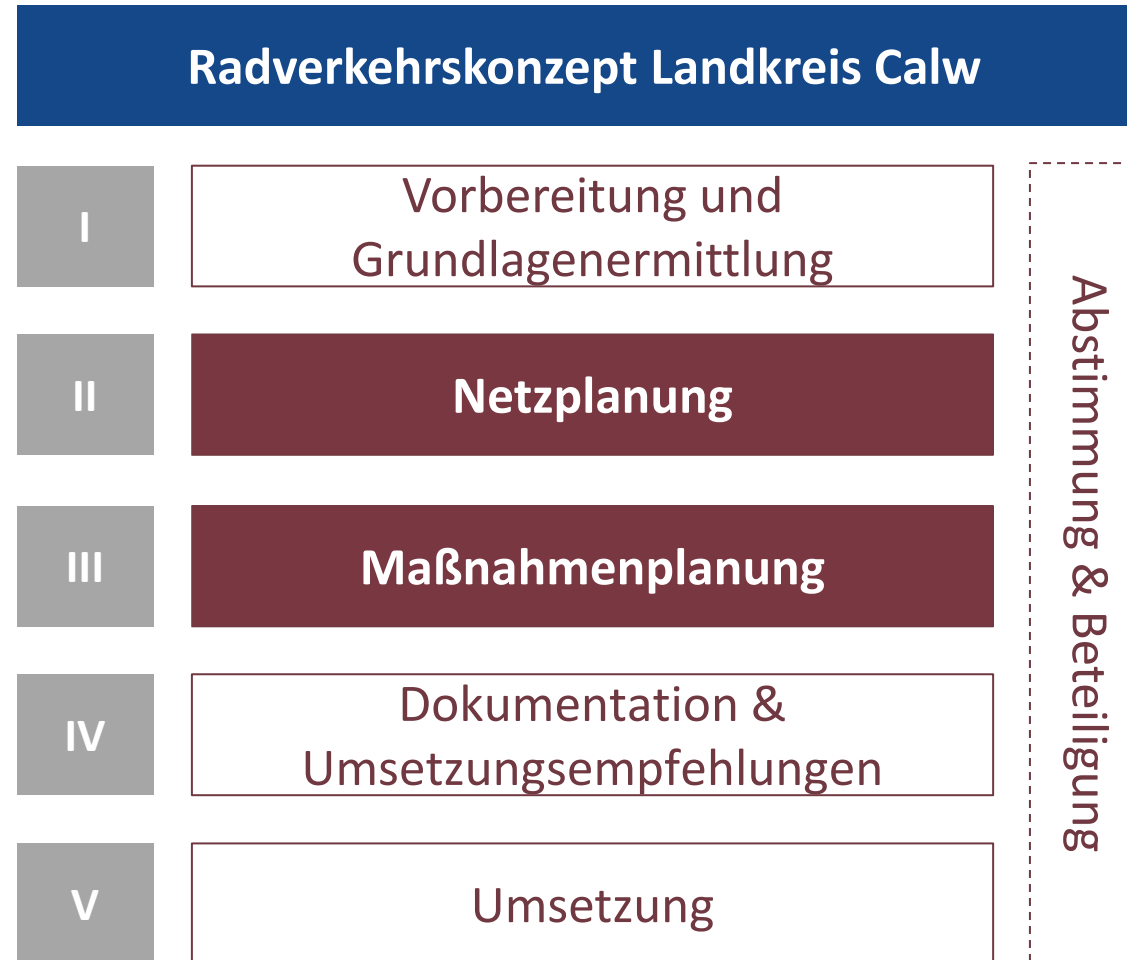
Radgrundverbindungen
(Arbeit / Bildung / Einkauf /
Freizeit / öff. Einrichtungen etc.)



Einordnung:

- Identifikation von Handlungsbedarf und fachliche **Maßnahmenempfehlungen**, die im weiteren Planungsverfahren überprüft, angepasst und weiterentwickelt werden können
- Umsetzung erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung der Träger öffentlicher Belange (Grunderwerb, Naturschutz, Forst, Landwirtschaft etc.)
- **Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren wird nicht ersetzt.**
- Förderung kommunaler Infrastruktur durch Land und Bund – **Radverkehrskonzept** häufig als **Voraussetzung zur Förderung**



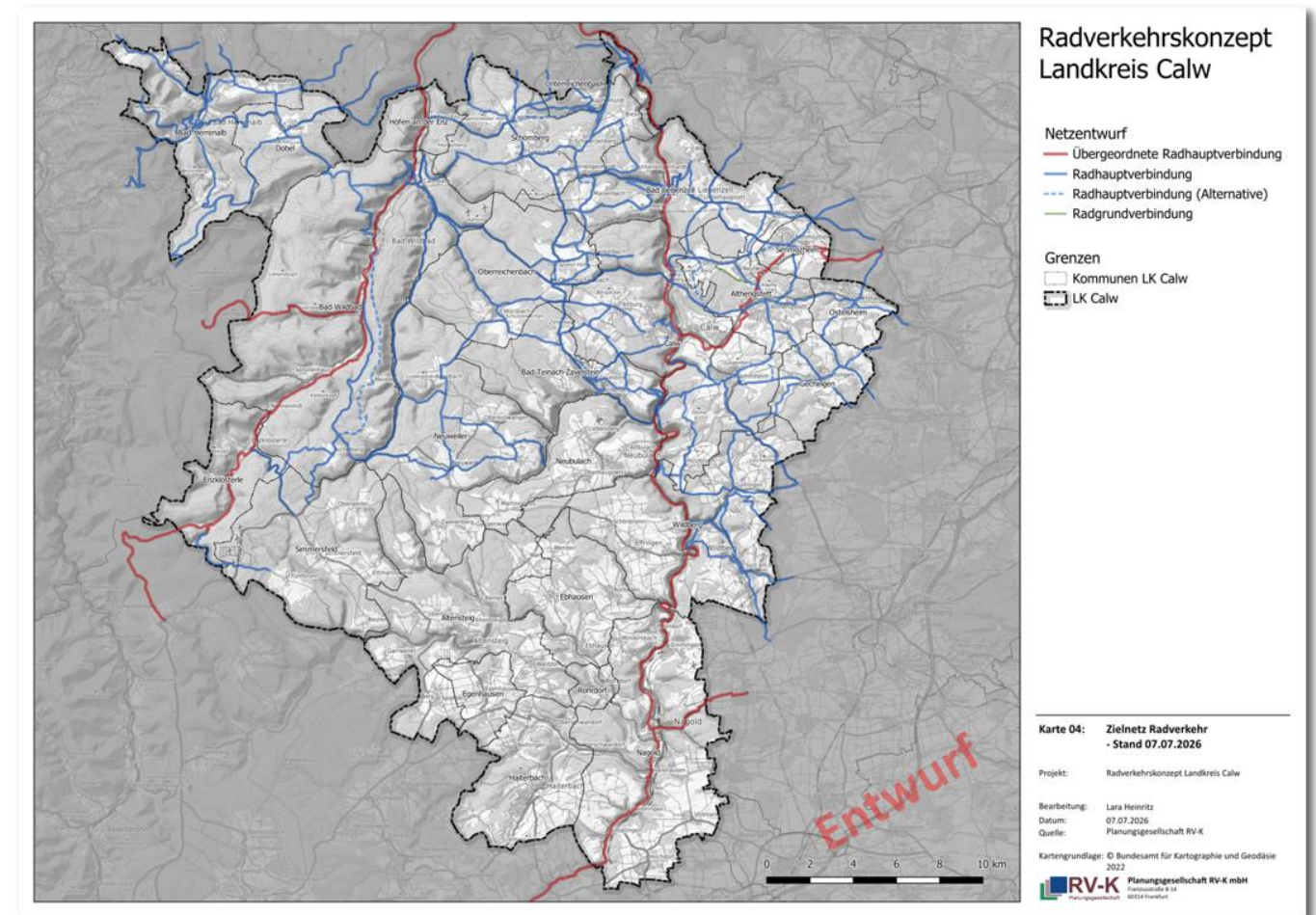


2

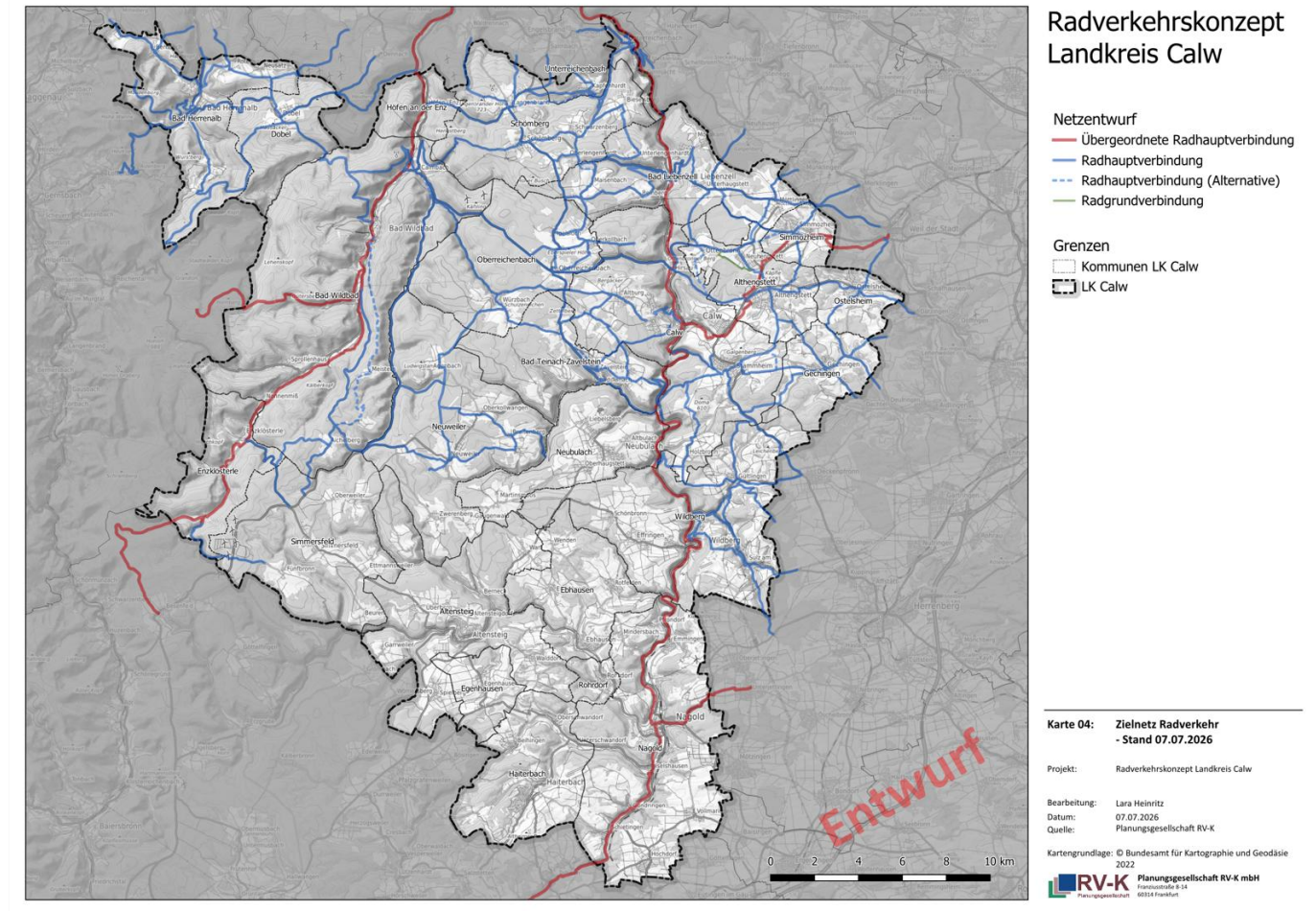
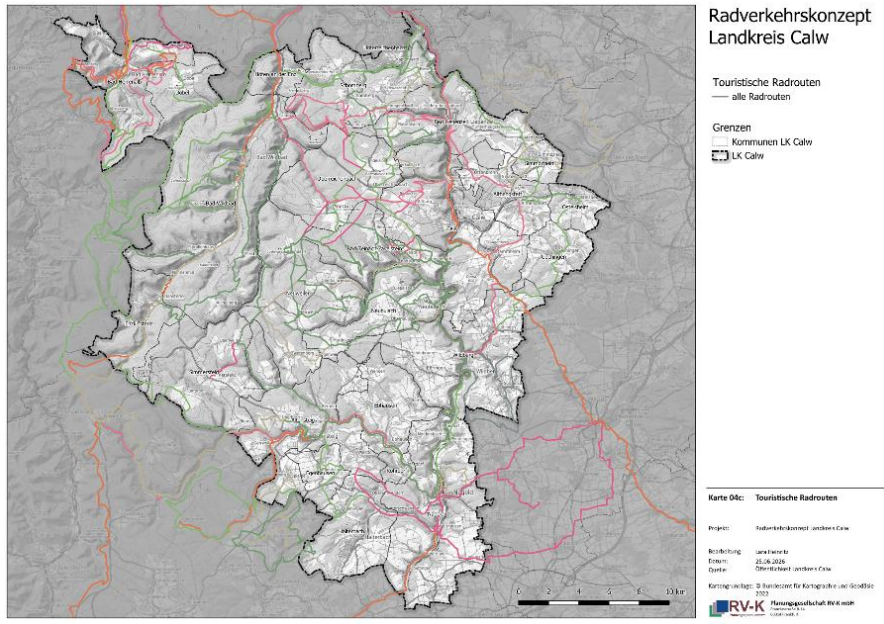
Netzplanung



- Ableitung eines **kategorisierten Zielnetzentwurfs**
 - **Übergeordnete Radhauptverbindung**
 - **Radhauptverbindung**
 - **(Radgrundverbindung)**
- **Anbindung von:**
 - Orts- und Stadtteilen > 250 Einwohnende
 - ÖPNV-Haltestellen
 - Weiterführende Schulen und Hochschulen
 - relevante Arbeitgeber
 - Nachbarkommunen

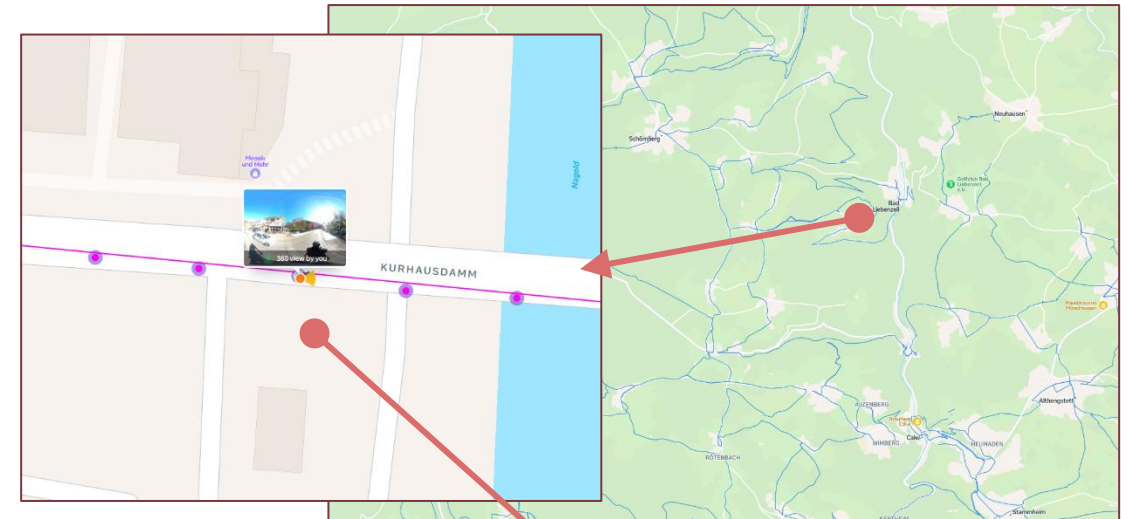


- Integration in das (über-)regionale Radverkehrsnetz
 - RadNETZ BW
 - Touristische Themenrouten

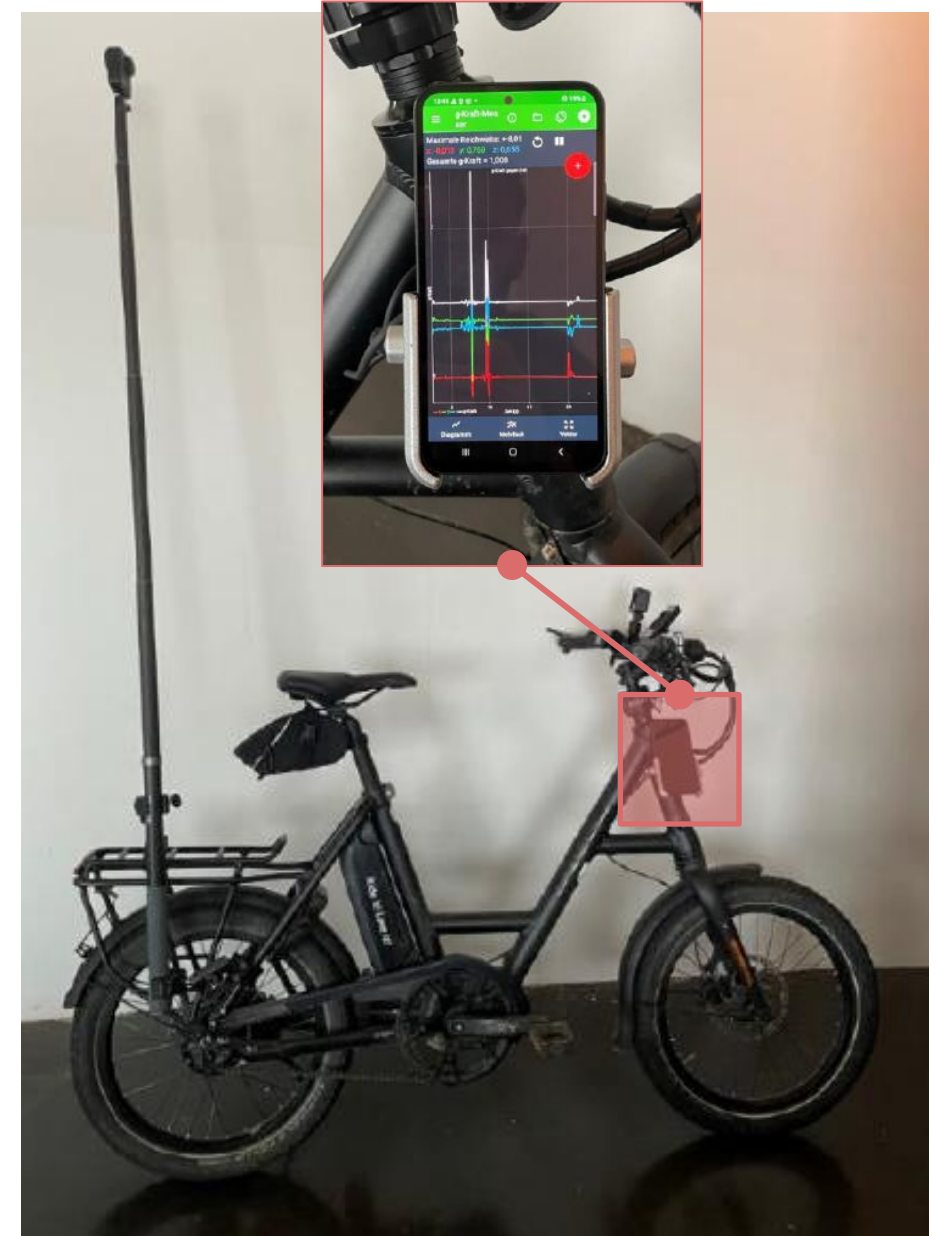


- **Befahrung** des Netzentwurfs mit dem Fahrrad und 360°-Kamera
 - Befahrung ist abgeschlossen
- Bereitstellung der Dokumentation über **Mapillary**
(<https://www.mapillary.com>)

➔ Einsicht des Netzes auch nach Projektabschluss weiterhin möglich!



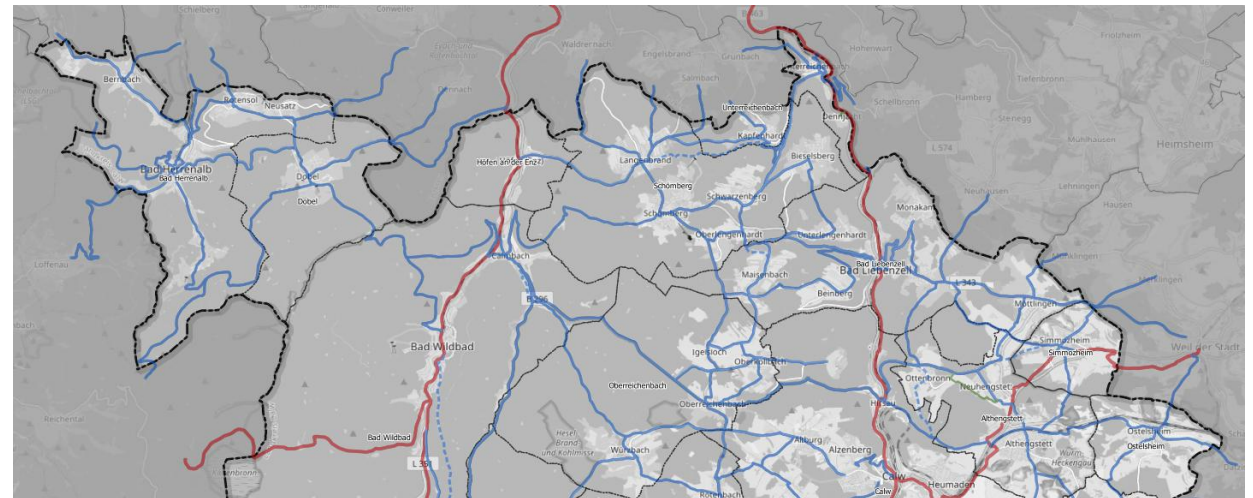
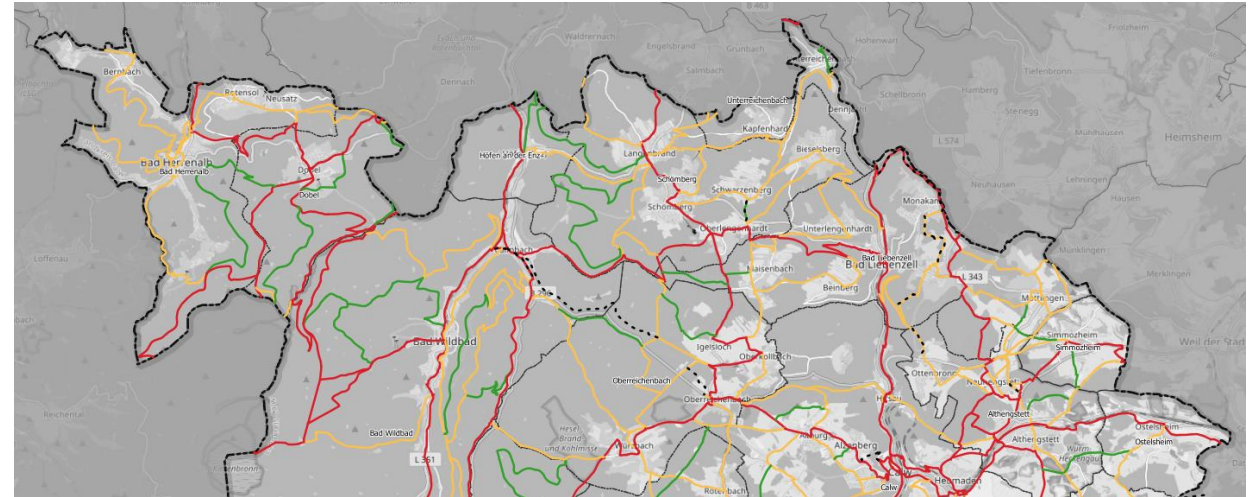
- Dokumentation des **Oberflächenzustands** mittels Erschütterungssensorik
 - Auswertung erfolgt
- Erfassung und Bewertung der **Fahrradwegweisung**
 - Auswertung erfolgt



Unterschiede zu vorhandenem Netz:

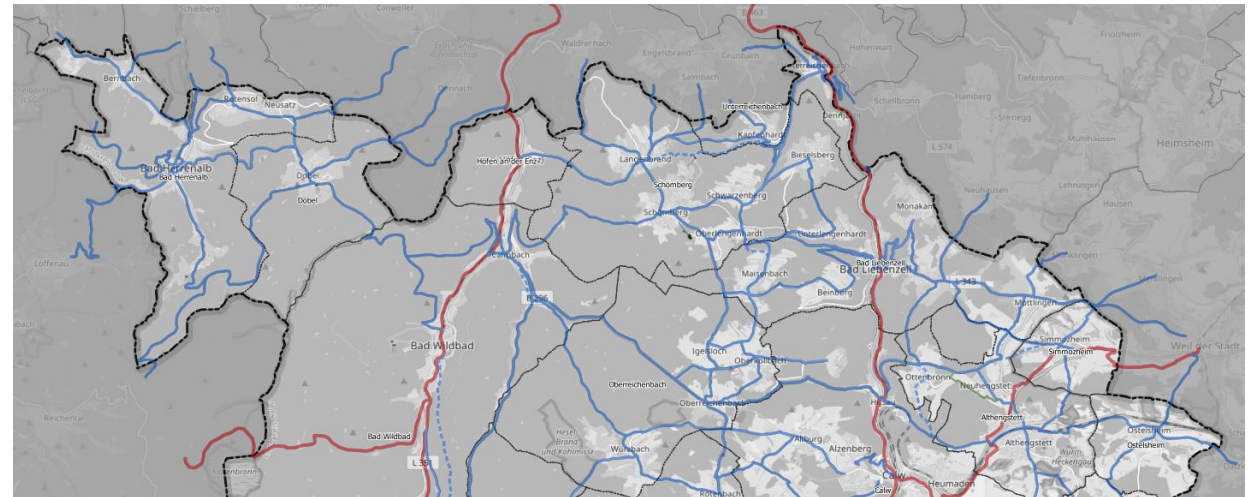
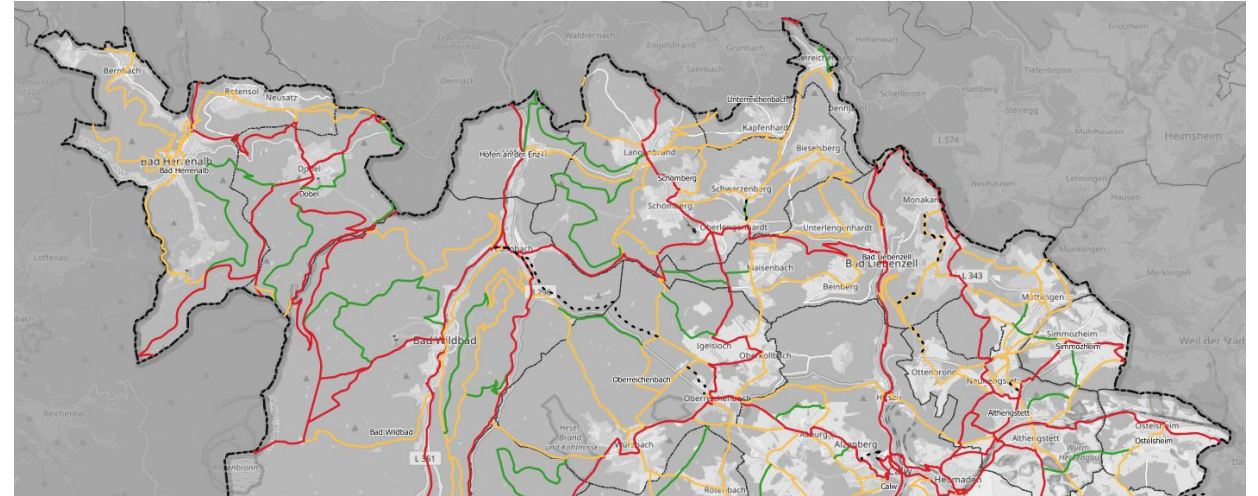
- weniger (parallele) Verbindungen
- rein kommunal bedeutsame Verbindungen entfallen
- Ergänzung von direkten Verbindungen
- stärkere Anbindung der Nachbarlandkreise
- Anpassung der Kategorisierung

→ Straffung des Netzes



Straffung des Netzes: Was ergibt sich daraus?

- höhere Qualität des Konzepts durch Konzentration auf weniger Verbindungen
- bessere Handhabung für den Kreis & die Kommunen (Maßnahmenumsetzung, Instandhaltung etc.)
- Anpassung der Beschilderung notwendig

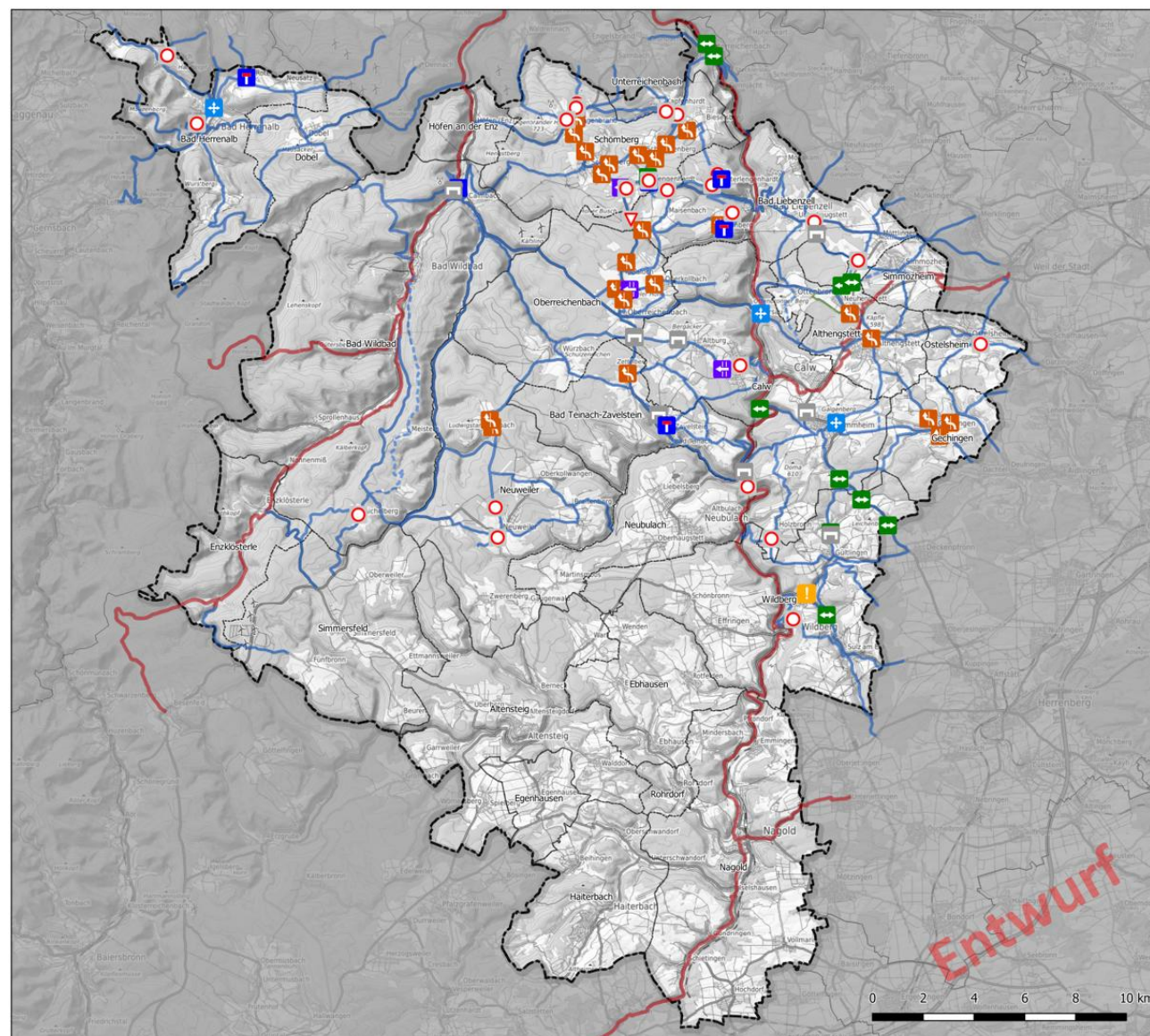


3

Maßnahmenplanung



- Untersuchung des Netzes (**Ist-Zustand**)
auf Mängel in
 - Verkehrssicherheit
 - Attraktivität
 - Direktheit
- Erarbeitung von
Maßnahmenvorschlägen (**Soll-Zustand**)



Radverkehrskonzept Landkreis Calw

Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Knotenpunkt optimieren
- Querungsstelle sichern
- Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen
- Sonstiges
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern
- Vorfahrtsregelung ändern
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr freigeben

Netzentwurf

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Kommunen LK Calw
- LK Calw

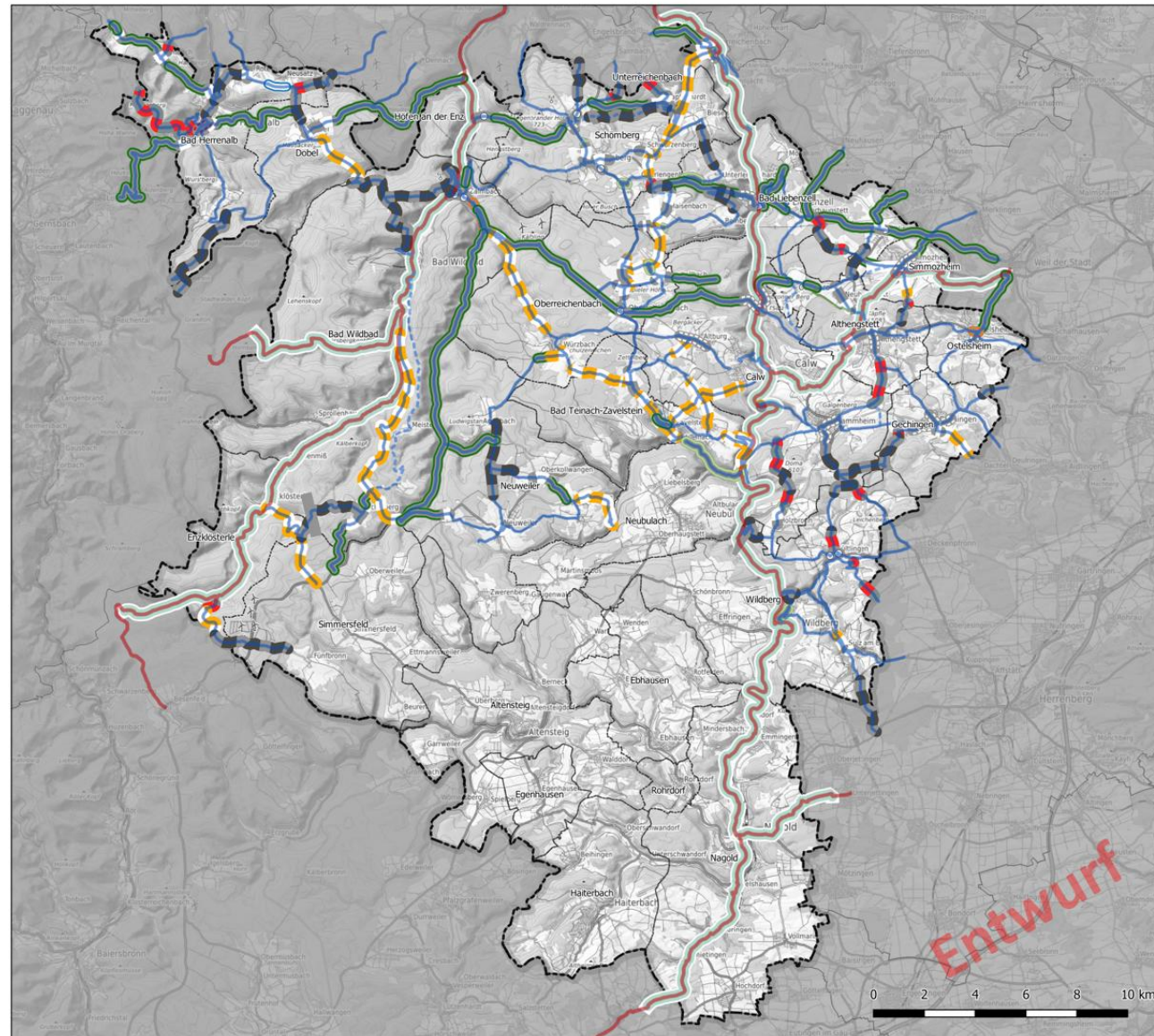
Karte 05: **Punktmaßnahmen**
- Stand 07.07.2026

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Calw

Bearbeitung: Lara Heinritz
Datum: 07.07.2026
Quelle: Planungsgesellschaft RV-K

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
2022

RV-K Planungsgesellschaft RV-K mbH
Frankfurt 9-14
60314 Frankfurt



Radverkehrskonzept Landkreis Calw

Streckenmassnahmen

- Bestehenden Weg verbreitern
- Freigabe Einbahnstraße
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Piktogrammreihe markieren
- Radfahr- / Schutzstreifen optimieren
- Radverkehrsanlage markieren
- Sonstiges
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Wegeneubau
- Maßnahmenplanung RadNETZ

Netzentwurf

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Kommunen LK Calw
- LK Calw

Karte 06: Streckenmaßnahmen
- Stand 07.07.2026

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Calw

Bearbeitung: Lara Heinritz

Datum: 07.07.2026

Quelle: Planungsgesellschaft RV-K

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
2022

RV-K Planungsgesellschaft RV-K mbH
Frankfurt 9-14
60314 Frankfurt



**Orts-
durchfahrten**

Beschilderung

Asphaltierung

**Übergänge
Fahrbahn –
Radweg**

Wegeneubau



**Orts-
durchfahrten**

Beschilderung

Asphaltierung

Übergänge
Fahrbahn –
Radweg

Wegeneubau



Möglichkeiten:

- Baulicher Radweg
→ i. d. R. kein Platz
- Radfahrstreifen
→ i. d. R. kein Platz
- Schutzstreifen
→ manchmal möglich
→ häufig kein Platz
- Piktogrammketten
→ als Lückenschluss
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
→ meistens möglich

Baulicher Radweg



**Geschützter
Radfahrstreifen**



Radfahrstreifen



Schutzstreifen





Situation:

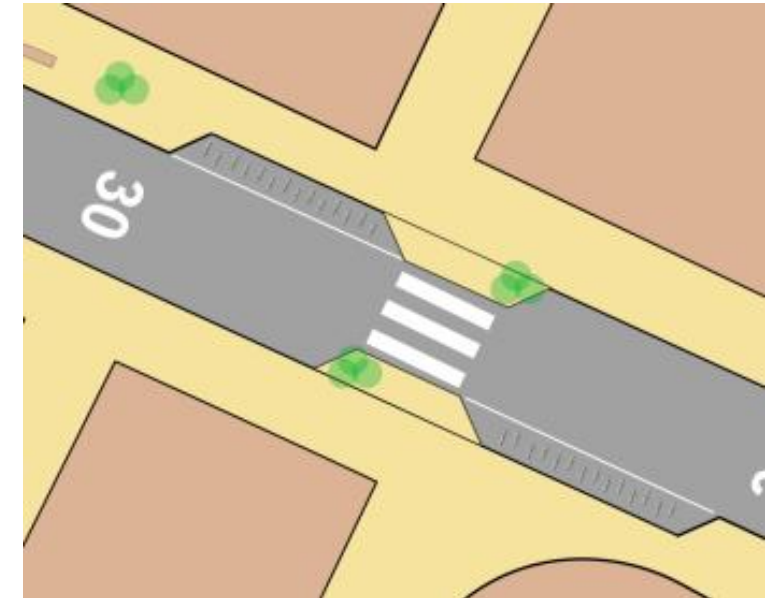
- häufig geringe Straßenraumbreiten und kein Platz für Radverkehrsanlagen
 - häufig geringe DTV-Verkehrsmengen
 - teilweise Flächenkonflikte mit Kfz-Parkständen bzw. parkenden Kfz
- ➔ Führung des Radverkehrs im Mischverkehr verträglich gestalten
- ➔ Verkehrsberuhigung, Ordnung der Parkflächen, Steigerung der Aufenthaltsqualität



Pforzheimer Straße (K 4365) in Schwarzenberg (eigene Aufnahme)



Visualisierung einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung (RV-K)



Skizze einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung (RV-K)



Situation:

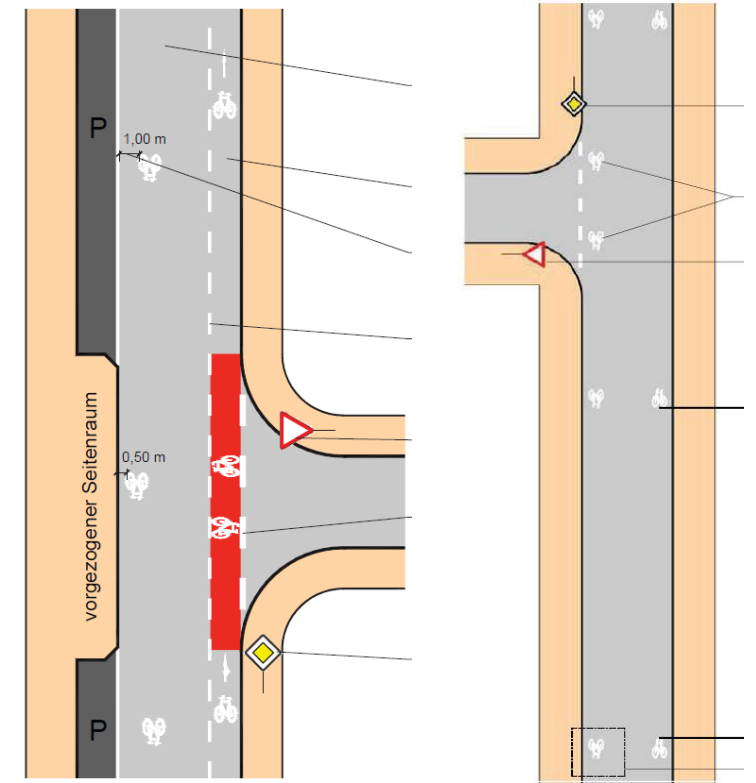
- bei hohen DTV-Verkehrsmengen & ggf. Steigung vorhanden
- ➔ (einseitige) Schutzstreifen prüfen
- ➔ bei Netzlücken: Piktogrammketten markieren



Gartenstraße (K 4363) in Gechingen (eigene Aufnahme)



Liebenzeller Straße (L 343) in Höfen an der Enz (eigene Aufnahme)



Musterlösungen zu einseitigen Schutzstreifen und Piktogrammketten (VM BW)



Orts-
durchfahrten

Beschilderung

Asphaltierung

**Übergänge
Fahrbahn –
Radweg**

Wegeneubau



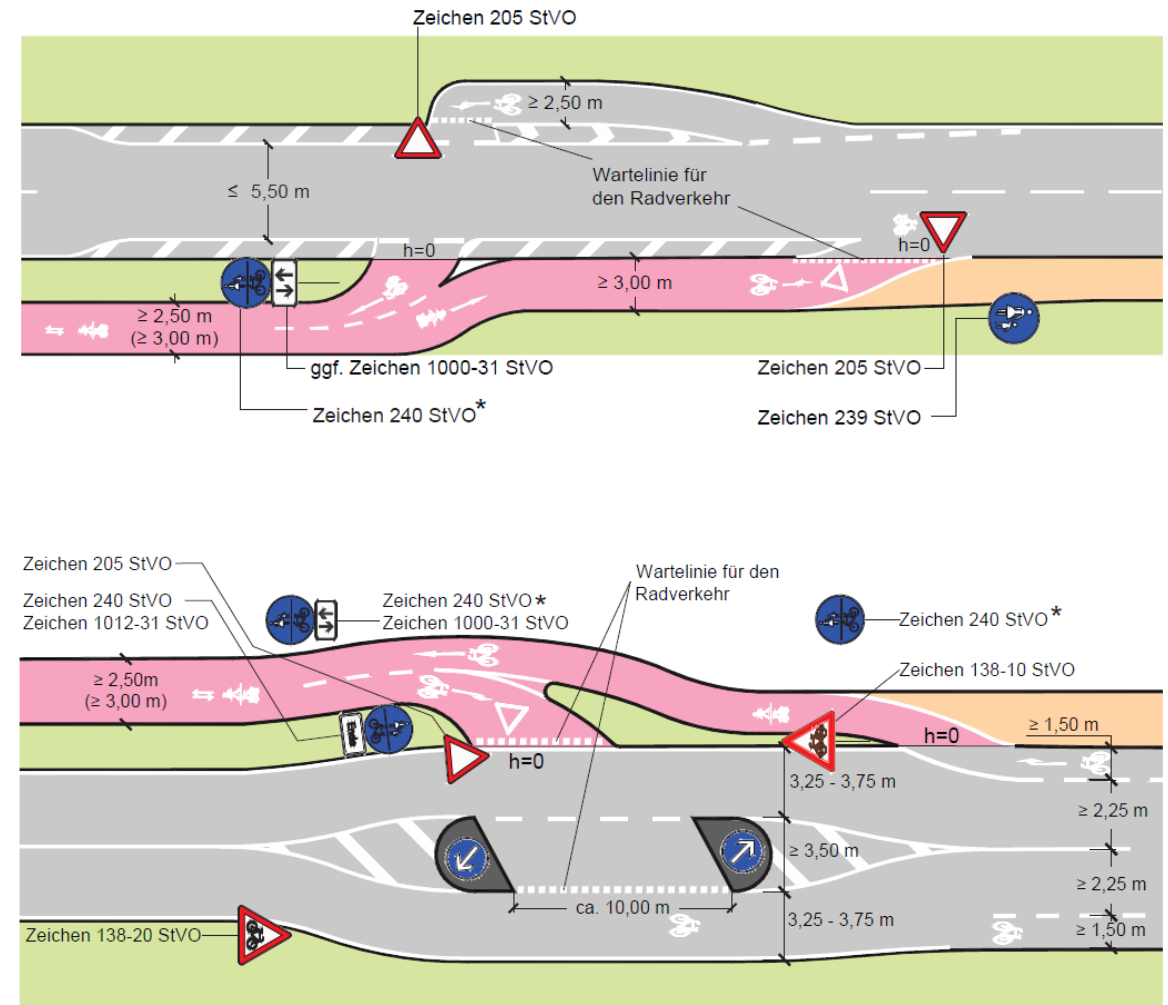
Ende eines Radwegs ohne geregelten Übergang
auf die Fahrbahn in Schwarzenberg



Ende eines Radweges mit einer Mittelinsel
für den Fußverkehr in Langenbrand



- **Ziele:**
 - Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöhen
 - Radfahrende können sich auf den Übergang konzentrieren
- Mittelinseln verstärken die Ortseingangswirkung und reduzieren die Kfz-Geschwindigkeit
- Ausführung abhängig u. A. von Verkehrsstärke und Platzangebot





Orts-
durchfahrten

Beschilderung

Asphaltierung

Übergänge
Fahrbahn –
Radweg

Wegeneubau



Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250) mit Ausnahme
land- und forstwirtschaftlichem Verkehr
→ **Fahrräder nicht erlaubt**



Verbot für Kraftfahrzeuge (VZ 260) mit Ausnahme
land- und forstwirtschaftlichem Verkehr
→ **Fahrräder erlaubt**

→ **Ziel: durchgehend korrekte Beschilderung & Einheitlichkeit**



Sackgasse als nicht durchlässig für Fuß- und Radverkehr
gekennzeichnet in Rotensol

→ ggf. kein Durchkommen für Fuß- und Radverkehr



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

Sackgasse als durchlässig gekennzeichnet
→ **Durchkommen für Fuß- und Radverkehr**

→ **Ziel: durchgehend korrekte Beschilderung & Einheitlichkeit**



Orts-
durchfahrten

Beschilderung

Asphaltierung

Übergänge
Fahrbahn –
Radweg

Wegeneubau



Straßenbegleitende Radwege



Führung auf Wirtschaftswegen





Radverkehrsführung außerorts:

Wann empfehlen wir den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges?

- abhängig von der Entwurfsklasse der Kfz-Verkehrsstraße
- abhängig von der Verkehrsstärke auf der Kfz-Verkehrsstraße
- weitere Einflussfaktoren, wie Schulweg, Netzbedeutung der Verbindung, Topografie, Kurvigkeit etc.

➔ eine Führung im Mischverkehr soll möglichst vermieden werden

➔ bei vorhandenen parallelen Wirtschaftswegen:

Führung des Radverkehrs über Wirtschaftswegen kann geprüft werden

- Ausbau oder Sanierung von Wirtschaftswegen zur Herstellung der Radverkehrsverbindung häufig notwendig
- Aber: ggf. ändert sich die Baulast/Zuständigkeit bei direkter Empfehlung

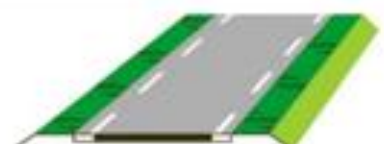


- keine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei EKL 3-Straßen
- bei EKL 4-Straßen können Radwege sinnvoll sein
 - ansonsten Geschwindigkeitsreduzierung prüfen
 - kommt im LK Calw relativ häufig vor, daher eigener Maßnahmentyp
- Radverkehrsanlagen nur erforderlich, wenn Bestandteil des Radverkehrsnetzes

Entwurfsklasse nach RAL	Erfordernis einer vom Kfz-Verkehr getrennten Radverkehrsführung	Führung des Radverkehrs	Einsatzbereiche von Geh- und Radwegen
EKL 1	straßenunabhängige Führung des Radverkehrs	straßenunabhängig	straßenunabhängige Radverkehrsverbindungen sind immer erforderlich
EKL 2	erforderlich	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	straßenunabhängige Radverkehrsverbindungen oder fahrbahnbegleitende Geh- und Radwege sind immer erforderlich
EKL 3	erforderlich	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	straßenunabhängige Radverkehrsverbindungen oder fahrbahnbegleitende Geh- und Radwege sind immer erforderlich
EKL 4	im Einzelfall zu prüfen	straßenunabhängig, fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	■ $V_{zul} = 100 \text{ km/h}$ oder ■ $DTV > 1.500$ bei 70 km/h ■ $DTV > 3.000$ bei 50 km/h ■ Schulwege gemäß Schulwegplanung ■ das Auftreten anderer besonders schutzbedürftige Personen (z.B. Kinder, Jugendliche, Menschen mit Einschränkungen) ■ Strecken mit erheblichen Sicherheitsdefiziten

Noch in der Diskussion



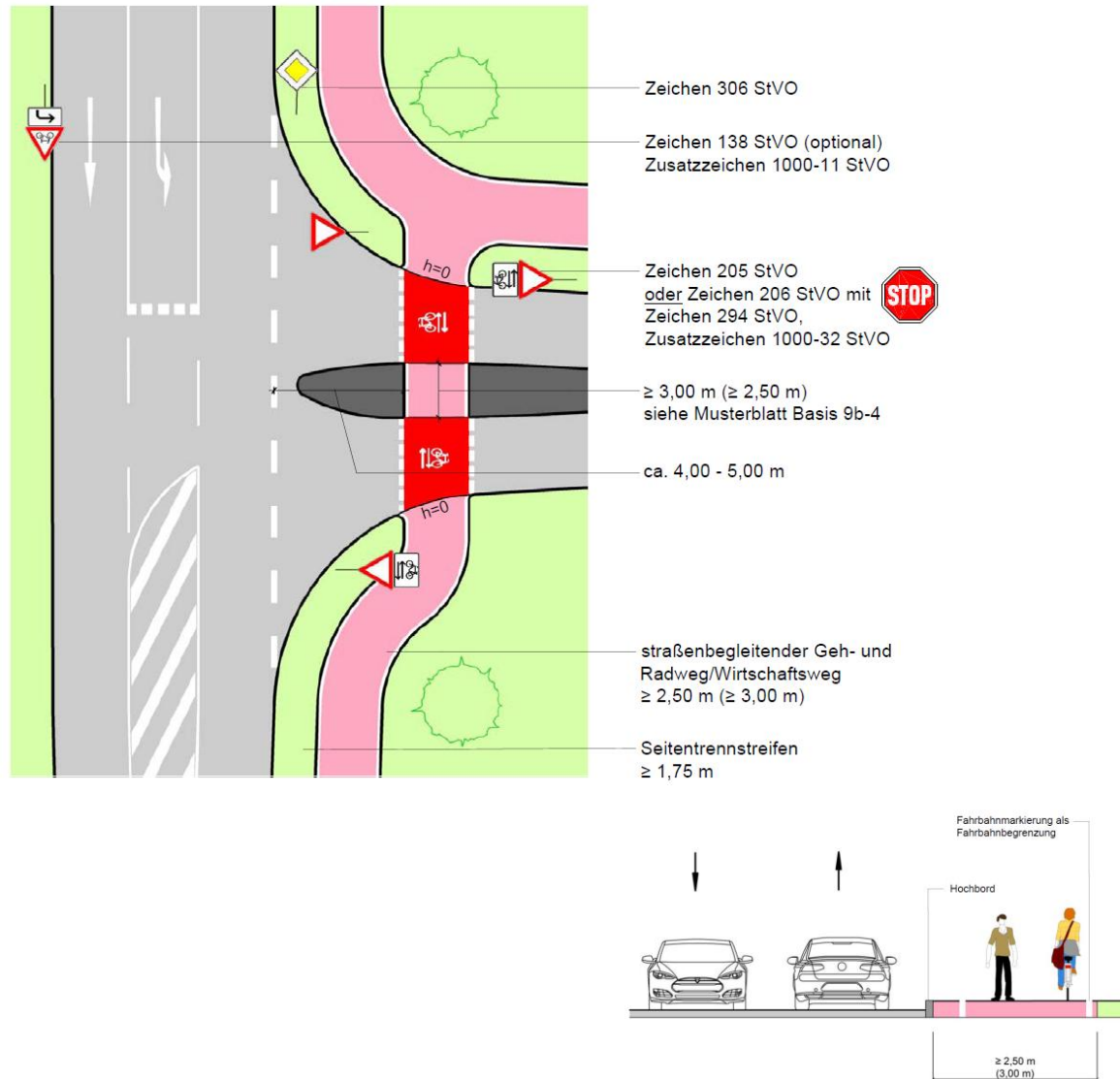
Entwurfsklasse	Querschnittstyp
EKL 1	
EKL 2	
EKL 3	
EKL 4	

selbstständige Führung

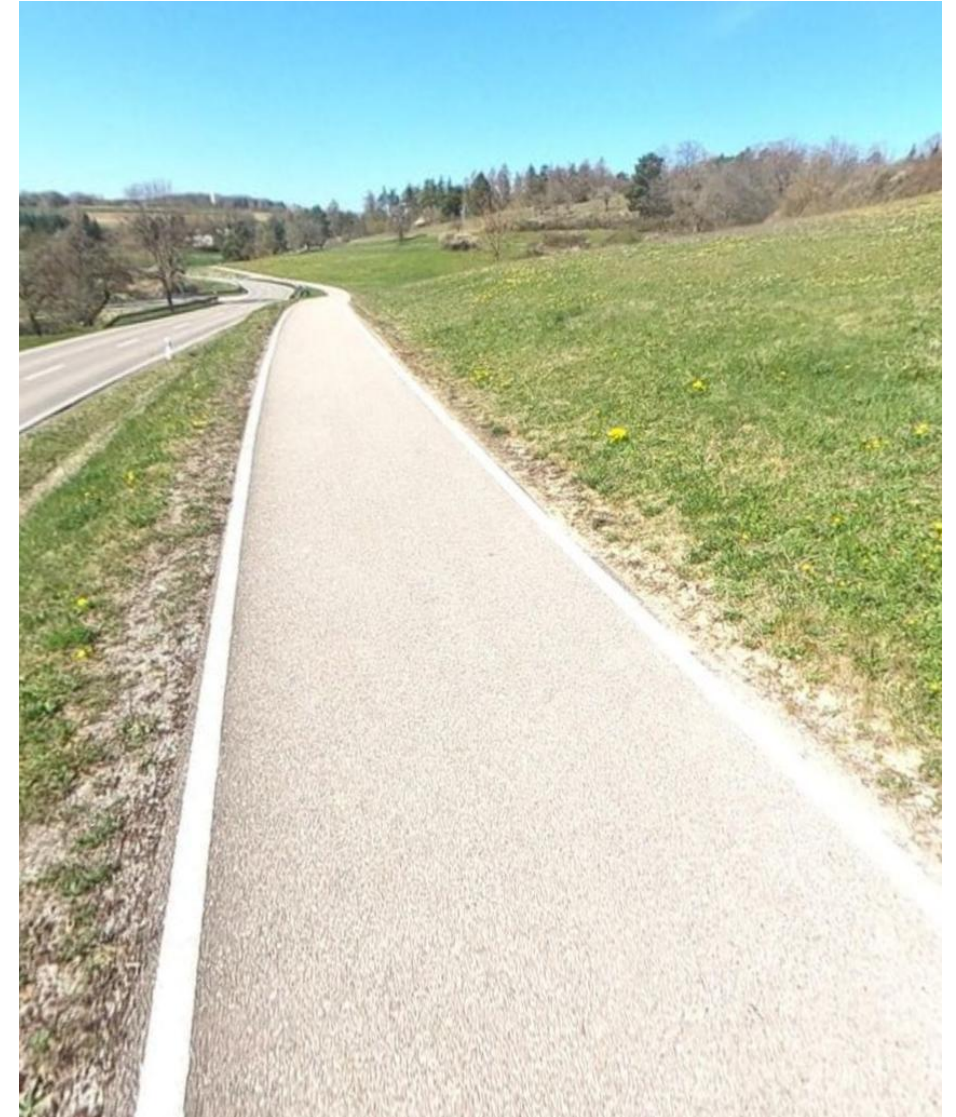
selbstständige Führung /
straßenbegleitende Führung

selbstständige Führung /
straßenbegleitende Führung

i. d. R. auf der Fahrbahn
(außer bei Beachtung der anderen Einflussfaktoren)



Auszug aus den Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen
 in Baden-Württemberg (VM BW, 2026)



Straßenbegleitender Radweg mit reflektierender Randmarkierung
 zwischen Gechingen und Deufringen (eigene Aufnahme)



Noch in der Diskussion

Form der Querungsanlage	Zusätzliche Flächen erforderlich	geeignete Entwurfsklassen / Straßenkategorien	Einsatzgrenzen ²	
			Entwurfsstandards 1 und 2, touristische Radfernwege	Entwurfsstandard 3 (Basisstandard)
Bevorrechtigte Querungen (Abschnitt 11.5.4)	Teilweise	EKL 4 ¹ , LS V	≤ 1.500 Kfz/24h	-
Wartepflichtige Querungsanlagen ohne Mittelinsel (Abschnitt 11.5.5)	Nein	EKL 3 und 4, LS V	≤ 3.000 Kfz/24h	≤ 3.000 Kfz/24h
Wartepflichtige Querungsanlagen mit Mittelinsel (Abschnitt 11.5.6)	Ja	EKL 3 und 4, LS V	3.000 - 5.000 Kfz/24h	3.000 - 15.000 ³ Kfz/24h
Querungsanlagen mit Lichtsignalanlage (Abschnitt 11.5.7)	Nein	EKL 2 bis 4, LS V	≥ 3.000 Kfz/24h	≥ 3.000 Kfz/24h
Planfreie Querungsanlagen (Abschnitt 11.5.8)	Teilweise	EKL 1 bis 4, LS V	≥ 10.000 Kfz/24h	Einzelfallprüfung
1 - Nur möglich, wenn die Straße weniger als 1.500 Kfz/24h aufweist, keine regionale oder überregionale Bedeutung besitzt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt und die Radverkehrsstärke über der Kfz-Verkehrsstärke liegt. 2 - Bei verstärktem Auftreten von besonders schutzbedürftigen Personen (z. B. Kinder, Jugendliche, Menschen mit Einschränkungen) können die für den Radverkehr höherwertigeren Formen der Querungsanlagen auch bei geringeren Kfz-Verkehrsstärken eingesetzt werden. 3 - Ab etwa 10.000 Kfz/24h ist eine Querungsanlage mit Lichtsignalanlage die bevorzugte Lösung.				



Orts-
durchfahrten

Beschilderung

Asphaltierung

Übergänge
Fahrbahn –
Radweg

Wegeneubau



Situation:

- viele Wegeverbindungen durch den Forst
- Wege häufig nicht für den Alltagsradverkehr nutzbar
 - wassergebundene Wege: uneben, grober Schotter, loser Untergrund, verschmutzt
 - schlechte Befahrbarkeit bei oder nach Niederschlägen
 - keine Befahrbarkeit im Winter



Forstweg zwischen Bad Liebenzell und Beinberg
(eigene Aufnahmen)



Forstweg zwischen Calmbach und Oberreichenbach
(eigene Aufnahme)



Forstweg zwischen Gechingen und Gültingen
(eigene Aufnahme)



Anforderungen des Alltags-Radverkehrs an die Wege:



Asphaltierter Wirtschaftsweg mit Randmarkierung (eigene Aufnahme)



Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden / heller Split-Mastix-Asphalt, (eigene Aufnahmen)

→ Maßnahmenempfehlung: Oberfläche asphaltieren

- Qualitätsstandards BW: „Bei forstwirtschaftlichen Wegen kann eine wassergebundene Decke, auf kurzen Streckenabschnitten, ausnahmsweise toleriert werden.“



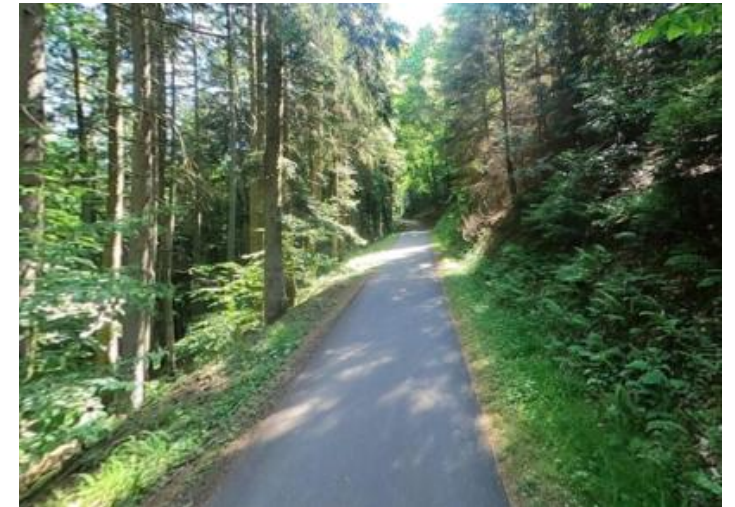
- Ausbau von Forstwegen ist in Abstimmung mit den Forstämtern möglich und bietet eine große Chance
- Große Chance, wenn es sich um Gemeindewald handelt – Planungs- und Genehmigungsprozesse sind schneller
- Möglichst Trennung von Wegen mit intensiver forstwirtschaftlicher Nutzung
 - Hauptwege, Zubringerwege, Rückewege



Asphaltierter Forstweg mit reflektierender
Randmarkierung (Planungsgesellschaft RV-K)



Forstweg zwischen Holzbronn und Oberreichenbach
(eigene Aufnahme)



Radweg zwischen Wildberg und Göltingen
(eigene Aufnahme)

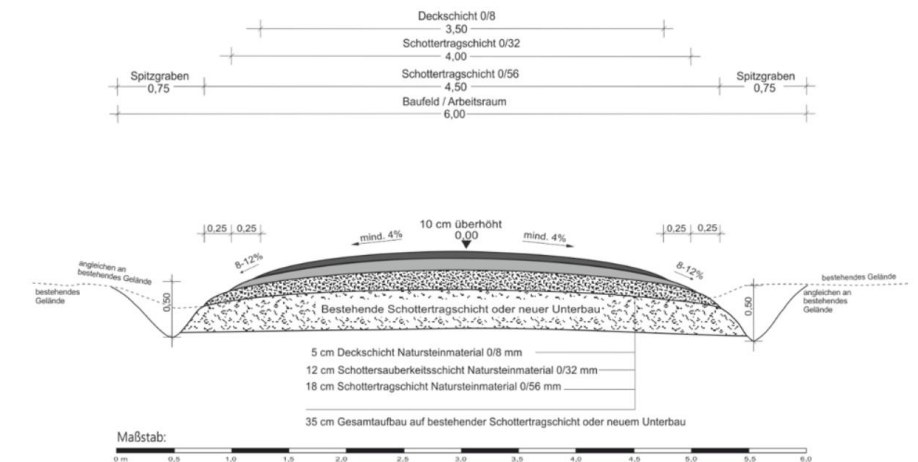


Aber:

- aufwändig und kostenintensiv
- Versiegelung steht Naturschutz entgegen

Empfohlenes Vorgehen:

- Empfehlung im Konzept: Oberfläche asphaltieren
 - relevant für Förderung
 - bei der Umsetzung stehen Planungs- und Genehmigungsverfahren aus
 - ggf. stehen andere Belange dagegen, dann möglicherweise auch Förderung wassergebundener Decken
- Abstufungen bei Priorisierung vornehmen
 - weniger relevante Verbindungen für den Alltagsradverkehr
 - in ‚Weiteren Bedarf‘ kategorisieren



Beispiel einer gut befahrbaren wassergebundenen Decke (RV-K)



- Darstellung in **Maßnahmenblättern**

- Kenndaten
- Verortung
- Bilder Ist-Zustand
- Beschreibung & Begründung
- Priorisierung & Kostenrahmen

Radverkehrskonzept
Landkreis Hersfeld-Rotenburg

RV-K
Planungsgesellschaft

Verbindung:	Odensachsen - Oberhaun	Maßnahme Nr.:	S045		
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren		
Kommune 2:	Hauneck				
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01		
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1540 Meter	DTV:	k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-		
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune		
		Schutzgebiet:	LSG		

Lage:

Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden B 27 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität:	B	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k. A.
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				

Sonstiges: Die Maßnahme wurde bereits während der Konzepterstellung umgesetzt (Mai 2024).

Maßnahme Nr. S045

02/2025

- Darstellung in **Maßnahmenblättern**
 - Kenndaten
 - Verortung
 - Bilder Ist-Zustand
 - Beschreibung & Begründung
 - Priorisierung & Kostenrahmen
- Unterteilung in **Maßnahmenprogramm**
 - Sofortprogramm
 - Planungsprogramm

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg					
Verbindung:	Odensachsen - Oberhaun	Maßnahme Nr.:	S045		
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmenart:	Oberfläche asphaltieren		
Kommune 2:	Hauneck				
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01		
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1540 Meter	DTV:	k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-		
Beteiligung:	 7  0	Baulast:	Kommune		
		Schutzgebiet:	LSG		
Lage:	 				
Situation:	Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden B 27 gibt es keine Radverkehrsanlagen.				
Beschreibung:	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.				
Fotos:	 				
Priorität:	B	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k. A.
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				
Sonstiges:	Die Maßnahme wurde bereits während der Konzepterstellung umgesetzt (Mai 2024).				
Maßnahme Nr. S045		02/2025			

- Darstellung in **Maßnahmenblättern**
 - Kenndaten
 - Verortung
 - Bilder Ist-Zustand
 - Beschreibung & Begründung
 - Priorisierung & Kostenrahmen
- Unterteilung in **Maßnahmenprogramm**
 - Sofortprogramm
 - Planungsprogramm
- **WebGIS**

Punktueller Maßnahme

Maßnahmentyp: Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern

Maßnahmen - Nr.: null

Straße: Liebenzeller Straße (L 343)

Verkehrsmengen (DTV): 5927 Kfz/24h

Situation: Es existiert kein geregelter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn. Die Kfz-Verkehrsbelastung beträgt 5.927 Kfz/24h.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren. Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Sonstiges: Musterlösungen sind beispielhaft zu verstehen. Die Überplanung des Übergangs übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes.

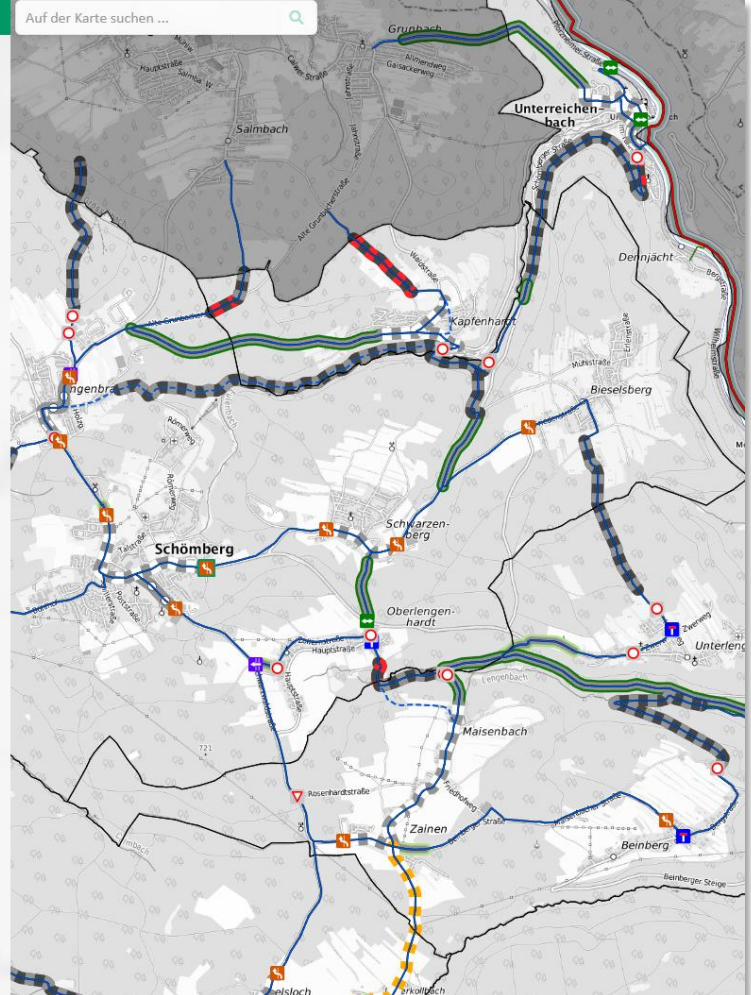
Fotos Ist-Situation:



Musterlösungen:



Auf der Karte suchen ...



- Darstellung in **Maßnahmenblättern**
 - Kenndaten
 - Verortung
 - Bilder Ist-Zustand
 - Beschreibung & Begründung
 - Priorisierung & Kostenrahmen
- Unterteilung in **Maßnahmenprogramm**
 - Sofortprogramm
 - Planungsprogramm
- **WebGIS**
- Weitere **Handlungsempfehlungen**

RV 02

INNERÖRTLICHE RADVERBINDUNGEN VERNETZEN

AUSGANGSLAGE

In Mühlthal sind viele Ortsdurchfahrten und Kfz-Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr im aktuellen Zustand unattraktiv. Der Radverkehr wird häufig im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehrsanlagen sind auf Grund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten nicht immer umsetzbar.

Auch das Nebennetz ist für den Radverkehr nicht immer durchlässig. Zahlreiche Einbahnstraßen sind in Mühlthal nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, selbständig geführte Radwege sind nicht durchgängig oder nicht ausgebaut.



ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Alle Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) verbinden und diese Ziele auch untereinander verknüpfen.
- Ein für alle Verkehrsteilnehmenden gut erkennbares Radverkehrsnetz entwickeln, um den Radverkehr zu bündeln, eine intuitive Orientierung zu ermöglichen und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erhöhen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Im Nebennetz:
 - Anordnung von Fahrradstraßen,
 - Freigabe von Einbahnstraßen,
 - Aus- und Neubau von selbständig geführten (Geh- und) Radwegen.
- Im Kfz-Hauptverkehrsnetz:
 - Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen (bei ausreichender Flächenverfügbarkeit)
 - Führung im Seitenraum auf straßenbegleitenden (Geh- und) Radwegen
 - Reduzierung von Geschwindigkeit und Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs, um Mischverkehr verträglich zu gestalten.

GRUNDSÄTZE

- Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.
- Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr kommt nur im Ausnahmefall infrage, wenn die Breiten groß genug sind und das Aufkommen von Zufußgehenden und Radfahrenden gering ist.
- Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

Steckbrief RV 02

Nahmobilitäts-Check Mühlthal
August 2024

KOSTENBEREICH	€ € € € € -
	€ € € € €

- Faktenblatt 01, AGFK Baden-Württemberg, 2017. [\[Link\]](#)
- Sicherer Radverkehr auf Schutzstreifen. DVR, 2021. [\[Link\]](#)
- Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen. Leitfaden für Planer*innen. LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, 2020. [\[Link\]](#)

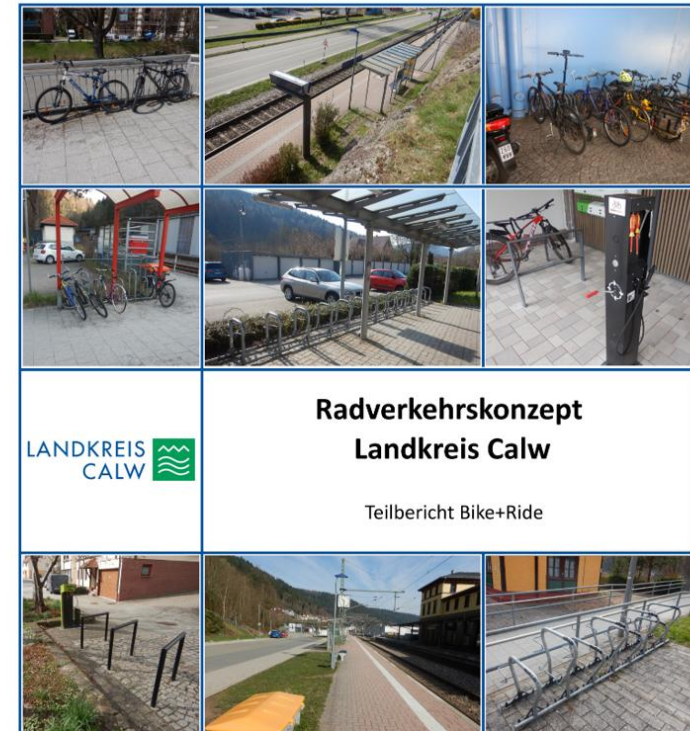
Steckbrief RV 02

Steckbriefe Handlungsempfehlung

- Darstellung in **Maßnahmenblättern**
 - Kenndaten
 - Verortung
 - Bilder Ist-Zustand
 - Beschreibung & Begründung
 - Priorisierung & Kostenrahmen
- Unterteilung in **Maßnahmenprogramm**
 - Sofortprogramm
 - Planungsprogramm
- **WebGIS**
- Weitere **Handlungsempfehlungen**
- Bike-and-Ride

Gefördert durch  Baden-Württemberg
Ministerium für Umwelt, Klima
und Energiewirtschaft

Teilbericht Bike+Ride



LANDKREIS
CALW

**Radverkehrskonzept
Landkreis Calw**

Teilbericht Bike+Ride

4

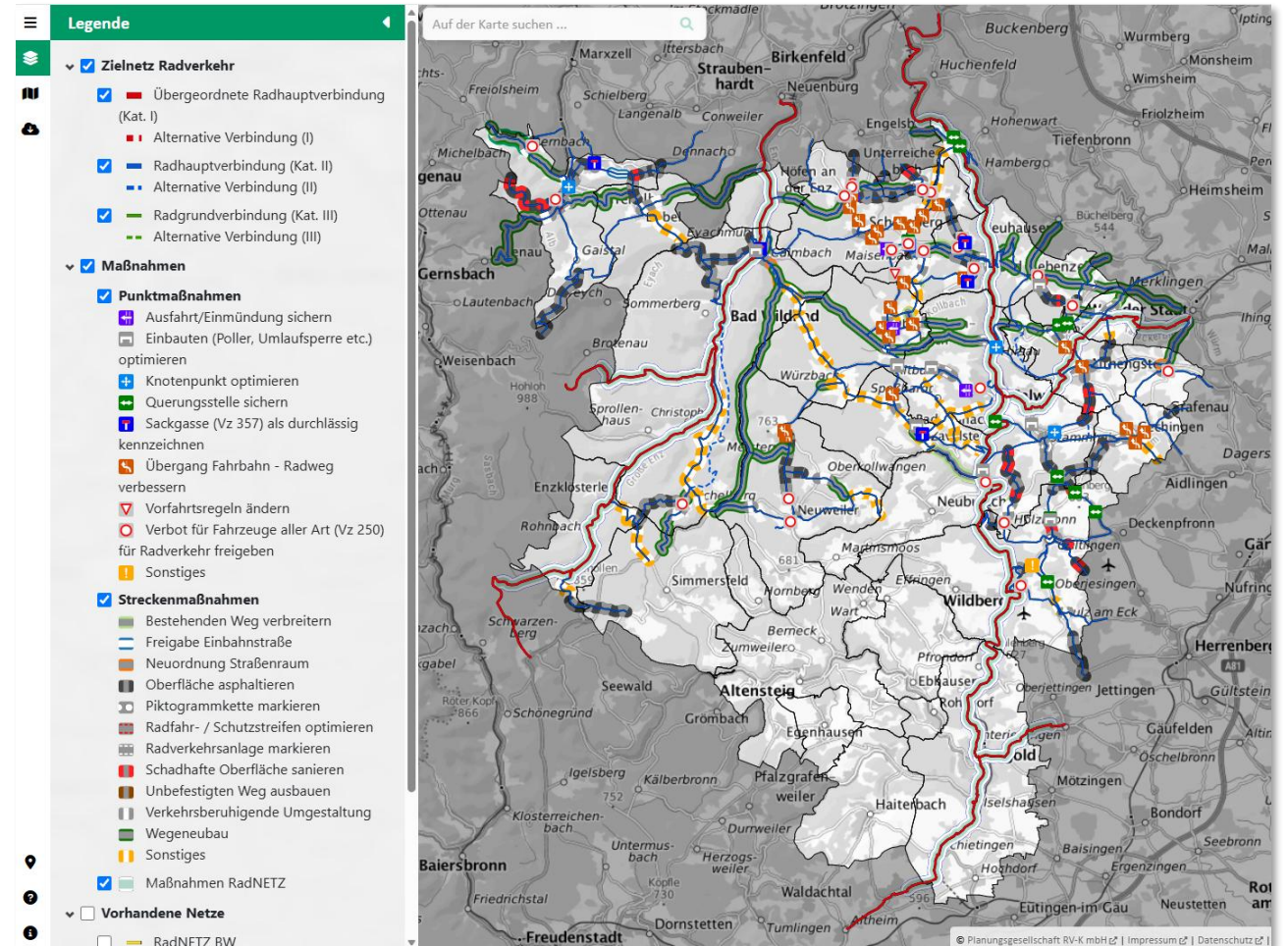
Abstimmungen und Beteiligungen



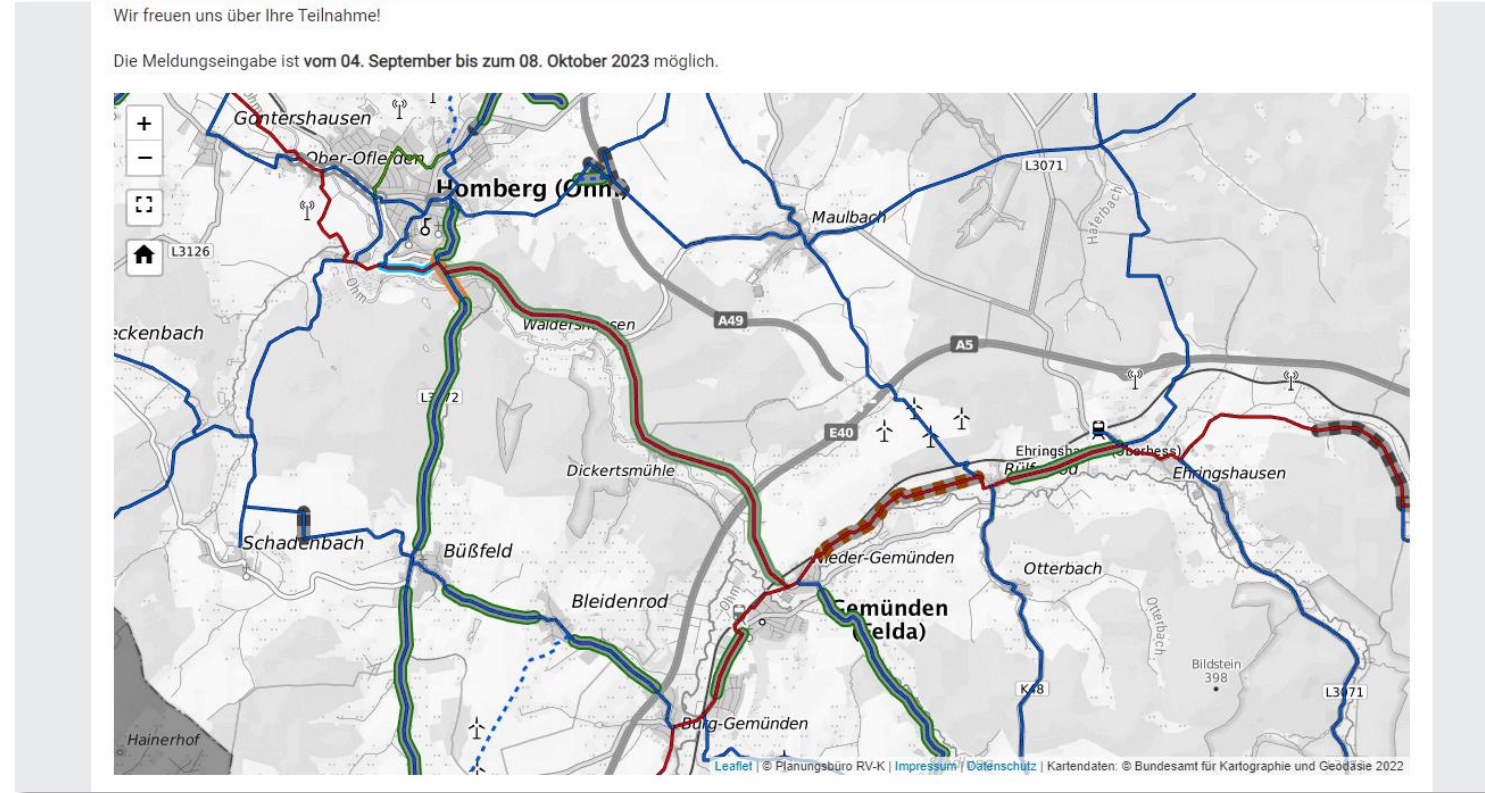
- Abstimmung **Auftraggeber**
 - Laufende Abstimmung
 - **Begleitkreis**
 - 3. Termin: Priorisierung und Umsetzung
 - Abstimmung **Nachbarlandkreise**
 - Abstimmung mit **Trägern öffentlicher Belange**
 - ADFC
 - Regierungspräsidium Karlsruhe
 - Straßenverkehrsbehörde
 - Forstbehörden
 - Untere Naturschutzbehörde
 - Untere Wasserbehörde
- per E-Mail und ggf. als Online-Termin



- 8 Abstimmungstermine vor Ort
 - Vorstellung und Diskussion der Netz- und Maßnahmenplanung
 - Termindauer von ca. 2 Stunden
 - Termine (jeweils 2 pro Tag):
 - 29.06.2026
 - 03.08.2026 (in Abstimmung)
 - 18.08.2026 (in Abstimmung)
 - 24.08.2026 (in Abstimmung)
- **Verwaltungsworkshop**
 - Termin: 05.10.2026
 - Umsetzung & weiteres Vorgehen



- Laufzeit ca. 5 Wochen
- voraussichtlich
07.09. – 11.10.2026



<https://lk-calw.online-beteiligung-mobilitaet.de/>

2. Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung

• die Maßnahme bewerten (Daumen hoch/Daumen runter).

Wir freuen uns über Ihre T...

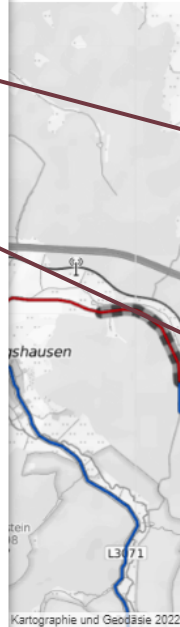
Die Meldungseingabe ist v...



Punktueller Maßnahmen

 Sonstiges

DETAILS	FOTOS 2	KOMMENTARE 0	 0	 0
Nummer	S215			
Typ	Radweg neu bauen			
Verbindung	Nieder-Gemünden - Homberg (Ohm)			
Zustand	Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende nur die Umwegige Verbindung entlang des R6 über Bleidenrod nutzen.			
Beschreibung	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.			
Begründung	Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.			
Sonstiges	Als Alternative zu einem Straßenbegleitenden Neubau ist ein Neubau auf der ehemaligen Bahntrasse der Ohmtalbahn zu prüfen. Bei einem Ausbau dieser Verbindung ist eine Verlegung des hessischen Fernradweges R6 über Nieder-Gemünden und die L3073 nach Homberg sinnvoll.			
Straße	L 3073			
Länge	Ca. 5492.134910575966 m			
Verkehrsmengen	2114 (Kfz/24h)			
Baulast / Zuständigkeit	Land			
Bike+Ride-Verbindung	1			
Schulverbindung	1			
Netzkategorie	Übergeordnete Radhauptverbindung			
Musterlösung 1	Hier klicken			
Musterlösung 2	Hier klicken			



Kartographie und Geodäsie 2022

indung (Kat. I)

Bewertung der Maßnahme mit:



oder



Maßnahmen können kommentiert werden:

- Warum ist diese Maßnahme besonders wichtig?
- Gibt es Verbesserungsvorschläge?

Fotos zu der Ist-Situation

Beschreibung der Maßnahme

5

Dokumentation



- Darstellung in **Maßnahmenblättern**
 - Kenndaten
 - Verortung
 - Bilder Ist-Zustand
 - Beschreibung & Begründung
 - Priorisierung & Kostenrahmen
- Unterteilung in **Maßnahmenprogramm**
 - Sofortprogramm
 - Planungsprogramm

Radverkehrskonzept
Landkreis Hersfeld-Rotenburg

RV-K
Planungsgesellschaft

Verbindung:	Odensachsen - Oberhaun	Maßnahme Nr.:	S045		
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmenart:	Oberfläche asphaltieren		
Kommune 2:	Hauneck				
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01		
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1540 Meter	DTV:	k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-		
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune		
		Schutzgebiet:	LSG		

Lage:

Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden B 27 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität:	B	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k. A.
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				

Sonstiges: Die Maßnahme wurde bereits während der Konzepterstellung umgesetzt (Mai 2024).

Maßnahme Nr. S045

02/2025

- **Maßnahmenbündelung** gemäß
Zuständigkeiten
 - Bauliche & verkehrsrechtliche Maßnahmen
 - Zielgenaue Umsetzung in der Verwaltung

- **Maßnahmenbündelung** gemäß Zuständigkeiten
 - Bauliche & verkehrsrechtliche Maßnahmen
 - Zielgenaue Umsetzung in der Verwaltung
- **Organisatorische & Finanzielle** Empfehlungen
 - Investitionsbedarf auf Basis des Kostenrahmens
 - Evaluierung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen im Landkreis

RV 02

INNERÖRTLICHE RADVERBINDUNGEN VERNETZEN

AUSGANGSLAGE

In Mühlthal sind viele Ortsdurchfahrten und Kfz-Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr im aktuellen Zustand unattraktiv. Der Radverkehr wird häufig im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehrsanlagen sind auf Grund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten nicht immer umsetzbar.

Auch das Nebennetz ist für den Radverkehr nicht immer durchlässig. Zahlreiche Einbahnstraßen sind in Mühlthal nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, selbständig geführte Radwege sind nicht durchgängig oder nicht ausgebaut.



ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Alle Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) verbinden und diese Ziele auch untereinander verknüpfen.
- Ein für alle Verkehrsteilnehmenden gut erkennbares Radverkehrsnetz entwickeln, um den Radverkehr zu bündeln, eine intuitive Orientierung zu ermöglichen und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erhöhen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Im Nebennetz:
 - Anordnung von Fahrradstraßen,
 - Freigabe von Einbahnstraßen,
 - Aus- und Neubau von selbständig geführten (Geh- und) Radwegen.
- Im Kfz-Hauptverkehrsnetz:
 - Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen (bei ausreichender Flächenverfügbarkeit)
 - Führung im Seitenraum auf straßenbegleitenden (Geh- und) Radwegen
 - Reduzierung von Geschwindigkeit und Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs, um Mischverkehr verträglich zu gestalten.

GRUNDSÄTZE

- Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.
- Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr kommt nur im Ausnahmefall infrage, wenn die Breiten groß genug sind und das Aufkommen von Fußgehenden und Radfahrenden gering ist.
- Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

Steckbrief RV 02

Nahmobilitäts-Check Mühlthal
August 2024

KOSTENBEREICH

 € € € € € -
 € € € € €

- Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen. AGFK-Faktenblatt 01. AGFK Baden-Württemberg, 2017. [\[Link\]](#)
- Sicherer Radverkehr auf Schutzstreifen. DVR, 2021. [\[Link\]](#)
- Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen. Leitfaden für Planer*innen. LIS Gesellschaft für Verkehrsweisen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, 2020. [\[Link\]](#)

Steckbrief RV 02

Steckbriefe Handlungsempfehlung



- **Fördermöglichkeiten & Baulastträgerschaft**
 - Darstellung von Fördermöglichkeiten & Fördervoraussetzungen
 - Besonderes Augenmerk auf dem Ministerium für Verkehr BW (LGVFG)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S269	Brücke / Unterführung	Aufweitung der Unterführung und Anlage eines getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg. Für den Zulauf zur Unterführung soll bis zum Knotenpunkt Eisenacher Straße der nördliche Gehweg zu einem getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg, der den Richtlinien entspricht, verbreitert werden. Kurzfristig sollen beidseitige Piktogrammketten mit Winkelpfeilen markiert werden.	Weiterode - Bebra	Eisenacher Straße (L 3251)	Land	A	k.A.
S283	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Bebra - Cornberg - Sontra	B 27	Bund	A	6.500.000 €
S298	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hönebach - Ronshausen	L 3251	Land	A	450.000 €
S299	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hönebach - Ronshausen	-	Kommune	A	600.000 €
S003	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu untersuchen.	Breitenbach - Oberjossa	B 62	Bund	B	750.000 €
S005	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	Niederjossa - Niederaula	L 3140	Land	B	100.000 €
S011	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Niederjossa - Niederaula	-	Kommune	B	15.000 €
S012	Wegeneubau	Verlegung des R1 aus dem Gewerbegebiet raus.	Niederjossa - Niederaula	-	Kommune	B	320.000 €

■ Fördermöglichkeiten & Baulastträgerschaft

- Darstellung von Fördermöglichkeiten & Fördervoraussetzungen
- Besonderes Augenmerk auf dem Ministerium für Verkehr BW (LGVFG)

■ Qualifiziertes Umsetzungsprogramm

- Aufwandsabschätzung für alle Maßnahmen im Planungsprogramm
- Empfehlung zur schrittweisen Umsetzung auf Basis der Haushaltsmittel, Priorisierung und Aufwandsabschätzung

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S269	Brücke / Unterführung	Aufweitung der Unterführung und Anlage eines getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg. Für den Zulauf zur Unterführung soll bis zum Knotenpunkt Eisenacher Straße der nördliche Gehweg zu einem getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg, der den Richtlinien entspricht, verbreitert werden. Kurzfristig sollen beidseitige Piktogrammketten mit Winkelpfeilen markiert werden.	Weiterode - Bebra	Eisenacher Straße (L 3251)	Land	A	k.A.
S283	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Bebra - Cornberg - Sontra	B 27	Bund	A	6.500.000 €
S298	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hönebach - Ronshausen	L 3251	Land	A	450.000 €
S299	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hönebach - Ronshausen	-	Kommune	A	600.000 €
S003	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu untersuchen.	Breitenbach - Oberjossa	B 62	Bund	B	750.000 €
S005	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	Niederjossa - Niederaula	L 3140	Land	B	100.000 €
S011	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Niederjossa - Niederaula	-	Kommune	B	15.000 €
S012	Wegeneubau	Verlegung des R1 aus dem Gewerbegebiet raus.	Niederjossa - Niederaula	-	Kommune	B	320.000 €

6

Weiteres Vorgehen

- Netz- und Maßnahmenplanung (bis Ende Juli)
- Abstimmungen mit den Kommunen: 8 Termine (bis Ende August)
- Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange, Nachbarlandkreisen etc.
- **Verwaltungsworkshop (05.10.2026)**
- 2. Online-Beteiligung (vrsl. 07.09. – 11.10.2026)
- Entwicklung Umsetzungsstrategie
- **3. Begleitkreis (Oktober/November)**
- Projektabschluss (Dezember)

Fragen?
Anmerkungen?
Hinweise?





Lara Heinritz

T 069 94 94 21 61 – 20

E l.heinritz@rv-k.de

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt



Besuchen Sie uns im Web
oder auf LinkedIn.

© Copyright 2024 - Das Urheberrecht für die in der Präsentation
verwendeten Bilder liegt bei der Planungsgesellschaft RV-K mbH oder der
Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).