



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
LANDWIRTSCHAFT UND  
WEINBAU

# RADVERKEHRS- ENTWICKLUNGSPLAN RHEINLAND-PFALZ 2030

Eine Initiative des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz





# VORWORT

**Das Fahrrad ist ein wichtiger Baustein bei der Mobilitätswende.** Aufbauend auf der in den letzten Jahrzehnten mit auch radtouristischem Anspruch geschaffenen Infrastruktur ist es das Ziel der Landesregierung von Rheinland-Pfalz, den Stellenwert des Fahrrads als Verkehrsmittel für den Alltag weiter zu stärken.

Die vorhandenen Schnittstellen zu zahlreichen bedeutenden Politikfeldern, etwa der Umweltpolitik, der Verkehrssicherheitspolitik, der Sozial- und Gesundheitspolitik sowie der Stadt- und Landesplanung, sind aktiv in den Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 integriert.

Das Fahrrad ist aufgrund seiner geringen Raumsprüche und des Entfallens jeglicher Emissionen im Betrieb in verdichteten Räumen ein wichtiges Verkehrsmittel. Dabei wirkt es sich für die innerstädtischen Verhältnisse besonders günstig aus, wenn diese Strecken nicht mehr mit den Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs zurückgelegt werden.

Im Zusammenwirken mit dem ÖPNV ist das Fahrrad somit Teil einer Mobilitätskette, die den Teil des Raumes erschließen kann, der vom ÖPNV nicht bedient wird. Auf diese Weise kann der Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen deutlich vergrößert werden. Wichtig ist, dass neben dem Land auch die Kommunen ihre diesbezüglichen Bemühungen fortsetzen und die innerörtlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr weiter verbessern. Entsprechend den Anforderungen der Landesregierung werden im Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 folgende zehn Handlungsfelder betrachtet:

**Handlungsfeld 1:**  
Radverkehrsnetz

**Handlungsfeld 2:**  
Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit

**Handlungsfeld 3:**  
Verknüpfung: Fahrradparken,  
Inter- und Multimodalität

**Handlungsfeld 4:**  
Kommunikation und Mobilitätsmanagement

**Handlungsfeld 5:**  
Soziale Dimension

**Handlungsfeld 6:**  
Ökologische und ökonomische Dimension

**Handlungsfeld 7:**  
Radtourismus

**Handlungsfeld 8:**  
Nachhaltigkeit und Innovationen

**Handlungsfeld 9:**  
Förderung und Investitionen

**Handlungsfeld 10:**  
Strukturen und Rahmenbedingungen



Dies geschieht verkehrspolitisch wie auch gesellschaftlich mit dem Ziel der kontinuierlichen Stärkung des Umweltverbundes mit dem Slogan:

**„Radmobilität für Stadt und Land.“**

Das Land und die Kommunen stellen im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Möglichkeiten die Ressourcen für alle Handlungsfelder bereit. Für das Land gilt Vorstehendes, sowohl in finanzieller als auch in personeller Hinsicht. Für die Kommunen gilt es, die sog. Selbstverwaltungsgarantie zu beachten, innerhalb derer vor allem die Planungs-, Finanz-, Personal- und auch Organisationshoheit verfassungsrechtlich geschützt ist. Inwiefern somit die Umsetzung der Zielformulierungen aus diesem Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 für die Kommunen möglich sind, ist von diesen im Einzelfall zu entscheiden. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft, und Weinbau stehen hier den Kommunen beratend zur Seite.

Letztendlich gilt mein Dank allen Beteiligten, die an dem nun vorliegenden Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 erfolgreich mitgewirkt haben.

**Dr. Volker Wissing, MdL**

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Grundsätze und Leitthemen</b>	<b>8</b>		
<b>Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung in Rheinland-Pfalz</b>	<b>18</b>		
<b>Handlungsfeld 1: Radverkehrsnetz</b>	<b>20</b>		
Landesweites Radverkehrsnetz	21		
Regionale und kommunale Radverkehrsnetze	28		
<b>Handlungsfeld 2: Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit</b>	<b>36</b>		
Verkehrssicherheit (objektiv): Unfallgeschehen des Radverkehrs	37		
Subjektive Verkehrssicherheit	45		
Mobilitätserziehung und Mobilitätsbildung	49		
<b>Handlungsfeld 3: Verknüpfung: Fahrradparken, Inter- und Multimodalität</b>	<b>54</b>		
Fahrradparken	55		
Bike-&-Ride-Schnittstellen	59		
Fahrradmitnahme	63		
Systemintegration: Das Fahrrad als Teil des öffentlichen Verkehrs	66		
Fahrradverleihsysteme	70		
<b>Handlungsfeld 4: Kommunikation und Mobilitätsmanagement</b>	<b>72</b>		
Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikationsstrategie	73		
Information und Wissensvermittlung	76		
Mobilitätsmanagement	80		
<b>Handlungsfeld 5: Soziale Dimension</b>	<b>84</b>		
Gesellschaftliche Teilhabe	85		
Gesundheitsfaktor Radfahren	89		
Beteiligung	92		
<b>Handlungsfeld 6: Ökologische und ökonomische Dimension</b>	<b>96</b>		
Klimaschutz	97		
Ökonomische Dimension	102		
<b>Handlungsfeld 7: Radtourismus</b>	<b>104</b>		
		<b>Handlungsfeld 8: Nachhaltigkeit und Innovation</b>	<b>110</b>
		Elektromobilität	111
		Forschung und Innovation/Technik	115
		<b>Handlungsfeld 9: Förderung und Investitionen</b>	<b>118</b>
		<b>Handlungsfeld 10: Strukturen und Rahmenbedingungen</b>	<b>124</b>
		Strukturen der Radverkehrsförderung	125
		Qualitätssicherung	129
		Rechtsrahmen	131
		<b>Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030</b>	<b>134</b>
		1. Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes	137
		2. Kommunales Konzept zum Fahrradparken	142
		3. Konzept für betriebliches Mobilitätsmanagement	145
		<b>Erstellung Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030</b>	<b>150</b>
		1. Vorgehen	152
		2. Beteiligungsprozess	154
		<b>Maßnahmenliste</b>	<b>158</b>
		<b>Anhang</b>	<b>240</b>
		Abkürzungsverzeichnis	242
		Quellenverzeichnis	244
		Bildnachweise	247
		Wir bedanken uns bei den ständigen einberufenen Teilnehmenden am Runden Tisch	248
		<b>Impressum</b>	<b>250</b>

# GRUNDSÄTZE UND LEITTHEMEN



## GRUNDSÄTZE

Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Das Fahrrad ist dabei ein wichtiger Verkehrsträger, um schnell und sicher eine Vielzahl von Zielen auf kurzen und mittleren Distanzen zu erreichen. Es zeichnet sich durch seine Flexibilität im Alltag aus und bietet damit den Bürger\*innen nahezu aller Altersgruppen ein kostengünstiges Angebot für ihre verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse.

Ein starker Radverkehr hat positiven Einfluss auf die Gesundheit der Menschen und die Lebensqualität in den Kommunen. Er vermindert die Lärm- und Schadstoffbelastung in unseren Städten und dient der Einsparung klimaschädlicher Emissionen

und damit der Erreichung der Ziele des Klimaschutzkonzeptes sowie der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Rheinland-Pfalz.

Aus diesem Grunde hat der Radverkehr seinen festen Platz in der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik. Die Landesregierung versteht die umfassende finanzielle und konzeptionelle Förderung des Radverkehrs als einen wichtigen Baustein für eine zukunftsfähige Mobilität. Zudem sieht sie in ihr die Chance für den Ausbau des sanften Tourismus. Hierzu sind bereits wichtige Maßnahmen vom Land ergriffen worden. Dazu zählen:

- die Festlegung des Großräumigen Radwegenetzes als landesplanerische Zielsetzung für attraktive und sichere Verbindungen für Alltags- und Freizeitverkehr,
- die Planung und Realisierung der Pendler-Radrouten für den ortsübergreifenden Berufs- und Ausbildungsverkehr,
- die erfolgreiche Förderung des Radtourismus mit professionellem Marketing sowohl für Radfernwege als auch für regionale Tourismusregionen und die weitere Stärkung des Radtourismus im strategischen Geschäftsfeld „Naturgenuss“ der Tourismusstrategie 2025.

Auch die Kommunen engagieren sich verstärkt für den Radverkehr. Dies zeigen unter anderem Radverkehrskonzepte, die in jüngerer Zeit erstellt wurden, und das große Interesse an einer Mitgliedschaft in der AGFK. Als Partner bei der Radverkehrsförderung unterstützt das Land die Kommunen u. a. durch die finanzielle Förderung von Infrastrukturmaßnahmen sowie durch Information und Beratung.

Gleichwohl sind die Potenziale für den Radverkehr im Lande bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Lange wurde unter Radverkehrsförderung sowohl vom Land als auch von den Kommunen fast ausschließlich der Radwegebau verstanden, andere Handlungsfelder wie z. B. Bike-&-Ride-Schnittstellen, Kommunikation und Mobilitätsmanagement oder die ökologische und ökonomische Dimension des Radverkehrs wurden weitgehend vernachlässigt. Vielfach lag der Fokus auch auf dem Radtourismus, weniger auf dem Alltagsradverkehr. Darüber hinaus genügen viele ältere Radwege weder den heutigen noch den zukünftigen Anforderungen.

Handlungsbedarf besteht deshalb sowohl auf Ebene der Infrastruktur hinsichtlich der flächende-

ckenden Schaffung bzw. Erhaltung von verkehrssicheren und attraktiven Radverkehrsanlagen als auch bei der Etablierung eines neuen Verständnisses von Radverkehrsförderung als ganzheitlichem System, das kommunikative, beratende, logistische und finanzielle Aspekte einbezieht.

Mit dem Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 soll die Radverkehrsförderung weiter ausgebaut und auf ein tragfähiges Fundament für die Anforderungen der Zukunft gestellt werden. Die empfohlenen Maßnahmen decken ein breites Spektrum von Lösungsansätzen ab und können den drei Säulen einer systematischen Radverkehrsförderung zugeordnet werden:

- strategische Grundlagen
- Infrastruktur: „Hardware“ für den Radverkehr
- Mobilitätskultur: „Software“ für den Radverkehr

Im Ergebnis ergibt sich ein auf die Landespolitik wie auch auf die Kommunen ausgerichteteres Handlungskonzept mit nach verschiedenen Handlungsfeldern gestaffelten Maßnahmen, in dem Ziele und Zeithorizonte für die Umsetzung benannt werden. Zentrale Ziele sind dabei,

- den Anteil des Radverkehrs im Modal Split von 8 Prozent (bezogen auf die Zahl der zurückgelegten Wege) auf 15 Prozent bis 2030 zu steigern,
- die Klimabilanz des Landes durch Radverkehrsförderung insbesondere im Alltagsradverkehr zu verbessern und
- unter dem Leitgedanken der „Vision Zero“ die Anzahl der Radverkehrsunfälle und insbesondere der Unfälle mit Todesfolge zu senken.

Der Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz soll damit die strategische und konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 sein.

Das Land stellt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ausreichende Mittel in den Haushalt ein, um die im Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 benannten Maßnahmen umsetzen zu können. Dies umfasst insbesondere die Radverkehrsinfrastruktur an Landesstraßen, die Realisierung der Pendler-Radrouten sowie Mittel für die

Förderung kommunaler Maßnahmen, Beschilderung, Kommunikation und weitere nicht investive Maßnahmen.

Auch für zusätzliche Aufgaben von hohem öffentlichen Interesse wie etwa dem Aufbau eines systematischen Erhaltungsmanagements oder dem kontinuierlichen Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr sind Finanzierungsmöglichkeiten für das Erreichen der politischen Ziele erforderlich.

## LEITTHEMEN

Gute Bedingungen für den Radverkehr sind die passende Antwort auf aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen wie Klimawandel, Flächeninanspruchnahme, Luftverschmutzung und Lärm, aber auch die aktuelle Covid-19-Pandemie.

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zu vielen aktuellen Herausforderungen und stiftet damit einen hohen gesellschaftlichen wie individuellen Nutzen – in den Städten wie in den ländlichen Regionen.

Die Ausgangsbedingungen und die Voraussetzungen für eine systematische Radverkehrsförderung sind in Rheinland-Pfalz unterschiedlich. Gleichwohl hat die Radverkehrsförderung in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Das zeigt sich auch an einer wachsenden Anzahl für den Radverkehr engagierter Kommunen.

Im gesamten Land werden – jeweils auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmt – gute Bedingungen für den Radverkehr im Alltag geschaffen, die den Anforderungen eines zukünftig stärkeren Radverkehrs Rechnung tragen.

### 1. Radverkehr im gesamten Land

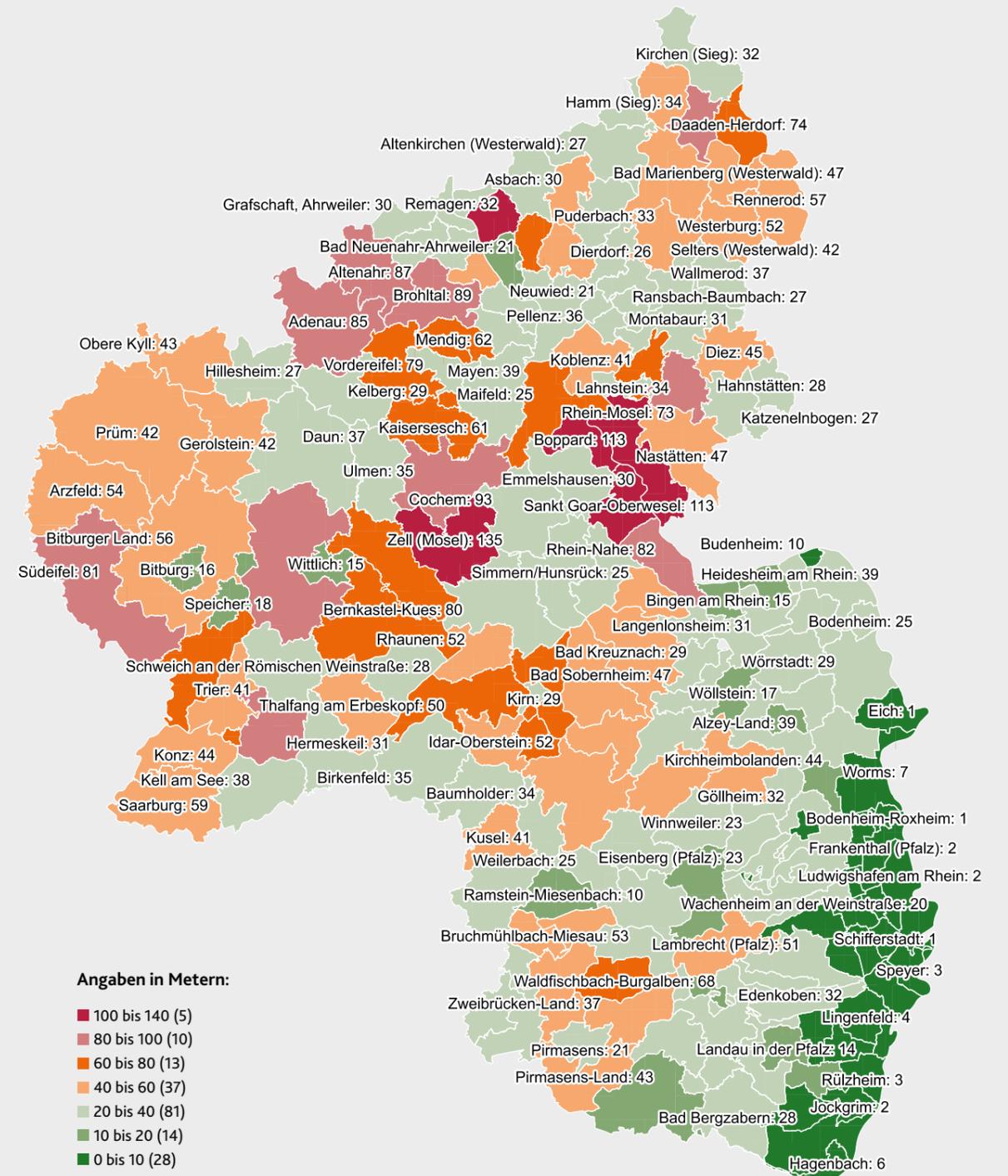
Ziel des Radverkehrs-Entwicklungsplans ist es, dass die Menschen im Land das Fahrrad für ihre Wege im Alltag noch häufiger nutzen. Dazu zählen die Wege zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen, aber auch die Wege in der Freizeit.

Rheinland-Pfalz ist bestimmt durch die ländlichen Regionen<sup>1</sup>, prägend sind die verschiedenen Mittelgebirgslandschaften wie Eifel, Hunsrück, Pfälzer Wald und Westerwald. 30 Prozent der Bevölkerung leben auf etwa 60 Prozent der Landesfläche. Die überwiegende Zahl der Einwohner\*innen wohnt in Dörfern und Kleinstädten. Der demografische Wandel ist hier deutlich spürbar.

Die Topografie der 24 Kreise und 12 kreisfreien Städte ist sehr heterogen, auch innerhalb der Kreise bzw. kreisfreien Städte. Selbst in den Großstädten wie Koblenz, Trier und Mainz gibt es beachtliche Höhenunterschiede zwischen den Stadtteilen. Topografisch günstig ist vor allem die Rheinebene (s. Abb. 1).

<sup>1</sup> Das Bundesgebiet ist nach der Klassifizierung des BBSR in Stadtregionen und ländliche Regionen aufgeteilt (Regionstyp RegioStar 2). RLP ist überwiegend als ländliche Region eingestuft (BVM1 2020).

Abb. 1: Durchschnittlicher Höhenunterschied zwischen Adressen in derselben Verbandsgemeinde



Berechnung: MWVLW, Referat 8701.

Der Radverkehrsanteil in RLP liegt bei rund 8 Prozent (bezogen auf die zurückgelegten Wege).<sup>2</sup>

Zwischen den einzelnen Landkreisen und kreisfreien Städten gibt es jedoch große Unterschiede. So haben die drei im Süden von RLP liegenden kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Speyer sowie Landau in der Pfalz die höchsten Radverkehrsanteile mit über 20 Prozent, auch Trier mit einem Anteil von 17 Prozent im Westen gehört dazu. Unterdurchschnittliche Werte von weniger als 5 Prozent Radverkehrsanteil weisen dagegen 15 der insgesamt 35 Landkreise und kreisfreien Städte auf. Hierbei ist vor allem der Norden von RLP, zwei Landkreise im Westen und ein Gürtel von Landkreisen, die sich auf der Höhe des Landkreises Bad Kreuznach und dem Donnersbergkreis von Westen nach Osten erstrecken, betroffen (s. Abb. 2).

Radverkehrsförderung in den Stadtregionen trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit der hoch beanspruchten städtischen Verkehrssysteme zu erhalten und zu verbessern. Durch Verkehrsverlagerung zum Radverkehr können Flächen für Aufenthalt und Fußverkehr gewonnen werden. Mehr Radverkehr macht die Städte lebendig, sicherer und lebenswerter.

Radverkehrsförderung eröffnet neue Chancen für die ländlichen Räume. Zur Erhaltung einer eigenständigen Mobilität für Personen ohne Zugang zu einem Auto trägt das Fahrrad in ländlichen Gebieten aufgrund der vielfach geringeren ÖV-Erschließungsqualität besonders stark bei. Durch die Verknüpfung von ÖV und Rad wird die Mobilität im Umweltverbund auch in vielen ländlichen Räumen attraktiver.

Neue Mobilitätsoptionen ergeben sich durch die Elektromobilität. Elektrofahräder sind bei größeren Entfernungen und in topografisch bewegten Gebieten eine Mobilitätsoption mit steigender Bedeutung, auch im Alltagsverkehr.

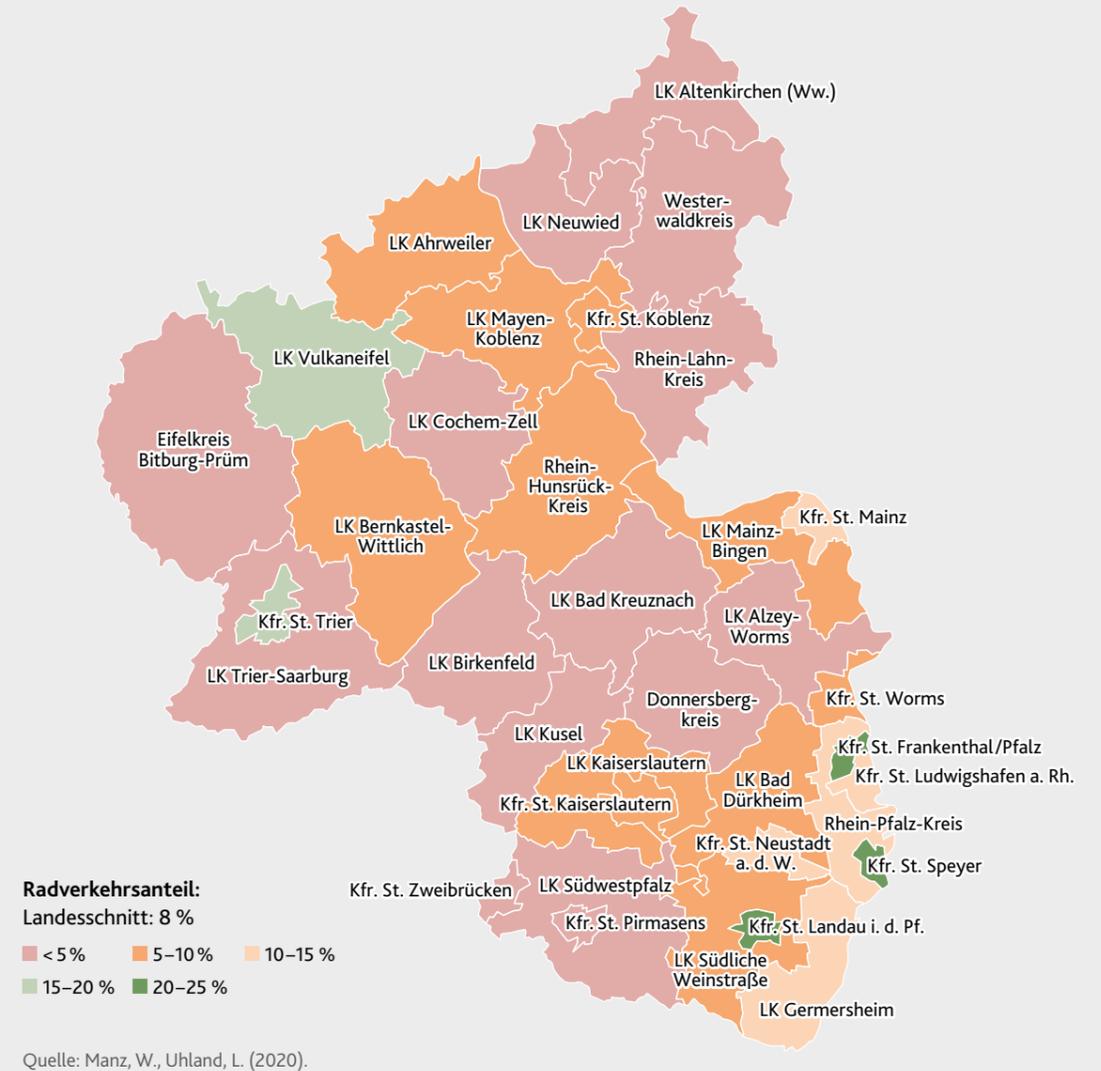
Erhebliche wirtschaftliche Potenziale für die ländlichen Räume liegen im Radtourismus. Umsätze im Radtourismus kommen insbesondere strukturschwachen Regionen zugute.

Die Herausforderung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030 besteht darin, die Radverkehrsförderung in der Fläche zu verankern. Der Anspruch bezieht sich auf die kreisfreien Städte und Mittelstädte, im besonderen Maße aber auf die ländlichen Regionen.



<sup>2</sup> Manz, Wilko, Umland, Lars (2020). Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung Mobilität in Deutschland zur Radnutzung in RLP. Studie im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Kaiserslautern.

Abb. 2: Radverkehrsanteile in den Landkreisen und kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz



## 2. Sichere Mobilität für alle

Das Fahrrad ermöglicht für weite Teile der Bevölkerung einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität. Kinder und Jugendliche können mit dem Fahrrad eigenständige Mobilität erfahren. Für viele ältere Menschen ist das Fahrrad die einzige Möglichkeit, selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilzunehmen, wenn z. B. das Ortszentrum zu weit für einen Fußweg entfernt ist.

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zur Gesunderhaltung der Menschen, macht Spaß und trägt zum persönlichen Wohlbefinden bei. Einerseits durch den Aspekt der Bewegungsförderung. Andererseits durch seinen Beitrag zur Vermeidung von Luft- und Lärmbelastungen. Der Gesundheitsbeitrag durch diese Effekte übersteigt die Unfallrisiken um ein Vielfaches. Der Radverkehrs-Entwicklungsplan nimmt diesen sozialpolitischen Gewinn ins Blickfeld.

Die Verkehrssicherheit ist ein elementares Ziel der Radverkehrsförderung. Alle Maßnahmen sollten auch darauf zielen, die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen. Es werden alle Anstrengungen unternommen, die Unfallzahlen zu senken, insbesondere der Unfälle mit schweren Personenschäden entsprechend der „Vision Zero“. Niemand soll aus persönlichen Sicherheitsüberlegungen auf das Radfahren verzichten. Ansatzpunkte hierfür sind die Wirkungskreise Radverkehrsinfrastruktur, Verhalten und Fahrzeug.

### 3. Eine neue Mobilitätskultur etablieren

Der Erfolg des Radverkehrs-Entwicklungsplans hängt davon ab, ob es gelingt, die Menschen zu motivieren, in ihrem Alltag ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen, und für eine neue Mobilitätskultur zu begeistern. Letztendlich geht es auch um die Änderung des Verhaltens vieler Menschen.

Eine neue Mobilitätskultur in RLP bedeutet einerseits, eine Kultur der Radverkehrsförderung bei Politik, Verwaltung sowie weiteren Multiplikator\*innen und Akteuren zu etablieren. Andererseits geht es darum, eine Kultur des Radfahrens bei der Bevölkerung zu schaffen.

Diese Veränderungen hin zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten stellen sich nicht von selber ein, sondern müssen durch Vorbilder, aktives Einwirken und geeignete Strukturen immer wieder neu ins Bewusstsein geholt werden. Für die Mobilitätskultur in Politik und Verwaltung ist es erforderlich, dass auf allen Ebenen das Thema Radverkehr als selbstverständlicher Teil des Verkehrs von Anfang an gleichwertig mitberücksichtigt wird.

Letztendlich zielen alle Maßnahmen des Radverkehrs-Entwicklungsplans darauf ab, die Menschen zu motivieren, in Alltag und Freizeit ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen.

Der Radverkehrs-Entwicklungsplan ist darauf angelegt, den Prozess hin zu einer neuen Mobilitätskultur zu verstetigen und zu verstärken.

### 4. Radverkehr als Teil des Mobilitätssystems der Zukunft

Die Mobilität befindet sich im Wandel. Neue Technologien, geänderte Lebensstile der Menschen, Klimaschutz und Digitalisierung verändern unser Verkehrssystem. Die individuelle und unabhängige Mobilität wird den Menschen immer wichtiger, gleichzeitig steigt das Bewusstsein für eine umweltschonende Fortbewegung und eine Steigerung der Lebensqualität.

Das Mobilitätssystem der Zukunft soll in Stadt und Land gleichermaßen ressourcenschonend, lebensqualitätsfördernd, bezahlbar sowie komfort- und sicherheitsorientiert sein.

Die Verkehrswende ist auch in RLP ein wichtiges Thema. Sie ist in großem Maße abhängig von den Entscheidungen, die in den Kommunen getroffen werden.

Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel, bei dem mit realistischen Finanzbudgets und in überschaubaren Zeiträumen signifikante Veränderungen des Modal Split in Richtung einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden können.

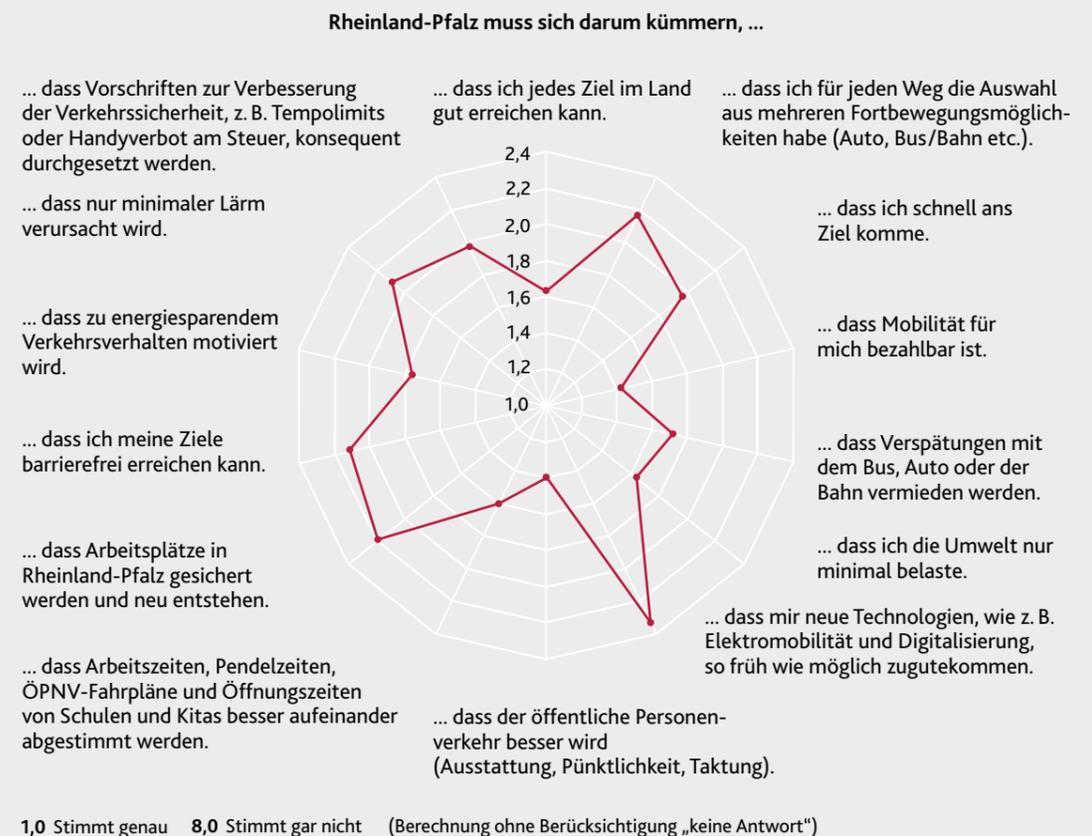
Die wirtschaftliche und technologische Dimension der Radverkehrsförderung als Teil des Mobilitätssystems der Zukunft rückt mehr und mehr in den Fokus. Das Fahrrad hat eine wirtschaftliche Relevanz und ist ein maßgeblicher Technologieträger – insbesondere im Bereich der Elektromobilität.

Im Rahmen des MobilitätsKONSENS 2021 Rheinland-Pfalz waren die Bürger\*innen im Jahr 2019 aufgerufen, über die zukünftigen Mobilitätsanfor-

derungen in Rheinland-Pfalz zu diskutieren und Vorschläge zu entwickeln (s. Abb. 3). Der Radverkehr spielt eine wichtige Rolle.<sup>3</sup> Die Vorschläge für das Verkehrssystem und die Verkehrspolitik

der Zukunft fließen in den Mobilitätsatlas ein und dienen der Landesregierung als Leitlinie und Entscheidungsgrundlage.

Abb. 3: Anforderungen an das Mobilitätssystem der Zukunft



Quelle: MobilitätsKONSENS 2021 – Der Beteiligungsprozess 2020.

<sup>3</sup> Ziel des MobilitätsKONSENS ist es, ein Verständnis für die Notwendigkeit der Verkehrswende zu schaffen und eine breite gesellschaftliche Mehrheit dafür zu finden: <https://mwvlw.rlp.de/de/themen/verkehr/aktuelles/mobilitaetskonsens-2021-rheinland-pfalz> (Zugriff am 15.11.2020).



# HANDLUNGSFELDER ZUR RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN RHEINLAND-PFALZ

# HANDLUNGSFELD 1: RADVERKEHRSNETZ

Eine sichere und gut nutzbare Verkehrsinfrastruktur für den Radverkehr zum Fahren und Abstellen des Fahrrades ist eine Grundvoraussetzung für die Förderung und Steigerung der Fahrradnutzung.



## Leitsatz

*Das Großräumige Radwegenetz (GRW) als landesplanerische Zielsetzung für attraktive und sichere Verbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr wird stetig aktualisiert. Für die Netzbestandteile des GRW, wie z. B. Radfernwege und Themenrouten, und für die Förderung des Alltagsverkehrs, wie z. B. die Pendler-Radrouten, sind Qualitätsstandards definiert und werden fortgeschrieben.*

## LANDESWEITES RADVERKEHRSNETZ



## Einführung

Eine sichere und gut nutzbare Verkehrsinfrastruktur für den Radverkehr zum Fahren und Abstellen des Fahrrades ist eine Grundvoraussetzung für die Förderung und Steigerung der Fahrradnutzung. Damit ist die Infrastruktur die zentrale Säule im Gesamtsystem der Radverkehrsförderung (s. Kap. „Grundsätze und Leitthemen“, S. 8) und ist unmittelbar an die Radfahrenden adressiert. Ihre Ausgestaltung soll auf die wachsenden Anforderungen durch einen zukünftig stärkeren und schnelleren Radverkehr sowie einen zunehmenden Einsatz von Lasten- und Transporträdern ausgerichtet sein.

Im Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 werden folgende Handlungsebenen der Infrastruktur für den Radverkehr betrachtet:

- **Handlungsebene Radverkehrsnetze:** Radverkehrsnetze zeigen die für die Radfahrenden geeigneten Verbindungen für die Quell-Ziel-Beziehungen des Radverkehrs auf. Sie sind baulastträgerübergreifend vernetzt und berücksichtigen die unterschiedlichen regionalen Anforderungen eines Flächenlandes wie Rheinland-Pfalz. Für die Straßenbaulastträger (Bund, Land, Kreis oder Kommune) bilden Radverkehrsnetze die Grundlage zur Ermittlung des Handlungs- und Mittelbedarfes sowie für die Festlegung von Prioritäten für Bau und Erhaltung.

■ **Handlungsebene Radverkehrsanlagen:** Radverkehrsanlagen müssen entsprechend dem Stand der Technik angelegt sein und die Anforderungen des zukünftigen Radverkehrs berücksichtigen. Sie sollen sicher nutzbar sein und den Radfahrenden ein gutes subjektives Sicherheitsgefühl bieten. Eine gute Wegeinfrastruktur ist in Relation zu anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung vergleichsweise aufwendig. Umso wichtiger sind eine angemessene Unterhaltung und Erhaltung der bestehenden Radverkehrsanlagen.

Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ hat gezeigt, dass pro Person und Tag

mit allen Verkehrsmitteln zusammen derzeit 3 Wege zurückgelegt werden. Mit dem Fahrrad werden dabei 0,24 Wege pro Person und Tag zurückgelegt. Rheinland-Pfalz verzeichnet derzeit rund 8 Prozent Fahrradanteil am Modal Split. Für eine Erhöhung des Fahrrad-Modal-

Split-Anteils in RLP auf 15 Prozent würden mit 0,45 pro Person und Tag fast doppelt so viele Wege wie derzeit mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Radverkehrsanlagen müssten daher auf deutlich zunehmende Radverkehrsstärken hin dimensioniert werden.<sup>1</sup>

## Ziele

- Das Großräumige Radwegenetz wird stetig aktualisiert, um weiterhin die Funktion als landesplanerische Zielsetzung für attraktive und sichere Verbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr zu erfüllen.
- Für die Netzbestandteile des Großräumigen Radwegenetzes, wie z. B. Radfernwege, und für die Verbesserung des Alltagsradverkehrs, wie z. B. die Pendler-Radrouten, sind Qualitätsstandards definiert und werden ständig fortgeschrieben.
- Bis 2026 existiert in Rheinland-Pfalz ein landesweites flächendeckendes System hierarchisch abgestufter Radverkehrsnetze mit definierten Qualitätsstandards.
- Alle neuen Radverkehrsanlagen, die ab sofort realisiert werden, entsprechen den Standards gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- Alle bestehenden Radverkehrsanlagen der Kommunen sowie an den Bundes- und Landesstraßen werden schrittweise entsprechend dem ERA-Standard umgebaut.
- Der Ausstattungsgrad der Landes- und Bundesstraßen mit Radverkehrsanlagen wird bis 2030 dem Bedarf entsprechend angehoben.

## Status quo

### Großräumiges Radwegenetz (GRW)

Das Großräumige Radwegenetz (GRW) als landesplanerische Zielsetzung für attraktive und sichere Verbindungen für Alltags- und Freizeitverkehr wurde 1979 konzipiert und im Jahr 2003 fortgeschrieben. Im Jahr 2013 wurde das GRW neu aufgelegt, seitdem wird es stetig aktualisiert. Es umfasst sieben Radfernwege als Grundgerüst, großräumige Verbindungen und regionale Ergänzungen.

Der Landesentwicklungsplan (LEP) RLP, Teil B, besagt hierzu:

- Grundsatz 159: Die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs sind im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung umweg- und barrierefreier Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen.

- Ziel 160: Die Regionalplanung erarbeitet eine regional bedeutsame Radwegekonzeption. Dabei sind die Belange des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs einschließlich des Radtourismus zu berücksichtigen.

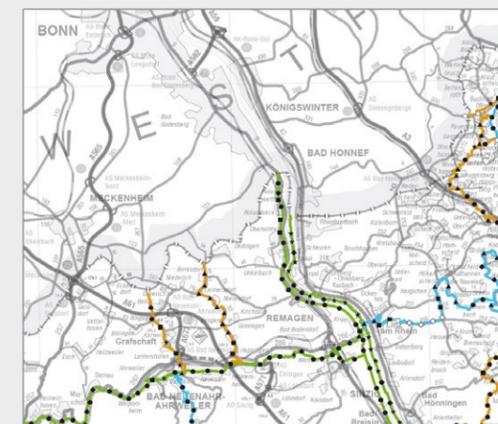
Als Begründung und Erläuterung führt er aus:

- Auf der Grundlage der fachplanerischen Vorgaben des Großräumigen Radwegenetzes des Landes konkretisiert und ergänzt die Regionalplanung das Radwegenetz.
- Im Rahmen eines Sonderprogramms des zuständigen Fachressorts zur Stärkung des Radwegebaus soll das bereits bestehende gute Netz weiter ausgebaut und verbessert werden.

kehr auf baulichen Radwegen. Vielmehr nutzt der Radverkehr auf den Verbindungen dieses Netzes zum Teil getrennte Radverkehrsanlagen wie etwa Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege, zum Teil wird dieser aber auch über forst- und landwirtschaftliche Wege oder im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen geführt. Für das GRW sind zudem bauliche Standards definiert, die sich an den aktuellen Regelwerken – insbesondere den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ – der FGSV orientieren. Eine umfangreiche Wegweisung wurde nach landesweit einheitlichen Standards für Inhalte, Gestaltung und Qualität umgesetzt. Im Zusammenhang mit der Wegweisung erfolgt auch eine Überprüfung der Infrastruktur, die auf ein nachhaltiges Angebot auch für den Alltagsradverkehr abzielt.<sup>2</sup>

Das GRW als landesplanerische Zielsetzung beschreibt nicht unbedingt die Führung des Radver-

Abb. 4: GRW mit regionalen Ergänzungen im Bereich Remagen / Bad Neuenahr-Ahrweiler



**Großräumiges Radwegenetz**  
Stand: März 2017

— Radfernweg — Großräumige Verbindung  
— Regionale Ergänzung

#### Führungsformen

- ★ Mitführung auf Gemeindestraße
- ▲ Mitführung auf klassifizierter Straße

#### Vorhanden Handlungsbedarf

- an klassifizierter Straße < 3 m
- ◆ abgesetzt von klassifizierter Straße > 3 m
- abseits von klassifizierter Straße
- abseits von klassifizierter Straße

Quelle: LBM.

<sup>1</sup> Manz, Wilko, Uhland, Lars (2020). Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung Mobilität in Deutschland zur Radnutzung in RLP. Studie im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Kaiserslautern.

<sup>2</sup> Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) (2014). Hinweise zur wegweisenden und touristischen Radwegweisung in Rheinland-Pfalz (HBR). Koblenz.

## Pendler-Radrouten

Derzeit verfolgt das Land Planungen für sieben Pendler-Radrouten. Als Verbindungen mit direkten, möglichst umwegfreien und störungsarmen Führungen in Bereichen mit hohem Nutzerpotenzial zielen diese auf den ortsübergreifenden Berufs- und Ausbildungsverkehr. Sie verlaufen überwiegend auf vorhandenen Straßen und Wegen und sollen damit eine unkomplizierte und kostengünstige Umsetzung erleichtern. Pendler-Radrouten haben höhere bauliche Standards als im bisherigen GRW, diese liegen – z. B. im Hinblick auf die Breite von Radverkehrsanlagen, den Belag oder die außerorts nicht grundsätzlich erforderliche Beleuchtung – aber unterhalb der Standards von Radschnellwegen und Radvorrangrouten.<sup>3</sup> Für die bestehenden Straßen und Wege auf diesen Routen ist ein

bedarfsgerechter Ausbau bis hin zu den Standards der Radschnellwege möglich, wenn die Verkehrsstärken dies erfordern. Diese nachhaltige Vorgehensweise wird für alle Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz vorgesehen

Zwischen Rheinland-Pfalz und den benachbarten Ländern bestehen ausgeprägte grenzüberschreitende Radverkehre. Zwischen Mannheim und Ludwigshafen etwa überqueren täglich 3.300 Radfahrer\*innen den Rhein.<sup>4</sup> Die Pendler-Radrouten in den Bereichen Ludwigshafen-Mannheim, Wörth-Karlsruhe, Mainz-Wiesbaden und Remagen-Bonn ergänzen das GRW hier besonders für bundesland-überschreitende Radverkehre.

Für die Realisierung der Pendler-Radrouten sind die Träger der Baulast für die Straßen und Wege im Zuge der Routen zuständig. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudien erfolgt über die regionalen Dienststellen des Landesbetriebes Mobilität (LBM) bzw. externe Beauftragte eine Projektkoordination, die die Kommunen bei den konkretisierenden Planungsschritten unterstützt. Die ersten Teilabschnitte wurden im Bereich Ingelheim auf der Pendler-Radroute Mainz-Bingen bereits realisiert (s. Abb. 6).

Abb. 5: Korridore der Pendler-Radrouten



Quelle: Eigene Darstellung nach LBM.

<sup>3</sup> LBM: Radschnellwege Rheinland-Pfalz – Standards für Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen. Version 1.0, Stand 05.04.2019. Koblenz.

<sup>4</sup> 2019. Zählungen der Stadt Mannheim an Dauerzählstellen an der Konrad-Adenauer-Brücke und der Kurt-Schumacher-Brücke.

Abb. 6: Pendler-Radroute Ingelheim–Heidenheim



## Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen

88 Prozent bzw. 84 Prozent der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an den Bundes- und Landesstraßen befinden sich außerorts.<sup>5</sup> Nach der Straßendatenbank des LBM haben – in der Regel einseitige – gemeinsame Geh- und Radwege an den Bundes- bzw. Landesstraßen außerorts, bezogen auf die Länge, einen Anteil von 90 Prozent bzw. 87 Prozent an den straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen. Dies entspricht den Empfehlungen der technischen Regelwerke. Auch in den Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraßen dominieren gemeinsame Geh- und Radwege mit 94 Prozent (Bundesstraßen) bzw. 82 Prozent Längenananteil (Landesstraßen),<sup>6</sup> obwohl diese Führungsart des Radverkehrs in den Regelwerken und Vorschriften innerorts nur als Ausnahme gesehen

wird (u. a. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, Ortsdurchfahrten-Richtlinien des Bundes, ERA 2010).<sup>7</sup>

Markierte Radverkehrsführungen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind nach den technischen Regelwerken und nach Vorgaben des Bundes unter bestimmten Einsatzbedingungen gut geeignete Führungsformen.<sup>8</sup> In Rheinland-Pfalz werden Radfahrstreifen in den Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen bisher nicht bzw. kaum eingesetzt. Innerorts-Schutzstreifen wurden z. B. auf der L 214 in Waldalgesheim oder der B 259 in Büchel umgesetzt.

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der FGSV geben für gemeinsame Geh- und Radwege an Innerorts- und Außerortsstraßen

<sup>5</sup> Basis: 454 km Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen, 498 km an Landesstraßen.

<sup>6</sup> Für die Städte mit mehr als 80.000 Einwohner\*innen liegen dem LBM nur eingeschränkte Informationen zum Straßennetz und damit auch zu ggf. vorhandenen Radverkehrsanlagen vor, da die Städte das Straßennetz selbst verwalten und der LBM die Daten lediglich aus informativen Gründen erhält.

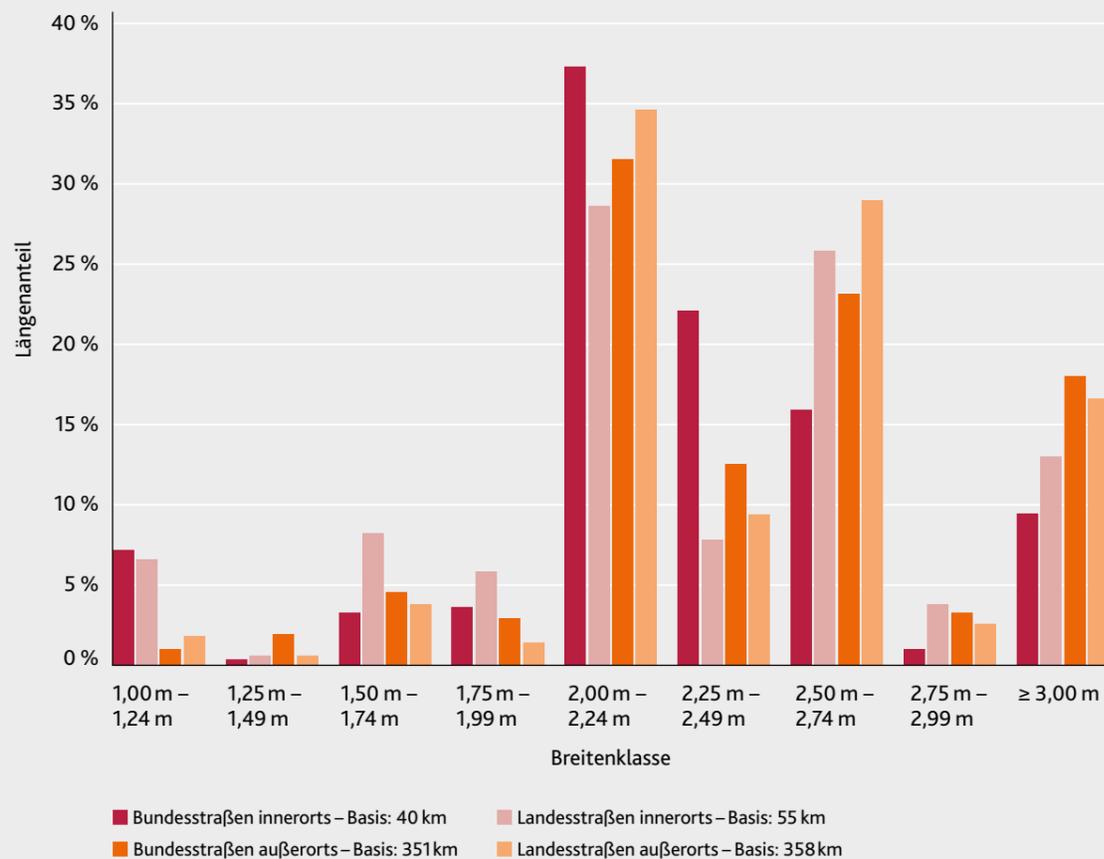
<sup>7</sup> BMVI (2008). Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (ODR 2008). Berlin.

<sup>8</sup> BMVI (2020). Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020.

in Abhängigkeit von den Stärken des Rad- und Fußverkehrs jeweils Breiten von 2,5 bis über 4,0 m vor. Der Bund finanziert gemeinsame Geh- und Radwege an Bundesstraßen in der Regel mit 2,5 m Breite. Bei den Bundesstraßen wie bei den Landesstraßen allerdings sind diese Breiten nur auf einem

Drittel bis zur Hälfte der jeweiligen Streckenlängen realisiert worden (s. Abb. 7). Zur Realisierung von Radverkehrsanlagen entsprechend den technischen Regelwerken zeigt sich damit deutlicher Handlungsbedarf.

Abb. 7: Breite gemeinsamer Geh- und Radwege an Bundes- und Landesstraßen innerorts und außerorts



Quelle: Eigene Berechnung auf Basis der Straßendatenbank.

Das Straßenbauprogramm 2019/2020 des Landes umfasste 15 Projekte des Radwegebaus an Landesstraßen. Mit einem Volumen von etwa sieben Millionen Euro haben diese einen Anteil von etwa 3 Prozent an den insgesamt geplanten Investitionen.

Mit dem Investitionsplan Landesstraßen (IP) 2019–2023 strebt das Land steigende Investitionen in den Radwegbau an. Der IP stellt eine Übersicht der mittelfristig vorrangig umzusetzenden Maßnahmen in den folgenden Bereichen:

- Erhaltung: Fahrbahnen und Ingenieurbauwerke (Brücken, Stützwände)
- Um-/Ausbau: Knotenpunkte, Radwege, Sonstiges (z. B. Beseitigung Bahnübergänge)

Der IP umfasst 50 Projekte des Radwegebaus an den Landesstraßen und eine Reihe weiterer Projekte, bei denen Radverkehrsanlagen Bestand-

teil anderer Straßenbauvorhaben, wie z. B. beim Umbau von Ortsdurchfahrten oder bei Brückenbauwerken, sind. Mit einem Volumen von etwa 38 Millionen Euro haben Radwegebauvorhaben einen Anteil von etwa 7 Prozent an den insgesamt eingeplanten Investitionen.<sup>9</sup> Insgesamt haben Vorhaben zur Erhaltung bzw. zum Um- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen an den Landesstraßen damit eine zunehmende Bedeutung.

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Das Großräumige Radwegenetz (GRW) wird besonders im Hinblick auf die Anbindung wichtiger Ziele des Alltagsradverkehrs kontinuierlich überprüft und ergänzt. Eine Ergänzung kann z. B. die Pendler-Radrouten umfassen und damit auch den grenzüberschreitenden Radverkehren zwischen Rheinland-Pfalz und den Nachbarländern landesplanerisch höheres Gewicht geben. Auch aktuell geplante Radverkehrskonzepte der Landkreise – wie etwa des Kreises Ahrweiler – können hier als regionale Verdichtung aufgenommen werden.

Bis 2030 strebt das Land im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten an, das GRW mit Radverkehrsanlagen an den Landesstraßen umzusetzen und die Ausstattung mit straßenbegleitenden Radwegen dem Bedarf entsprechend zu heben.

Aufgrund des Nachholbedarfs an Radverkehrsanlagen in den Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraßen wird die aktuelle Situation und der Bedarf zusätzlich erforderlicher Anlagen analysiert. Dabei werden die im Einzelfall geeigneten Radverkehrsanlagen nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV vorgesehen. Insbesondere sollen gemeinsame Geh- und Radwege weiterhin vermieden werden und verstärkt alter-

native Lösungen wie Radfahr- oder Schutzstreifen Einsatz finden. An den Ortseingängen sollen sichere Überquerungsmöglichkeiten eingerichtet werden, wenn dort ein einseitiger Außerorts-Radweg beginnt oder endet.

Das Land richtet Strukturen zur Koordination und zur Beratung der Kommunen, z. B. über Fördermittel, ein. Bis 2026 wird eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-RLP) eingerichtet und durch das Land finanziell und dauerhaft unterstützt (s. Kap. „Strukturen und Rahmenbedingungen“, S. 124).

Die Qualität der für den Radverkehr geeigneten Verbindungen im Großräumigen Radwegenetz (z. B. baulicher Zustand) und der Handlungsbedarf für Verbesserungen werden durch qualifizierte Befahrungen analysiert und bewertet.

Mit einem Leitfaden zum Umgang bei aktiver Lenkung von Radfahrern über Wirtschaftswege sollen anhand von Mustervereinbarungen die verschiedenen Nutzungsansprüche einheitlich geregelt werden.

Auf kommunaler bzw. lokaler Ebene sollen sicherheitsrelevante Fragestellungen bei einer multifunktionalen Nutzung landwirtschaftlicher Wege

<sup>9</sup> Eigene Berechnungen, Datenbasis: <https://mwvlw.rlp.de/de/presse/detail/news/News/detail/wissing-426-projekte-im-landesstrassenbauprogramm>, Zugriff am 24.08.2020, <https://mwvlw.rlp.de/de/presse/detail/news/News/detail/wissing-870-projekte-im-neuen-investitionsplan-landesstrassen>, Zugriff am 24.08.2020.

(einschließlich der Wege im Weinbau) verstärkt berücksichtigt werden. Die Radfahrer\*innen sollen für die Rücksichtnahme auf diesen Arbeitswegen sensibilisiert werden. Flurneuordnungsverfahren werden zur Verbesserung der Radverkehrsführung im ländlichen Raum genutzt. Bei der Netzentwick-

lung sind die Planungen frühzeitig mit den Flurneuordnungsbehörden abzustimmen und die damit zusammenhängenden Fragen der Verkehrssicherungspflicht und der betrieblichen Unterhaltung dieser Wege zu klären.

## REGIONALE UND KOMMUNALE RADVERKEHRSNETZE

### Leitsätze

*Bei der Netzentwicklung auf regionaler Ebene kommt der interkommunalen Zusammenarbeit und Kommunikation ein hoher Stellenwert zu. Dies sollte auch neben der Förderung durch das Land als steuerndes Instrument von den Kommunen aufgegriffen werden.*

*Die Kommunen haben bei der Entwicklung und Umsetzung von Radverkehrsnetzen und -konzepten eine wichtige Funktion im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.*

### Einführung

Die regionalen und kommunalen Radverkehrsnetze haben für den Alltagsradverkehr eine herausgehobene Bedeutung. Betrachtet werden die Handlungsebenen Radverkehrsnetze und Radverkehrsanlagen:

Die kommunalen und regionalen Radverkehrsnetze sollen unabhängig davon geplant werden, ob Bund, Land, Kreise oder Kommunen als Baulastträger für die Radverkehrsanlagen verantwortlich sind.

Auch die Radverkehrsanlagen der Landkreise und Kommunen müssen entsprechend dem Stand der Technik angelegt sein und auf zukünftig höhere Radverkehrsstärken, einen schnelleren Radverkehr und einen zunehmenden Einsatz von Lasten- und Transporträdern ausgerichtet sein. Sie sollen sicher nutzbar sein und den Radfahrer\*innen ein gutes subjektives Sicherheitsgefühl bieten. Wichtig ist eine angemessene Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsanlagen.

### Ziele

- Bis 2026 existiert in Rheinland-Pfalz ein landesweites flächendeckendes System hierarchisch abgestufter Radverkehrsnetze mit definierten Qualitätsstandards.
- Alle bestehenden Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptradverbindungen werden schrittweise entsprechend den Standards der Regelwerke (z.B. ERA) umgebaut.
- Alle neuen Radverkehrsanlagen, die ab sofort realisiert werden, entsprechen den Standards der Regelwerke (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)).
- Bis 2030 sind in Rheinland-Pfalz sieben Pendler-Radrouten realisiert.

### Status quo

#### Handlungsebene Radverkehrsnetze

Grundlage für die Ausweisung und Qualifizierung von radgeeigneten Verbindungen ist immer eine Radverkehrsnetzplanung. Das GRW als landesplanerische Zielvorgabe ist auf regionaler und lokaler Ebene entsprechend zu verdichten.

Nach der Kommunalumfrage verfügen allerdings nur wenige Landkreise über ein Radverkehrskonzept mit einer Netzplanung. Mehrere Landkreise planen jedoch derzeit, ein Radverkehrskonzept zu erarbeiten. Aus den vorliegenden Unterlagen ist zu schließen, dass baulastträgerübergreifende Landkreisnetze nur lückenhaft bestehen. Auch bei aneinandergrenzenden Netzen sind diese – z. B. wegen unterschiedlicher Entstehungszeiträume – nicht immer aufeinander abgestimmt, zudem weisen die Konzepte unterschiedliche Bearbeitungstiefen und -schwerpunkte auf. Zum Teil behandeln sie nur den Freizeitradverkehr.

Auch auf der Ebene der kreisfreien Städte sind nur zum Teil Radverkehrsnetze vorhanden. Von den acht Städten, für die aus der Kommunalumfrage Angaben zu Radverkehrskonzepten vorlagen, verfügen nur vier über ein spezielles Radverkehrskonzept.

Beispiele für gute, aktuelle Konzepte sind:

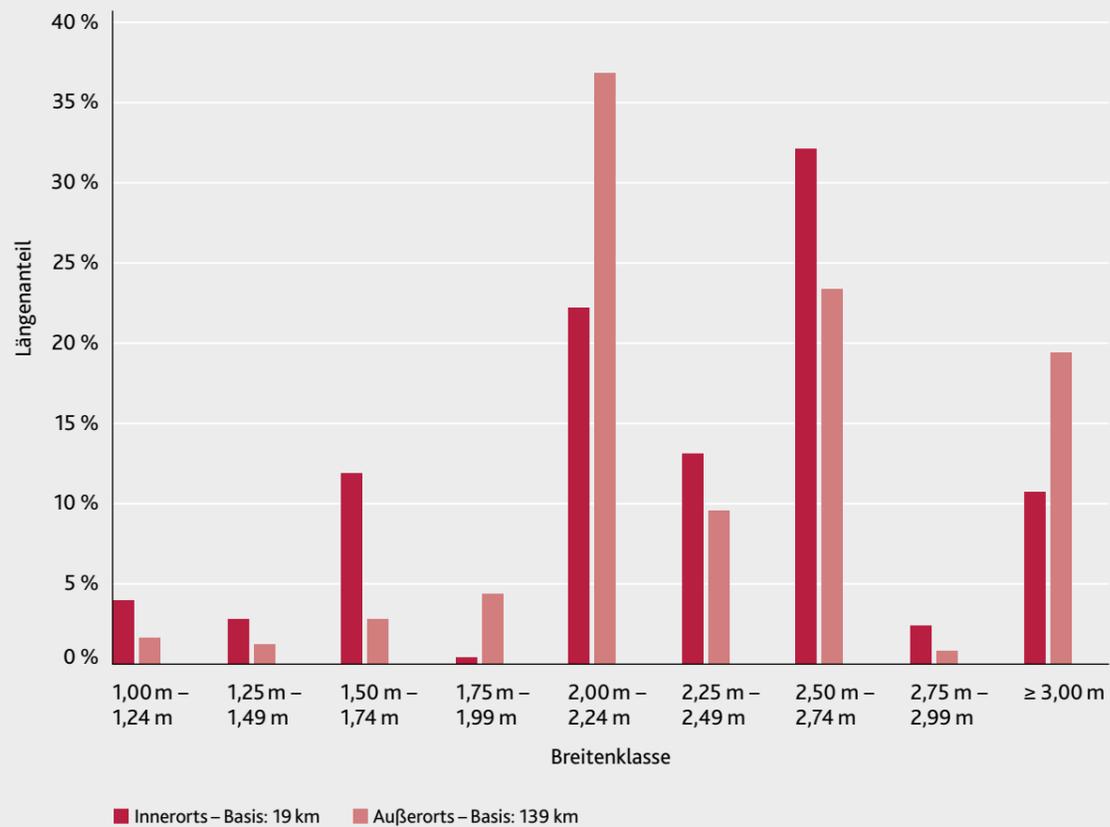
- Radroute „Bachbahn“, für die die Stadt Kaiserslautern und die Gemeinden Weilerbach, Rodenbach und Otterbach Zuwendungen aus Klimashutzmitteln des BMU beantragt haben, sowie
- eine Machbarkeitsstudie der Städte Ludwigshafen und Mannheim für eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke über den Rhein, die auch der Verbindung zwischen der Pendler-Radrouten Schifferstadt-Ludwigshafen und dem Radschnellweg Heidelberg-Mannheim dient.

### Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen

Auch bei den Kreisstraßen sind die von den technischen Regelwerken empfohlenen Breiten – für gemeinsame Geh- und Radwege mindestens 2,5 m – nur auf weniger als der Hälfte der jewei-

ligen Streckenlängen realisiert worden (s. Abb. 8). Im Hinblick auf die Realisierung von Radverkehrsanlagen entsprechend den technischen Regelwerken zeigt sich auch hier damit deutlicher Handlungsbedarf.

Abb. 8: Breite gemeinsamer Geh- und Radwege an Kreisstraßen innerorts und außerorts



Quelle: Eigene Berechnung auf Basis der Straßendatenbank.

### Radverkehrsanlagen an Gemeindestraßen

Die Städteumfrage, Befahrungen mit dem Fahrrad und Recherchen im Datensatz des Portals „radwanderland“ zeigen:

- In mehreren Städten in Rheinland-Pfalz sind gute Infrastrukturbeispiele mit Vorbildcharakter zu finden. Viele alte Radwege und gemeinsame Führungen des Rad- und Fußverkehrs jedoch
  - sind für Überholungen unter Radfahrer\*innen zu schmal,
  - haben teilweise wenig komfortabel befahrbare Oberflächen,
  - weisen unzureichende Sicherheitsabstände insbesondere zu parkenden Kfz auf und
  - haben unzureichende Sichtverhältnisse an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten.
- Markierte Radverkehrsführungen finden auf den kommunalen Straßen, in den größeren kreisfreien Städten auch auf den Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Baulast, in deutlich größerem Umfang als auf den Bundes- und Landesstraßen in Verantwortung des LBM Einsatz.
- Einbahnstraßen sind in Rheinland-Pfalz bisher eher selten für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Eine Ausnahme ist z. B. die Landeshauptstadt Mainz, die dies bereits Mitte der 1990er-Jahre annähernd flächendeckend überprüfen ließ und einen sehr großen Anteil ihrer Einbahnstraßen geöffnet hat. Auch die Stadt Speyer hat einen großen Anteil der Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben. Die insgesamt aber seltene Öffnung der Einbahnstraßen gilt auch für gering Kfz-belastete Straßen oder viele Straßen in Tempo-30-Zonen.

- Insgesamt sehr selten werden bislang Fahrradstraßen eingesetzt.

Nach den verfügbaren Daten aus der Kommunalumfrage stehen in den Kreisen und kreisfreien Städten tendenziell nicht genügend Mittel zur Erhaltung und zum Um- bzw. Ausbau der bestehenden Infrastrukturen zur Verfügung. Neben einer ausreichenden Finanzausstattung kommt vergleichsweise kostengünstigen Maßnahmen, wie etwa Fahrradstraßen, in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen und markierten Führungen, künftig daher eine noch größere Bedeutung zu.

### Wirtschaftswege

Land-, forst- oder wasserwirtschaftliche Wege sowie Wege im Weinbau können für den Radverkehr im Rahmen von regionalen oder kommunalen Radverkehrsnetzen oder im Zuge radtouristischer Routen bei geeigneten Rahmenbedingungen gut nutzbare Angebote darstellen. Sie können auch bei einem räumlichen Zusammenhang mit klassifizierten Straßen einen Ersatz für straßenbegleitende Radwege darstellen, die z. B. aus Platz- und Kostengründen oder aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes sonst nicht zu realisieren wären. Der Bund räumt die Möglichkeit zum Bau oder Ausbau von Wegen, die in angemessenem Zusammenhang mit der Bundesstraße stehen und vom Radverkehr genutzt werden, explizit ein.<sup>1</sup>

In Rheinland-Pfalz haben Radverkehrsführungen über Wirtschaftswege eine erhebliche Bedeutung. Im Zusammenhang mit Bundesstraßen etwa verlaufen mit etwa 430 km Länge vergleichbar viele Radverkehrsführungen über Wirtschaftswege wie über straßenbegleitende Radverkehrsanlagen. Bei den Landesstraßen sind die Radverkehrsführungen über Wirtschaftswege nach der Straßendatenbank

<sup>1</sup> BMVI (2020). Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020.

mit etwa 540 km länger als die straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen mit etwa 500 km Länge.

Die Einbeziehung von Wirtschaftswegen in die Radverkehrsinfrastruktur setzt die Freigabe für den Radverkehr voraus. Mit der Freigabe ist auch die Frage der Verkehrssicherung und Haftung zu klären. Hier sehen die Kommunen oft noch Probleme. Oftmals sind Wirtschaftswegen mit dem Verkehrszeichen „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ (Z 250 StVO) ausgeschildert, hiernach dürfen

Abb. 9: Hinweistafel zur Umleitung des Radwegs



Quelle: [radwanderland-fachportal.de](http://radwanderland-fachportal.de)

Abb. 10: Verhaltenshinweise bei Radverkehrsführung durch den Weinbau oder über landwirtschaftliche Wege



Quelle: [radwanderland-fachportal.de](http://radwanderland-fachportal.de)

Fahrräder nur geschoben werden. Eine für den Radverkehr bessere Regelung könnte u. a. durch das Verkehrszeichen „Verbot für Kraftfahrzeuge“ erfolgen (Z 260 StVO).

Ein wichtiges Praxisproblem sind auch die mit einer Freigabe für den Radverkehr verbundenen Fragen der Verkehrssicherungspflicht und Haftung sowie der Unterhaltung und des Betriebs (z. B. Reinigung). Die Wartungsberichte der regionalen Dienststellen des LBM z. B. zeigen, dass Mängel des Belags vermehrt bei Radverkehrsführungen über Wirtschaftswegen auftreten. Unterschiedliche Eigentümer stellen hier unterschiedliche (auch finanzielle) Anforderungen bei planmäßiger Nutzung der Wege durch den Radverkehr, z. B. in Verbindung mit einer Radverkehrswegweisung. Gestattungsverträge müssen oft aufwendig ausgehandelt werden. Eine Richtschnur oder eine Art Mustergestattungsvertrag soll in Rheinland-Pfalz erstellt werden.

Mit dem Ziel einer Entschärfung von Konflikten zwischen Radfahrenden und dem Wirtschaftsverkehr werden örtlich Alternativrouten z. B. zu Wegen durch den Weinbau ausgeschildert oder besondere Verhaltenshinweise gegeben.

Vergleichbare Fragestellungen stehen im Zusammenhang mit der Nutzung von forstwirtschaftlichen Wegen, wo Wege durch Holzeinschlag und Holztransporte beschädigt werden können, und mit der Nutzung von Betriebswegen an Wasserstraßen. Zwar können Betriebswege an Bundeswasserstraßen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für den Radverkehr tauglich ausgebaut werden, wenn sich die Kommunen hälftig an den Mehrkosten gegenüber einem Betriebsweg beteiligen, doch müssen sie dann auch die Verkehrssicherungspflicht übernehmen. Viele Kommunen nehmen deshalb davon Abstand. So sind teilweise für den Radverkehr grundsätzlich gut geeignete Betriebswege für den Radverkehr „nur auf eigene Gefahr“ zu nutzen (s. Abb. 11).

Abb. 11: Betriebsweg der Wasserstraßenverwaltung am Rhein mit Nutzung für Radfahrer\*innen auf eigene Gefahr



## 👍 Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Ein Handlungsschwerpunkt liegt auf der verstärkten Erstellung qualifizierter regionaler und kommunaler Netze für den Alltagsradverkehr. Hierfür wird das Land kommunizieren, dass das Großräumige Radwegenetz auf regionaler und kommunaler Ebene verdichtet werden soll.

Ein zweiter Handlungsschwerpunkt liegt auf der flächenhaften Anwendung der technischen Standards und der nachhaltigen Dimensionierung von Radverkehrsanlagen. Das Land wird sich hierfür u. a. durch Fortbildungen von Planenden und Entscheidungsträgern und durch die Koppelung der Standards mit Förderregelungen engagieren.

Dritter Handlungsschwerpunkt sind die Pendler-Radrouten. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Umsetzung der Routen. Dies erfolgt u. a. durch eine Projektkoordination über den LBM und durch eine erhöhte Förderung der Baumaßnahmen. Auf Basis der Erfahrungen bei der Realisierung der ersten Abschnitte der Pendler-Radrouten prüft das Land zusammen mit den Kommunen, ob für Pendler-Radrouten besondere Trägerschaftsmodelle – wie z. B. kommunale Zweckverbände – erforderlich sind.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/regional

Die regionalen Planungsverbände und die Kommunen sollten bis 2026 flächendeckend grenz- und baulastträgerübergreifend abgestimmte Konzepte für Radverkehrsnetze erstellen. Wichtig hierbei ist eine koordinierende Rolle der Kreise für die Abstimmung der Netzkonzepte auf Kreisebene, mit den Orts- und Verbandsgemeinden sowie mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten.

Für eine nachhaltige Dimensionierung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen, bei Bestandsverbesserungen und bei neuen Anlagen einen wachsenden Radverkehr mit stärker differenzierten Geschwindigkeiten, häufigeren Last- und Transporträdern und zunehmendem Bedarf auch für Überholungen zu berücksichtigen. In begründeten Fällen sollen – grundsätzlich förderfähige – höhere Standards als nach den ERA vorgesehen werden. Die Maßnahmen und die Priorisierung der Maßnahmen sollen eine grundlegende Erneuerung und Bestandsverbesserungen gleichwertig mit dem Neubau berücksichtigen.

Den Kommunen wird empfohlen, bei aktiver Lenkung des Radverkehrs über forst-/land- und wasserwirtschaftliche Wege Vereinbarungen über die Nutzung und die betriebliche Unterhaltung dieser Wege zu erstellen.



© Dominik Ketz/Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH

# HANDLUNGSFELD 2: VERKEHRSQUALITÄT UND VERKEHRSSICHERHEIT

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit zählt zu den wichtigsten Zielen der Radverkehrsförderung. Oberstes Gebot ist eine Senkung der Unfallzahlen, insbesondere der Unfälle mit schwerem Personenschaden entsprechend der „Vision Zero“.



## Leitsätze

*Die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Radverkehrsförderung in RLP. Die Ziele zur Steigerung der Verkehrssicherheit sollen sich an der Vision Zero orientieren.*

*Die Anwendung der Bestimmungen der StVO, der VwV-StVO sowie des technischen Regelwerkes soll im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit flächendeckend und mit Nachdruck verbessert werden.*

## VERKEHRSSICHERHEIT (OBJEKTIV): UNFALLGESCHEHEN DES RADVERKEHRS



## Einführung

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit zählt zu den wichtigsten Zielen der Radverkehrsförderung. Oberstes Gebot ist eine Senkung der Unfallzahlen, insbesondere der Unfälle mit schwerem Personenschaden entsprechend der „Vision Zero“.

Für eine höhere Sicherheit des Radverkehrs auch bei

- einer zunehmenden Fahrradnutzung,
- dem demografischen Wandel mit mehr älteren Personen im Radverkehr und
- einer zunehmenden Nutzung von Pedelecs mit stärker differenzierten Geschwindigkeiten im Radverkehr

ist es erforderlich, dass Radverkehrsanlagen die Standards der technischen Regelwerke einhalten. Bei vielen heutigen Anlagen besteht hier besonderer Handlungsbedarf.<sup>1</sup>

Beispiele von Städten mit zunehmendem Radverkehr bei gleichzeitig abnehmender Anzahl der Radverkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden (z. B. Karlsruhe, Kiel) zeigen: Eine konsequente Radverkehrsförderung und eine Umsetzung sicherer Infrastruktur machen eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich. Jeder Straßenbaulastträger und jede Kommune kann hier im eigenen Zuständigkeitsbereich wirksam tätig werden. Im Straßenverkehrsrecht ist der Grundsatz verankert: „Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“

<sup>1</sup> Alrutz, Dankmar, Bohle, Wolfgang et al. (2015). Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen. Forschungsbericht Nr. 29 der Unfallforschung der Versicherer. Berlin.



## Ziele

- Die Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Radverkehrsförderung in Rheinland-Pfalz. Die Ziele im Hinblick auf die Steigerung der Verkehrssicherheit sollen sich an der Vision Zero orientieren.
- Die Anwendung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung, der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sowie des technischen Regelwerkes soll im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit flächendeckend und mit Nachdruck verbessert werden.

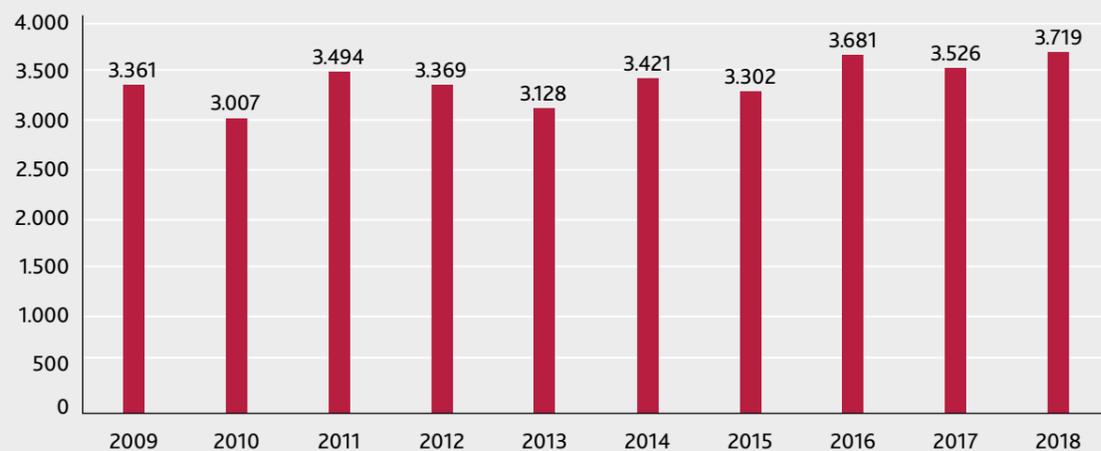
## Status quo

### Radverkehrsunfälle im Zehnjahreszeitraum 2009 bis 2018

Der Anteil des Fahrrades als Hauptverkehrsmittel an der Zahl der Wege hat sich nach der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) von 6,2 Prozent im Jahr 2008 auf etwa 8 Prozent im Jahr 2017 entwickelt. In den Jahren 2009 bis 2018 ereigneten sich in Rheinland-Pfalz jährlich zwischen

3.000 und 3.700 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (s. Abb. 12). Zwar ist die Anzahl der Unfälle in den Dreijahreszeiträumen 2009–2011 und 2016–2018 um 11 Prozent gestiegen, allerdings schwächer als der um 29 Prozent gestiegene Anteil der per Rad zurückgelegten Wege (s. Abb. 12).<sup>2</sup> Dies weist darauf hin, dass eine Förderung des Radverkehrs mit einer Senkung der Unfallgefährdung einhergehen kann.

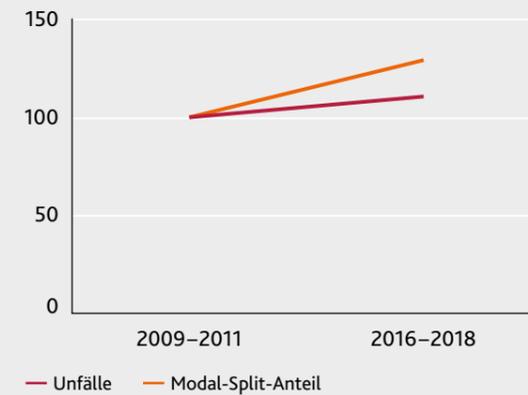
Abb. 12: Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2009 bis 2018



Quelle: Eigene Darstellung.

<sup>2</sup> Zu berücksichtigen sind mögliche witterungsbedingte Schwankungen, etwa durch eine lang andauernde Kälteperiode im Jahr 2010 und eine lange Wärmephase im Jahr 2018. Dies kann die jährliche Fahrradnutzung beeinflussen.

Abb. 13: Entwicklung der Anzahl der Radverkehrsunfälle (Dreijahreszeiträume) und des Modal-Split-Anteils des Radverkehrs (2008, 2017; Zeitraum 2009–2011=100)

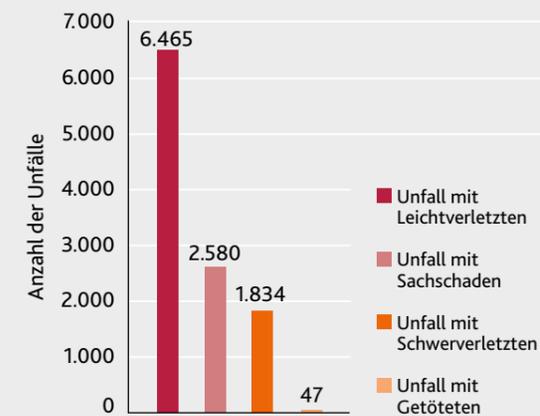


Quelle: Eigene Darstellung.

### Räumliche Verteilung (Dreijahreszeitraum 2016 bis 2018)

In den Jahren 2016 bis 2018 ereigneten sich in Rheinland-Pfalz insgesamt etwa 11.000 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung. Im Dreijahresdurchschnitt ereigneten sich 87 Prozent der Radverkehrsunfälle innerorts. Bezogen auf 1.000 Einwohner und Jahr, ereignete sich in fast allen kreisfreien Städten mehr als ein Unfall je 1.000 EW und Jahr, in zwei Städten stieg die Belastung auf bis zu etwa 3 Unfälle je 1.000 EW und Jahr. In den Landkreisen ereignete sich fast durchgängig weniger als ein Unfall je 1.000 EW und Jahr. Dies dürfte auch durch die stärkere Fahrradnutzung in den Städten im Vergleich zum ländlichen Raum beeinflusst sein.<sup>3</sup> In den kreisfreien Städten steigt die relative Unfallbelastung in der Tendenz mit dem Modal-Split-Anteil des Radverkehrs, allerdings zeigen sich bei Radverkehrsanteilen von 11 bis 14 Prozent stark streuende Unfallbelastungen zwischen 1,4 und 3,2 Unfällen je 1.000 EW und Jahr.

Abb. 14: Unfallkategorien nach schwerster Unfallfolge



Quelle: Eigene Darstellung.

### Unfallkategorien und Unfalltypen (2016–2018)

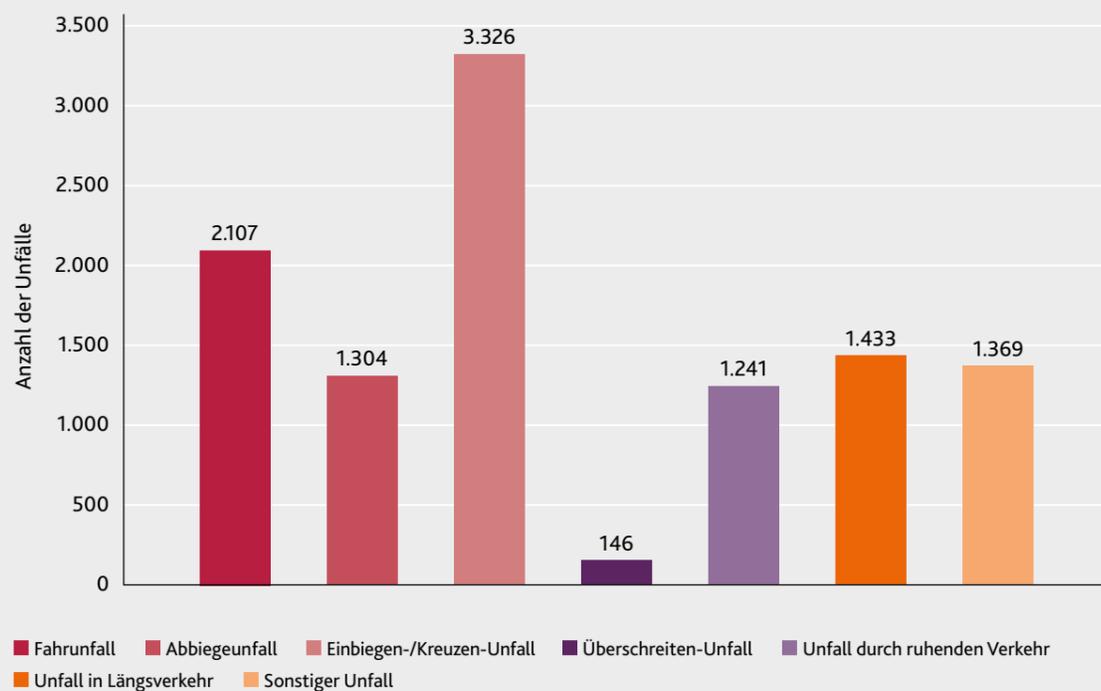
47 der knapp 11.000 Unfälle ereigneten sich als Unfall mit Todesfolge (0,4 Prozent der Unfälle), 1.834 als Unfall mit schwerer Verletzungsfolge (16,8 Prozent), 6.465 Unfälle hatten leichte Verletzungsfolgen (59,2 Prozent, s. Abb. 14).

<sup>3</sup> Manz, Wilko, Umland, Lars (2020). Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung Mobilität in Deutschland zur Radnutzung in RLP. Studie im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Kaiserslautern.

Bei den Unfalltypen stehen Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle mit etwa 3.300 Unfällen in drei Jahren im Vordergrund, auch Fahrnfälle sind mit 2.100 Unfällen in drei Jahren ausgeprägt. Die übrigen Unfalltypen stellen – mit Ausnahme von Überschreiten-Unfällen mit Fußgängerbeteiligung – jeweils etwa 1.200 bis 1.400 Unfälle in drei Jahren (s. Abb. 15). Insgesamt stellen die für Knotenpunkte typischen Abbiegen- und Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle 42 Prozent der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.

4,6 Prozent der Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerorts als Einbiegen-/Kreuzen-Unfall und hatten Todes- oder schwere Verletzungsfolgen, weitere 1,9 Prozent waren Abbiegeunfälle mit schwerem Personenschaden. Dies zeigt, dass einer Sicherung des Radverkehrs an – vor allem innerstädtischen – Knotenpunkten eine besondere Bedeutung zukommt.

Abb. 15: Typen der Unfälle mit Radfahrer\*innenbeteiligung in Rheinland-Pfalz



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der polizeilichen Unfalldaten.

### Unfallbeteiligung nach Verkehrsarten (2016–2018)

Bei 56 Prozent der Unfälle mit Personenschaden waren Pkw und Radfahrer\*innen beteiligt, bei zwei Dritteln davon wurden die Pkw-Führer\*innen als Hauptverursacher eingestuft. Bei etwa drei Prozent der Unfälle mit Personenschaden waren Liefer- und Lastkraftwagen beteiligt. Allerdings waren bei über zehn Prozent der Unfälle mit Todesfolge Lastwagen beteiligt.

86 Prozent der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle ereigneten sich zwischen Radfahrer\*innen und Pkw. Bei zwei Dritteln dieser Unfälle waren Pkw die Hauptverursacher, bei einem Drittel Radfahrer\*innen. Dies weist darauf hin, dass einer Verbesserung der Sicherheit von Radfahrer\*innen an Knotenpunkten durch bauliche Maßnahmen oder deutliche Mar-

kierungen eine besondere Bedeutung zukommt. Aber es gilt auch, Radfahrer\*innen für die besonderen Gefährdungen an Einmündungen und Kreuzungen zu sensibilisieren.

Für 22 Prozent der Unfälle mit Personenschaden verzeichnet die Statistik keinen Unfallgegner, sie sind damit Alleinunfälle von Radfahrer\*innen. Auffällig ist, dass etwa ein Drittel der Alleinunfälle sich beim Geradeausfahren ereigneten, drei Viertel dieser Unfälle ohne Alkoholeinfluss. Hier kann vermutet werden, dass Mängel der Radverkehrsinfrastruktur die Unfälle mit beeinflussen.

Sechs Prozent der Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich unter Radfahrer\*innen, drei Prozent mit Fußgänger\*innen. Bei diesen Unfällen ist jedoch zu berücksichtigen, dass sie oftmals polizeilich nicht erfasst werden.

Tab. 1: Anteile der Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage, Unfallkategorie und Unfalltyp in Prozent

Ortslage	innerorts			außerorts		
	Todesfolge	schwere Verletzung	leichte Verletzung	Todesfolge	schwere Verletzung	leichte Verletzung
<b>Unfalltyp</b>						
Fahrnfall	0,1	4,6	11,7	0,1	2,7	3,5
Abbiegeunfall	0,0	1,9	9,5	0,0	0,5	1,1
Einbiegen-/Kreuzen-Unfall	0,1	4,5	23,3	0,1	1,2	2,6
Überschreiten-Unfall	0,0	0,4	1,1	0,0	0,0	0,0
Unfall durch ruhenden Verkehr	0,0	0,8	5,2	0,0	0,1	0,1
Unfall im Längsverkehr	0,0	1,4	8,0	0,1	1,5	2,7
Sonstiger Unfall	0,0	1,7	7,5	0,0	0,7	1,2
<b>Summe</b>	<b>0,2</b>	<b>15,3</b>	<b>66,3</b>	<b>0,3</b>	<b>6,7</b>	<b>11,2</b>

Basis: 8.346 Unfälle der Kategorien 1 bis 3. Angabe 0,0: unter 0,05 Prozent

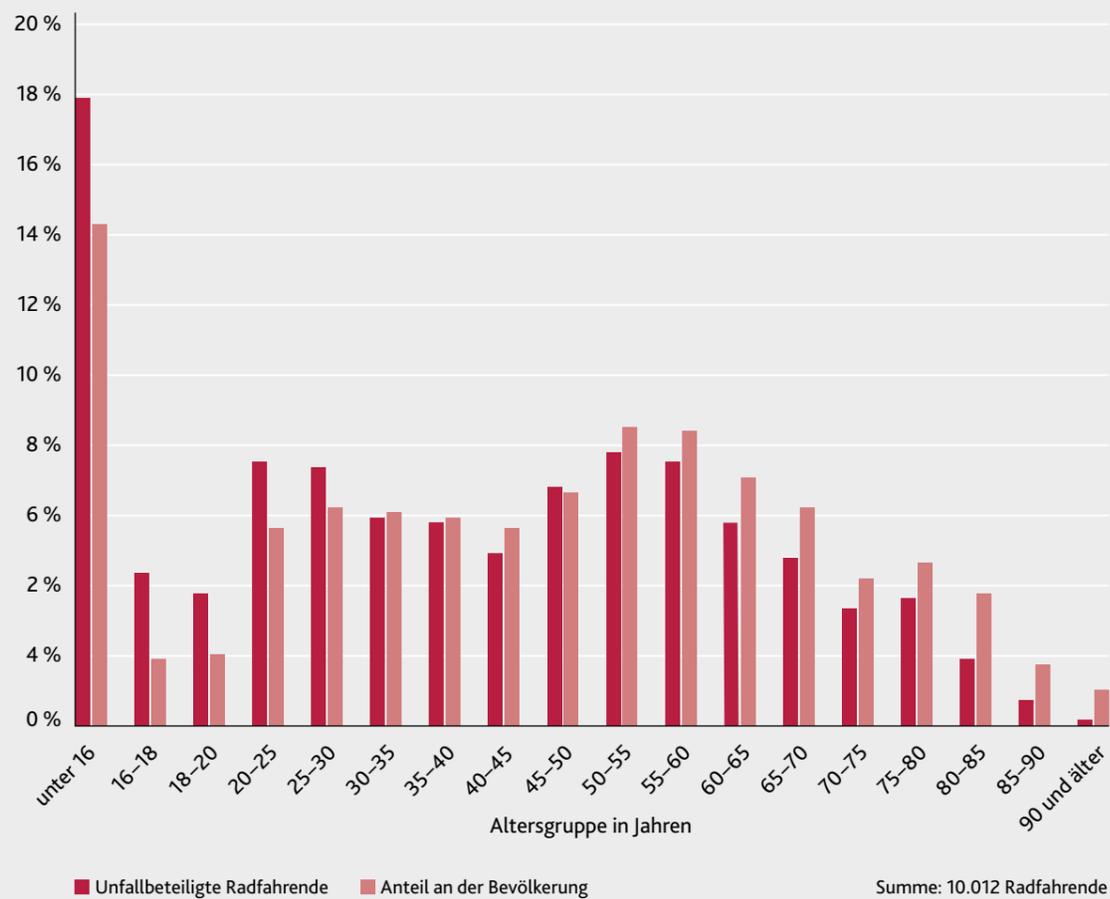
## Unfallbeteiligung nach Altersgruppen (2016–2018)

An den Unfällen in den Jahren 2016–2018 waren

- im Vergleich zu den unter 10-Jährigen und den 15- bis 17-Jährigen 10- bis 14-Jährige und
- gegenüber den übrigen Erwachsenen-Altersgruppen 18- bis 29-Jährige

häufiger beteiligt. Auch im Vergleich mit der Bevölkerung sind Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene bis unter 30 Jahren überproportional an Radverkehrsunfällen beteiligt (s. Abb. 16). Dies weist insgesamt darauf hin, dass der Verkehrssicherheitsarbeit für Jugendliche im Alter der schulischen Sekundarstufe sowie für junge Erwachsene eine besondere Bedeutung zukommt.

Abb. 16: Unfallbeteiligung und Bevölkerung in Rheinland-Pfalz nach Altersgruppen



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der polizeilichen Unfalldaten (Bevölkerung am Hauptwohnsitz 2018).

## Unfallbeteiligung von Fahrrad- und Pedelec-Nutzenden (2016–2018)

Die polizeiliche Unfallstatistik unterscheidet seit 2014 zwischen Unfällen mit Radfahrenden auf Fahrrädern ohne elektromotorische Unterstützung und mit Pedelec-Nutzenden (hier Pedelec 25). Die Statistik verzeichnet dabei fast 11.000 Unfallbeteiligte mit „konventionellen“ Fahrrädern und etwa 260 Unfallbeteiligte mit Pedelecs. Nach der MiD 2017 werden in Rheinland-Pfalz sieben Prozent aller Wege mit einem „konventionellen“ Fahrrad und ein Prozent mit einem Pedelec zurückgelegt.<sup>4</sup> Im Vergleich zu dem Anteil von etwa 13 Prozent an den insgesamt mit Fahrrad und Pedelec absolvierten Wegen sind Pedelec-Nutzer mit 2,3 Prozent deutlich seltener an Radverkehrs-Unfällen beteiligt.

An Unfällen mit Pedelecs sind vor allem über 60-Jährige beteiligt. Dies korrespondiert damit, dass Pedelecs nach der MiD 2017 deutlich häufiger von Senioren als von Erwachsenen in jüngeren und mittleren Altersgruppen genutzt werden.<sup>5</sup>

## Verkehrssicherheitsarbeit

### Kreisfreie Städte

Nach der Kommunalumfrage führen in fünf der acht Städte die Städte oder die Polizei fallweise für einzelne Fragen vertiefende Verkehrssicherheitsanalysen für den Radverkehr durch. In zwei Städten wurden aus vertiefenden Analysen systematisch Verkehrssicherheitsmaßnahmen abgeleitet. In drei Städten werden Radverkehrsunfälle nicht vertiefend analysiert. In zwei Städten werden Sicherheitsaudits auch für Radverkehrsmaßnahmen durchgeführt, in vier Städten ist dies nicht der Fall. Nur zwei der acht Städte verfügen über ein Gesamtkonzept zur Verkehrssicherheitsarbeit.

Auf die Frage nach bestimmten Aktivitäten zur Verkehrssicherheitsarbeit gaben sechs Städte Kontrollen des ruhenden Verkehrs an. Jeweils drei Städte benannten Flyer zu bestimmten Themen wie z. B. zu neuen Verkehrsregeln, Informationen über die verkehrssichere Ausstattung von Fahrrädern und Kontrollen an kritischen Punkten (Polizei bzw. kommunale Ordnungsbehörden). Vier Städte benannten Aktionen (z. B. Beleuchtung), zwei Städte Polizeistreifen per Fahrrad. Nur drei Städte benannten die nach der VwV zu § 44 StVO vorgeschriebenen Unfallkommissionen. Vorbildhaft ist die Kinderunfallkommission Kaiserslautern (s. Kap. „Subjektive Verkehrssicherheit“, S. 45).

### Landkreise

In den Landkreisen werden nach Kenntnis der Kreise keine vertiefenden Verkehrssicherheitsanalysen durchgeführt. Ein Kreis verweist in der Kommunalumfrage ausdrücklich darauf, dass wenige Unfälle bekannt seien.

Auch werden nach Kenntnis der Kreise keine Sicherheitsaudits für geplante Maßnahmen durchgeführt. Keiner der Kreise verfügt über ein Gesamtkonzept zur Verkehrssicherheitsarbeit. Auf die Frage nach bestimmten Aktivitäten des Kreises oder anderer Akteure gibt der Rhein-Hunsrück-Kreis an, dass Kontrollen an kritischen Punkten durchgeführt würden. Das Umwelt- und Energieberatungszentrum im Kreis Mainz-Bingen plant eine Veranstaltung zur Sicherheit älterer Menschen.

<sup>4</sup> Infas, DLR, IVT und infas 360 (2019). Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI), Tabellenband, Tab. A W101.

<sup>5</sup> Infas, DLR, IVT und infas 360 (2019). Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI), Analyse Rad- und Fußverkehr. Unfallbeteiligung in der Altersgruppe der 60- bis 69-Jährigen ohne Auffälligkeiten einzelner Jahrgänge.



## Handlungsempfehlungen

Der Schwerpunkt der empfohlenen Maßnahmen liegt auf systematischen Sicherheitsanalysen und auf Infrastrukturverbesserungen.

### Mögliche Maßnahmen Land

Das Land unterstützt die flächenhafte Anwendung der Standards für Radverkehrsanlagen nach den technischen Regelwerken und der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen durch gezielte Fortbildungen der Straßenbau- und der Straßenverkehrsbehörden (s. Handlungsfeld 4 „Kommunikation und Mobilitätsmanagement“, S. 72). Die Zentralstelle Verkehrssicherheit im LBM kann – vergleichbar etwa den Sonderuntersuchungen zu Motorradunfällen – durch gezielte Analysen Sicherheitsdefizite im Radverkehr identifizieren. Der Landesunfallkonferenz und den Maßnahmenträgern stellt das Land im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten jährlich entsprechende Mittel bereit. Besondere Bedeutung haben hier auch Analysen zu bislang noch selten betrachteten Einflüssen, wie etwa durch die Steuerung von Signalschaltungen oder durch freie Rechtsabbieger.

Weitere mögliche Maßnahmen sind z. B. eine Erhebung von Merkmalen mit Einfluss auf die Verkehrssicherheit bei der Befahrung der für den Radverkehr geeigneten Verbindungen im Großräumigen Radwegenetz und eine Dokumentation gelungener Vorher-nachher-Beispiele beseitigter Unfallhäufungsstellen und der Nutzen-Kosten-Verhältnisse (z. B. im Fachportal radwanderland).

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Die Kommunen können systematische Unfalluntersuchungen für den Radverkehr durchführen und den Verbesserungsbedarf vor allem für bestehende Radverkehrsanlagen in ihren Konzepten für Radverkehrsnetze priorisieren.

Als weitere möglichen Maßnahmen können die unteren Straßenverkehrsbehörden den Rahmen zur Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Sicherung des Radverkehrs z. B. auf radverkehrsrelevanten Straßenabschnitten außerorts und innerorts auch in Ortsdurchfahrten und auf Hauptverkehrsstraßen verstärkt ausschöpfen.



## Leitsatz

*Damit sich Kinder verkehrssicher im Straßenverkehr bewegen können, ist es wichtig, neben der Förderung der Regelkenntnis und der Fahrpraxis, deren motorische Fähigkeiten weiter zu entwickeln. Auch für ältere Menschen und Wiedereinsteiger\*innen sind entsprechende Programme sinnvoll.*

## SUBJEKTIVE VERKEHRSSICHERHEIT



### Einführung

Die Bedeutung des subjektiven Sicherheitsempfindens für das Verkehrsverhalten und die Fahrradnutzung wird zunehmend erkannt. Wer sich beim Radfahren nicht sicher fühlt, steigt seltener auf das Fahrrad. Angst vor einer Verletzung, mangelnde Sicherheit (fehlende/mangelhafte Beleuchtung, hohes Verkehrsaufkommen) gelten als die größten Hürden, mit dem Radfahren zu beginnen oder im Alter fortzusetzen.

Das subjektive Sicherheitsempfinden wirkt sich auf das konkrete Verhalten der Person aus, die mit dem

Rad unterwegs ist (z. B. unerlaubtes Fahren auf dem Gehweg, Vermeiden von bestimmten Wegen aufgrund der Furcht vor Übergriffen und sexuellen Belästigungen), welches wiederum in Wechselwirkung mit dem Sicherheitsempfinden steht, sodass sich Sicherheitsempfinden und Verhalten gegenseitig beeinflussen.

Ohne eine Aktivierung bisheriger Nichttradfahrer\*innen und Förderung von Neu- und Wiederaufsteiger\*innen ist die Erhöhung des Fahrradanteils über ein gewisses Maß kaum möglich.



### Ziele

Erhöhung der subjektiven Sicherheit bei Gruppen von Verkehrsteilnehmenden mit erhöhtem Sicherheitsbedarf (Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/Behinderungen).

## Status quo

Bezogen auf die Verkehrssicherheit spielen im Allgemeinen drei Faktoren eine wichtige Rolle: neben den individuellen Eigenschaften der Radfahrenden (z. B. (Nicht-)Radfahrertyp, Alter) und ihrem Verhalten die vorgefundene Infrastruktur (z. B. Art der Radverkehrsanlage) sowie die allgemeine Verkehrslage (z. B. Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeiten). Während sich die objektive Verkehrssicherheit im Unfallgeschehen widerspiegelt, kann die subjektive Sicherheit aus den verschiedensten Gründen abseits der Unfallhäufungspunkte niedrig sein und z. B. dazu führen, dass das Fahrrad gar nicht oder die vorhandene Infrastruktur nicht wie vorgesehen genutzt wird und z. B. der Radweg in der Gegenrichtung genutzt wird. Fehlende soziale Sicherheit (Angst vor Überfällen, sexuellen Belästigungen) führt auch dazu, dass bestimmte Wege gar nicht genutzt oder zu bestimmten Zeiten nicht genutzt werden und somit die Mobilität einschränken – besonders von Frauen und älteren Menschen.

Das Sicherheitsgefühl derjenigen, die mit dem Rad unterwegs sind, nimmt zu. Dies ist ein Ergebnis des Fahrradmonitors 2019 (SINUS-Institut 2019).<sup>1</sup> So geben 56 Prozent der Radfahrenden an, dass sie sich sehr bzw. eher sicher im Straßenverkehr fühlen. 2017 hatten 53 Prozent der Radfahrenden dieses Gefühl und 2015 waren 51 Prozent dieser Meinung. Gleichzeitig ist der Anteil derjenigen, die sich nicht sicher fühlen mit 44 Prozent vergleichsweise hoch. Differenziert man diejenigen, die sich eher unsicher fühlen, nach Alter und Geschlecht, wird deutlich, dass sich Frauen unsicherer fühlen als Männer und bei der Altersverteilung die Gruppe der 50- bis 59-Jährigen (s. Abb. 17).

Beim Verhältnis Stadt/Land kommt die SINUS-Studie zu dem Ergebnis, dass sich auf dem Land auf der meist genutzten Infrastruktur (Fahrbahn ohne markierte Radfahrstreifen (51 Prozent)) 80 Prozent der Radfahrenden unsicher fühlen. In der Stadt sind es lediglich 34 Prozent (meist genutzte Infrastruktur Fahrbahn mit separat markiertem Radfahrstreifen (53 Prozent)). Der Grund für die Unsicherheit auf dem Land sind häufig rücksichtslose Autofahrende (62 Prozent), in den Städten ist zu viel Verkehr die am häufigsten genannte Ursache für die Unsicherheit (69 Prozent) (SINUS-Institut 2019).

Ziel muss es deshalb sein, Situationen, in denen sich Radfahrende gefährdet oder überfordert fühlen, zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wird auch von fehlertoleranter Infrastruktur gesprochen.<sup>2</sup> Dazu gehört auch, Angsträume bzw. angstaustösende Stellen (z. B. dunkle, nicht einsehbare Unterführungen) zu beseitigen.

Neben der Verbesserung der Infrastruktur<sup>3</sup> und Schulungsmaßnahmen kann mit Kampagnen, die zur gegenseitigen Rücksichtnahme aufrufen, ein guter Beitrag zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsklimas geleistet werden. Dazu gibt es bundesweit eine Reihe von Beispielen wie die Kampagnen „Rücksicht – besser als Vorsicht“ (BMVI), „Kopf an. Motor aus“ (BMU), Kommunikationsinitiative RadKULTUR (Land Baden-Württemberg), „Sicher durch Münster“ (Stadt Münster), „Aktion plus 5“ (Stadt Heidelberg).

<sup>1</sup> In der Studienreihe „Fahrradmonitor“ werden die Einstellungen der Deutschen zum Thema Radfahren erhoben. Diese Studie wird seit 2009 alle zwei Jahre vom SINUS-Institut durchgeführt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragt. Die Ergebnisse des FahrradMonitors 2019 basieren auf einer Online-Befragung von 3.053 Personen, die repräsentativ für die deutschsprachige Bevölkerung im Alter von 14–69 Jahren ist (SINUS-Institut 2019).

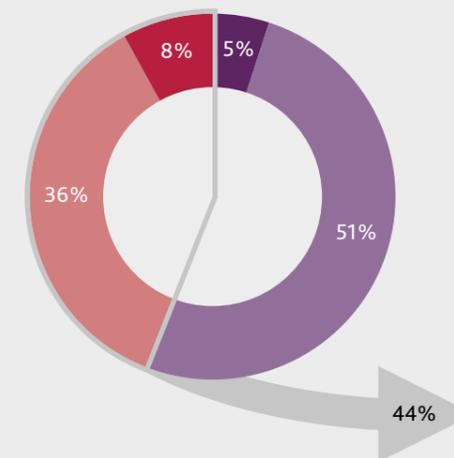
<sup>2</sup> Fehlertolerant sind Radverkehrsanlagen, bei denen Fehlverhalten nicht unmittelbar zu Konflikten beziehungsweise zu Unfällen führt (ausreichend dimensioniert, ohne Kanten, klare Kontraste).

<sup>3</sup> S. Kap. „Verkehrssicherheit (objektiv): Unfallgeschehen des Radverkehrs“, S. 37.

Abb. 17: Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

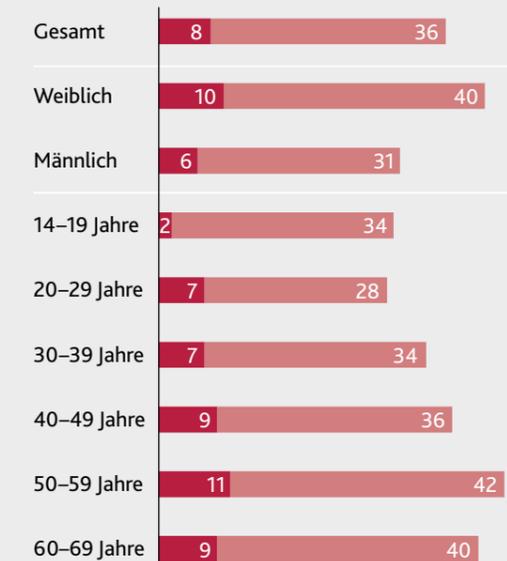
### Subjektives Sicherheitsgefühl

„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



### Getrennt nach Soziodemografie

Angaben in Prozent; N = 2.376; Radfahrende



■ Überhaupt nicht ■ Eher nicht ■ Eher unsicher ■ Ja, sehr ■ Ja, meistens

Quelle: Eigene Darstellung nach SINUS-Institut (2020).



## Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen im Bereich subjektive Verkehrssicherheit und Verhaltenskompetenz umfassen abgestimmte Kommunikationsaktivitäten zwischen den verschiedenen Akteuren zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr und der Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Radfahrenden, besonders bei Gruppen mit erhöhtem Sicherheitsbedarf wie Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/Behinderungen.

### Mögliche Maßnahmen Land

Eine landesweite Kampagne „Sicher miteinander“ soll Sicherheitsthemen für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden (unterwegs zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Pkw) ansprechen und zur gegenseitigen Rücksichtnahme sensibilisieren. Dazu zählen z. B. Aktivitäten zur Stärkung der Regelkenntnisse, Informationen zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr, auch bei verschiedenen Radverkehrsführungen wie Schutzstreifen, Radfahrstreifen, aber auch Initiierung von Anreizsystemen wie z. B. Rabatte bei Fahrradinspektionen.

Weitere mögliche Maßnahmen auf Landesebene sind ein jährlich stattfindender landesweiter Aktionstag an den allgemeinbildenden Schulen zum Thema „Fahr Rad – aber sicher“, der mit den Themen Ernährung und Gesundheitsfaktor Radfahren verknüpft werden sollte. Die aus den 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts bekannte Sendung „Der 7. Sinn“ sollte in Kooperation mit der Landesrundfunkanstalt neu gestaltet und über die Landesrundfunkprogramme ausgestrahlt werden.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Nach dem Vorbild der Kinderunfallkommission der Stadt Kaiserslautern sollten die Kommunen derartige Kommissionen einrichten. Neben dem Hauptziel, die Unfälle mit Kinderbeteiligung zu reduzieren, werden in Kaiserslautern Informationstage durchgeführt, Informationsmaterialien erstellt, Hol- und Bringzonen vor Schulen eingerichtet. Die Einrichtung solcher Kommissionen sowie die Arbeit in diesen Kommissionen mit den unterschiedlichen Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit fördert die Kooperation und unterstreicht die Bedeutung der Verkehrssicherheit der Gruppe der Kinder, die möglichst eigenständig und sicher unterwegs sein sollen.

# MOBILITÄT SERZIEHUNG UND MOBILITÄT SBILDUNG



## Leitsätze

*Die Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur ist eine zentrale Aufgabe, die weit über die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen hinausgeht. Sie zielt auf die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und Stärkung der Mobilitätskompetenz aller Bürger\*innen.*

*Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sollen alle Verkehrsteilnehmende verstärkt zu gegenseitiger Rücksichtnahme und einem regelkonformen Verhalten angehalten werden.*



## Einführung

Mobilitätserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe und eine zentrale Aufgabe, die weit über die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen hinausgeht. Sie umfasst Aspekte von Verkehrssicherheitserziehung, d. h. die Vermittlung von Mobilitätskompetenz zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr.<sup>1</sup> Darüber hinaus sind in der Mobilitätserziehung auch Aspekte der Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung berücksichtigt (Umwelterziehung: Verkehrsmittelwahl, Umwelt-

belastungen durch den Verkehr; Sozialerziehung; Heranführen an gesundheitsfördernde Mobilität wie Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, Skaten ...).

Mobilitätserziehung im Sinne von Verkehrssicherheits-, Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung ist im Interesse der Sicherheit sowie der selbstbestimmten und umweltbewussten Verkehrsmittelwahl zu fördern. Sie zielt auf eine Stärkung der Mobilitätskompetenz bei Kindern, Jugendlichen

<sup>1</sup> Vgl. Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012). [https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen\\_beschluesse/1972/1972\\_07\\_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf](https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf) (Zugriff am 10.08.2020).

und Erwachsenen. Zur Mobilitätskompetenz zählt auch die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Kinder und Jugendliche sollen das Fahrrad eigenständig und auf sicheren Wegen als attraktives Verkehrsmittel erleben können. Mobilitätsverhalten wird in jungen Jahren geprägt. Mobilitäts-erziehung leistet durch die Förderung der eigenständigen Mobilität einen Beitrag zur Persönlich-

keitsentwicklung und befähigt Kinder und Jugendliche, ihre Rolle im Verkehr eigenständig und kompetent wahrzunehmen.

Radfahren schult den Gleichgewichts- und Orientierungssinn, verbessert die Konzentrationsfähigkeit sowie das räumliche Vorstellungsvermögen von Kindern. Selbstständiges Radfahren stärkt das Selbstvertrauen und die Selbstsicherheit und trägt zur Sozialkompetenz bei.

## Ziele

- Alle Kinder in Rheinland-Pfalz erhalten eine theoretische und praktische Radfahrausbildung, die sie zu einer eigenständigen, sicheren Verkehrsteilnahme am Straßenverkehr befähigt und motiviert.
- Entwicklung eines flächendeckenden Schüler-radrouthenetzes bis 2030.
- Entwicklung einer Kultur des Miteinanders und der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht in allen Altersgruppen.

## Status quo

### Radfahrausbildung

Die Radfahrausbildung ist eine wichtige Maßnahme in der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Sie beginnt bereits in den Kindergärten und wird über die Grund- und Sonderschulen und bis zur Sekundarstufe I und II fortgeführt. Schwerpunkt der Verkehrs- und Mobilitätserziehung im 3. und 4. Schuljahr an den Grundschulen und im 5. und 6. Schuljahr der Schulen für Lernbehinderte ist die theoretische und die praktische Radfahrausbildung. Die Radfahrprüfungen werden in den Jugendverkehrsschulen durchgeführt. Das Land

unterstützt diese Einrichtungen mit Zuschüssen von bis zu 40 Prozent der Kosten. Die Radfahrausbildung in den allgemeinbildenden Schulen liegt in der Zuständigkeit des Bildungsministeriums.

Im Rahmen des Projektes „Radfahren an der Grundschule“ soll das Radfahren insbesondere im Schonraum auf dem Schulhof bereits in den Klassen 1 und 2 gefördert werden. Vorbild ist das Land NRW, hier existiert das Projekt bereits für Lehrkräfte an Grundschulen.

### Verkehrssicherheitsaktivitäten und Präventionsmaßnahmen der Polizei

Durch die Polizei werden landesweit Maßnahmen zur Förderung der Radfahrfähigkeit angeboten. Dazu werden Verkehrssicherheitsberater\*innen grundsätzlich auf jeder Polizeidienststelle eingesetzt. Pflichtaufgabe ist die Durchführung der Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen und die Radfahrprüfung. Weitere Aktivitäten

sind die Durchführung von Informationsabenden zu Verkehrssicherheitsthemen (altersübergreifend), oft in Zusammenarbeit mit den Radverkehrsbeauftragten der Kommunen oder dem ADFC (Registrierung von Fahrrädern), Aufklärung zur Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit von bzw. im Zusammenhang mit Fahrrädern, Auskunft und Information zu rechtlichen Fragestellungen.

Abb. 18: Infobroschüre „Sicher zur Schule“



### Weitere Aktivitätsfelder

Das Forum Verkehrssicherheit Rheinland-Pfalz (Verkehrsforum) ist ein Zusammenschluss vieler Sicherheitspartner, die sich unter Federführung des MWVLW für die Verkehrssicherheit mit gemeinsamen Initiativen einsetzen. Das Verkehrsforum arbeitet eng mit der Landesverkehrswacht Rheinland-Pfalz zusammen und unterstützt deren Verkehrssicherheitsarbeit. Die Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche ist zentraler Ansprechpartner zum Thema Verkehrssicherheit/Mobilitätserziehung.

Als Beispiel wird hier das Projekt „Fit für den Straßenverkehr“, eine Praxisfortbildung für Erzieherinnen und Erzieher genannt. Hierbei handelt es sich um ein Kooperationsprojekt der Unfallkasse mit dem Verkehrsforum. Seit 2021 bietet die Unfallkasse einen praktischen Fortbildungsnachmittag für Erzieher\*innen an.

Die Lehrkräfte sind bisher nicht speziell im Bereich nachhaltige Mobilität und Radverkehr geschult worden.

## Aktuelle Aktivitäten

Aktionsprogramm „FahrRad... aber sicher“: Hierbei handelt es sich um ein Bundesprogramm der Deutschen Verkehrswacht mit Unterstützung des BMVI. Inhalt und Ziel ist, über verkehrssicheres Radfahren zu informieren, Unfallrisiken deutlich zu machen und praktische Hilfe anzubieten. Im Rahmen eines Aktionstages ist im Juni 2020 am Theresianum-Gymnasium in Mainz in Kooperation mit Alban Schüler und der Verkehrswacht Mainz auf das Programm aufmerksam gemacht worden.

Arbeit an dem Projekt „Sichere Radwege für Schüler“. Vorbild ist das Projekt „Besser zur Schule“

aus Hessen mit dem Schülerradrouthenetz und Schulradrouthenplaner.

Die Aktivitäten im Bereich der schulischen Mobilitätsbildung als Ergebnis der Kommunalumfrage zeigen, dass die Erlangung des Fahrradführerscheins und Fahrradkontrollen überwiegen, Projektwochen oder -tage werden nicht durchgeführt (s. Abb. 19).

Ein Gesamtkonzept zur Verkehrssicherheitsarbeit haben die Städte Kaiserslautern und Landau/Pfalz. In Kaiserslautern wird jährlich mit Schulbeginn ein „Tag des Kindes“ durchgeführt, u. a. mit Beteiligung von ADFC, ADAC, Polizei, TÜV, Verkehrswacht und Stadtverwaltung.

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Zur Stärkung der Mobilitätskompetenz von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen wird ein landesweites Kurs- und Trainingsprogramm Radkompetenz aufgelegt. Das Kurs- und Trainingsprogramm umfasst u. a. Angebote zur Verbesserung der Regelkenntnis, die Einrichtung von Frühradfahren in Kindertagesstätten, aber auch Kurs- und Trainingsprogramme zum Radfahren an weiterbildenden Schulen und Berufsschulen und Senioreneinrichtungen sowie Radfahrtrainings in Kombination mit Sprachkursen (s. Kap. „Gesellschaftliche Teilhabe“, S. 85).

Die Radfahrausbildung an den Grund- und Förderschulen soll flächenhaft verankert und kontinuierlich ausgebaut werden. Dazu zählt die verlässliche Finanzierung der Jugendverkehrsschulen sowie eine Evaluierung und Weiterentwicklung der Radfahrausbildung. Bei der Umsetzung werden die Grund- und Förderschulen und die weiterführenden Schulen differenziert betrachtet. So werden in den Grund- und Förderschulen neben den Fahrrädern auch City-Roller (Kickboards) mit in die Betrachtung gezogen.

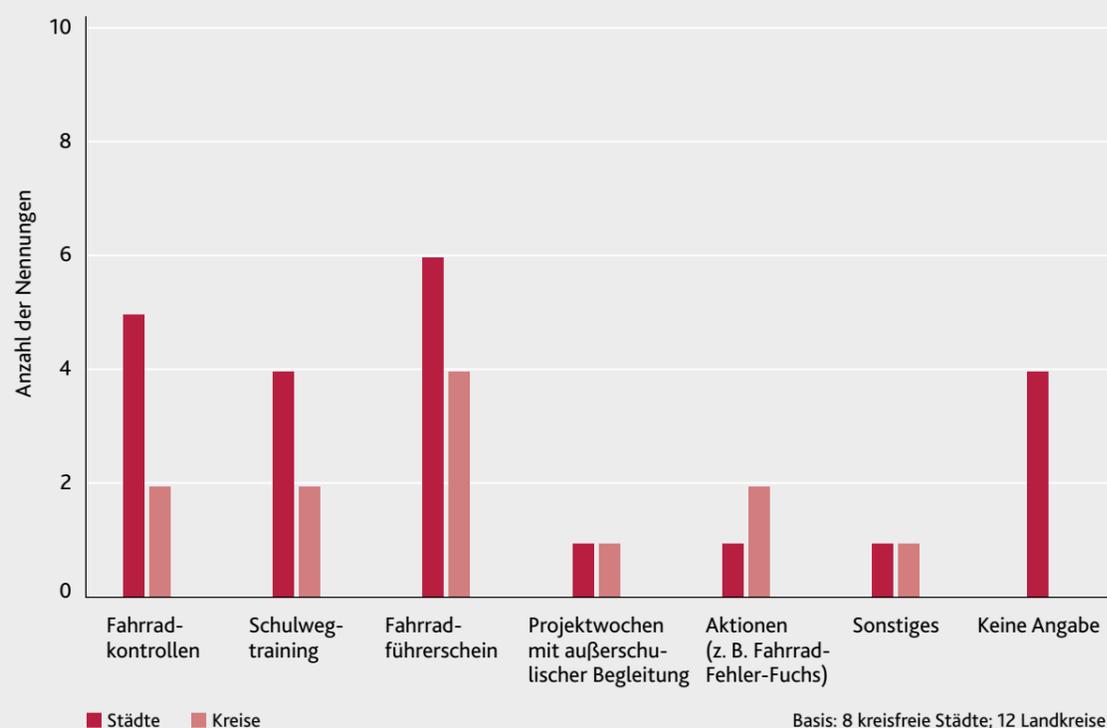
Weitere Schwerpunktmaßnahmen sind die Erarbeitung eines Erlasses „Sicherer Schulweg“ und die Konzeption und Einführung des Projektes „Schülerradrouthenetz und Schulradrouthenplaner“ nach dem Vorbild des Landes Hessen. Das Projekt soll durch ein landesweites webbasiertes georeferenziertes Informationssystem (z. B. Internetportal [radwanderland.de](http://radwanderland.de)) und eine Beratungsstelle unterstützt werden.

Weitere mögliche Maßnahmen auf Landesebene betreffen die Erarbeitung eines Programms zur fächerübergreifenden Mobilitätsbildung an allgemeinbildenden Schulen (auf der Grundlage der KMK-Richtlinien von 2012), die verbindliche Verankerung von Verkehrssicherheitstagen an Schulen in den Lehrplänen, landesweit ein Verkehrssicherheitstag an den Schulen (s. Kap. „Subjektive Verkehrssicherheit“, S. 45). Von Bedeutung ist die Förderung der Aus- und Fortbildung von Lehrkräften, Erzieher\*innen und in den Polizeidienststellen. Dazu werden entsprechende Konzepte (z. B. die Erarbeitung eines Konzeptes zum Thema Radverkehr / nachhaltige Mobilität für Lehrkräfte) erstellt, die Einrichtung von Verkehrssicherheitsberater\*innen in den Polizeidienststellen wird unterstützt. Das Land richtet jährlich den Landespreis „Fahrradfreundliche Schule“ aus.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Mögliche Maßnahmen auf kommunaler Ebene umfassen die Einrichtung von Kinderverkehrsunfallkommissionen (s. Kap. „Subjektive Verkehrssicherheit“, S. 45) und die zeitgemäße Ausstattung und Unterhaltung der Jugendverkehrsschulen. Vor allem im ländlichen Raum sollen zur Stärkung der Mobilitätskompetenz und Vorbereitung auf die Radfahrprüfung verstärkt Jugendverkehrsschulen eingerichtet werden.

Abb. 19: Aktivitäten zur schulischen Mobilitätserziehung in den Kommunen



Quelle: Kommunalumfrage.

# HANDLUNGSFELD 3: VERKNÜPFUNG: FAHRRADPARKEN, INTER- UND MULTIMODALITÄT

Ein gutes Angebot zum Fahrradparken zu Haus und an den Zielen des Radverkehrs hat für die Fahrradnutzung einen hohen Stellenwert. Im Flächenland Rheinland-Pfalz mit vergleichsweise dünn besiedelten ländlichen Räumen ist eine intermodale Verknüpfung von Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln für eine klima- und ressourcenschonende Mobilität von großer Bedeutung.

## Leitsätze

*Gute Angebote zum Fahrradparken auf der gesamten Mobilitätskette von zu Hause bis zu den Zielen des Radverkehrs besitzen einen hohen Stellenwert für die Fahrradförderung. Gute Abstellanlagen steigern die Bereitschaft zur Nutzung höherwertiger und damit in der Regel verkehrssicherer Fahrräder.*

*Es soll ein flächendeckendes Grundangebot an guten Fahrradparkanlagen an allen Quellen und Zielen des Radverkehrs angestrebt werden. Bei höherer Bedeutung und höheren Anforderungen an die Qualität des Abstellens sollen ergänzend auch bewirtschaftete Formen zum Einsatz kommen.*

*Rechtliche Rahmenbedingungen und die sich daraus ergebenden Anforderungen und Chancen für die Radverkehrsförderung sollten aktiv kommuniziert werden. Entsprechende Erfordernisse und Anpassungen im Bauordnungsrecht sind aufzuzeigen.*

## FAHRRADPARKEN

### Einführung

Ein gutes Angebot zum Fahrradparken zu Haus und an den Zielen des Radverkehrs hat für die Fahrradnutzung einen hohen Stellenwert. So stellen ungünstige Abstellbedingungen zu Haus einen relevanten Reiseantrittswiderstand dar. Die Abstellplätze sollen den Fahrrädern einen sicheren Halt geben und erlauben, das Fahrrad mit dem Rahmen anzuschließen. Für längere Abstellzeiten empfehlen sich Überdachungen. Wichtig sind eine soziale Kontrolle, gute Einsehbarkeit und eine Beleuchtung.

Im Hinblick auf die zunehmende Verbreitung höherwertiger Fahrräder<sup>1</sup> gewinnen vandalismus- und diebstahlsichere Fahrradparkanlagen an Bedeutung. Bei längerer Abstelldauer empfehlen sich Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck und Ladestationen für Pedelec-Akkus. Auch auf die Verkehrssicherheit hat das Thema Einfluss, da viele Alltagsradfahrende bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten oft weniger sicher ausgestattete „Zweiträder“ nutzen.

<sup>1</sup> Der Durchschnittspreis eines Fahrrades hat sich von 2004 mit 341 Euro bis 2019 mit 982 Euro fast verdreifacht (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband 2020).



## Ziele

- Bei allen genehmigungspflichtigen Bauvorhaben werden ab 2022 anforderungsgerechte Fahrradabstellplätze eingerichtet.
- Bei allen Schulbauvorhaben werden ab 2022 anforderungsgerechte Fahrradabstellplätze eingerichtet.
- Für 10 Prozent der Einwohner\*innen in Ober-, Mittel- und Grundzentren sollen bis 2030 in ihrer Kommune öffentlich zugängliche Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Bei höherer Bedeutung und höheren Anforderungen an die Qualität des Abstellens sollen ergänzend auch bewirtschaftete Formen zum Einsatz kommen.<sup>2</sup>

## Status quo

### Öffentliche Abstellplätze

In den kreisfreien Städten finden sich unterschiedliche Ausstattungen mit öffentlichen Abstellplätzen: Nach der Kommunalumfrage werden in einer der Städte über 60 Abstellplätze je 1.000 Einwohner angeboten, in drei Städten dagegen auch weniger als 20 Abstellplätze je 1.000 Einwohner. Hiernach bieten die beiden Städte mit dem größten Angebot für 6,6 Prozent bzw. 3,2 Prozent der

Einwohner\*innen öffentliche Abstellplätze an, drei Städte aber auch nur für 1 Prozent bis 2 Prozent der Einwohner\*innen. Hier besteht insbesondere vor dem Hintergrund eines angestrebten stärkeren Radverkehrs noch erheblicher Handlungsbedarf.

Bei der Kommunalbefragung wurde nach der Qualität der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum gefragt. Die Auswertung zeigt, dass Rahmenhalter oder Vorderradgabelhalter als (in der Regel) anforderungsgerechte Abstellanlagenform bei Neuanlagen in allen Städten in bereits hohem Maße Anwendung finden. In einigen Städten stellen Vorderradhalter, in denen ein Fahrrad nicht kippsicher abgestellt werden kann, noch etwa 10–20 Prozent der öffentlichen Abstellplätze. Für Städte mit einem bereits hohen Radverkehrsanteil gewinnt in den Innenstädten zunehmend das Platzproblem an Bedeutung. Mit Standard-Reihenanlagen im öffentlichen Straßenraum sind die Mengen in den zentralen Stadtbereichen oft nicht mehr zu bewältigen.

Vor allem an Schulen bestehen erhebliche Defizite bei der Ausstattung und Qualität der Fahrradabstellanlagen. Aber auch in dicht bebauten Stadtteilen, wie etwa Gründerzeitvierteln mit dichten Wohnnutzungen, oder an öffentlichen Gebäuden

Abb. 20: Fahrradpavillon Mainz



stehen oftmals keine qualitativ anforderungsgerechten Abstellplätze zur Verfügung. Die Landeshauptstadt Mainz und die Mainzer Verkehrsgesellschaft machen hier ein besonderes, auch bundesweit beispielhaftes Angebot: Anwohnerinnen und Anwohner können in einem Fahrradpavillon witterungsgeschützte Abstellplätze mieten. Die Gestaltung des Pavillons geht dabei auf einen Architekturwettbewerb zurück (s. Abb. 20).

Gesicherte Abstellplätze in Fahrradboxen, Fahrradparkhäusern oder Sammelschließanlagen werden bislang an einer Reihe von Bahnhöfen etwa in Bingen, Kaiserslautern, Speyer, Konz oder Annweiler/Trifels, aber kaum für das Fahrradparken außerhalb von Bike-&-Ride-Anlagen angeboten.

In Rheinland-Pfalz haben die Kommunen gemäß § 47 Abs. 4 und 5 Landesbauordnung (LBauO) die Möglichkeit, Kfz-Stellplatzablösebeträge für Fahrradparkanlagen zu verwenden. Dies können in nennenswertem Umfang allerdings nur größere Städte nutzen.

### Abstellplatzpflicht im Bauordnungsrecht

Die Zuständigkeiten des Landes für das Fahrradparken (ohne Bike & Ride) sind begrenzt und beschränken sich im Wesentlichen auf die eigenen Liegenschaften sowie auf die Gestaltung des Ordnungsrahmens. Hier ist insbesondere die LBauO zu nennen. Die Städte und Gemeinden können nach § 88 Abs. 3 Nr. 4 LBauO durch eine Ortssatzung Regelungen für Fahrrad-Abstellplätze bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden treffen. Hierin können sie die erforderliche Größe, die Lage, die Ausstattung und die Anzahl der unterzubringenden Fahrräder festlegen. Einzelne kreisfreie Städte – wie etwa Speyer – haben eine entsprechende Ortssatzung erstellt oder planen dies. Einige Städte – wie etwa Kaiserslautern – arbeiten mit verwaltungsbindenden Richtzahlen. In mehreren Städten, die an der Kommunalumfrage teilgenommen haben, bestehen jedoch keine entsprechenden Regelungen.

### Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat 2015 eine landeseinheitliche Regelung für die Fahrrad-Abstellplatzpflicht bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden getroffen. Die baden-württembergische Verwaltungsvorschrift enthält wichtige Ausführungen dazu, wie die gesetzlichen Anforderungen der Landesbauordnung zur Anzahl, Größe und Ausstattung der Stellplätze zu erfüllen sind. So schreibt sie z. B. vor, dass Fahrradabstellanlagen ein sicheres Anschließen des Fahrrads ermöglichen müssen. Die Vorgaben für die Anzahl der notwendigen Stellplätze stellen Mindestanforderungen für die Bauherinnen und Bauher-

ren dar. Für Büroräume etwa wird geregelt, dass ein Fahrradstellplatz pro 100 m<sup>2</sup> Bürofläche zu schaffen ist, bei Verkaufsstätten ist ein Fahrradstellplatz pro 50 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche notwendig.

Nach Erfahrungen kommunaler Bauordnungsbehörden haben sich die Regelungen bewährt. Unter dem bis 2015 geltenden Ortssatzungsrecht standen die Bauordnungsbehörden regelmäßig in Konflikt mit Bauherinnen und Bauherren über die Frage, „ob“ Fahrradabstellplätze erforderlich sind. Das landeseinheitliche Recht entlastet von diesen Konflikten, Diskussionen mit Bauherinnen und Bauherren thematisieren nur noch Fragen des „Wie“ einer Errichtung von Abstellplätzen.

<sup>2</sup> Der Zielansatz begründet sich in den heutigen Ausstattungen und einer angestrebten Verdoppelung des Radverkehrsanteils im Modal Split.



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Das Land prüft, die Regelungen des § 47 Landesbauordnung, um landesweit geltende Orientierungswerte für die Anzahl erforderlicher Abstellplätze und für die technische Ausführung anforderungsgerechter Abstellplätze bei Gebäudenausbauvorhaben zu präzisieren. Dies kann z. B. in einer Verwaltungsvorschrift festgelegt werden.

Das Land prüft, die Verwaltungsvorschrift „Bau und Förderung von Schulen“ des Ministeriums für Bildung vom 22.01.2010 um zusätzliche Anforderungen an die Anzahl und technische Ausführung von Fahrradabstellplätzen zu ergänzen.

Als weitere mögliche Maßnahme kann das Land Lösungen zur nachträglichen Schaffung von Abstellplätzen insbesondere in Innenstädten, in Einzelhandelsbereichen und im Geschosswohnungsbau, die auch Anforderungen der Stadtgestaltung und ggf. des Denkmalschutzes berücksichtigen, unterstützen. Hierzu können z. B. ein Leitfaden für die Umsetzung und Finanzierung und ein Pilotprojekt zählen, aber auch eine Aufnahme von Abstellplätzen als Fördertatbestand in die Programme zur städtebaulichen Erneuerung, Städtebauförderung, Altbau-Sanierungs-Förderung und zur Förderung ländlicher Zentren.

Mit einem möglichen Förderprogramm „Fahrradparken an Schulen“ kann das Land den hier verbreiteten Defiziten begegnen. Das Land wird kommunizieren, dass die Kommunen die Kfz-Stellplatzablösebeträge gemäß § 47 Abs. 5 Landesbauordnung auch für Fahrrad-Abstellplätze im öffentlichen Raum verwenden können.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Mit dem Ziel, bei Bauvorhaben anforderungsgerechte Abstellplätze herzurichten, prüfen die Bauaufsichtsbehörden der Kommunen bei genehmigungspflichtigen Bauvorhaben ab 2022 die Umsetzung der Anforderungen des § 47 LBauO.

Bei eigenen Gebäuden und Gebäuden öffentlicher Betriebe können ausreichende, qualitativ geeignete und zeitgemäße Abstellanlagen geschaffen werden.

Die Städte können Fahrradstellplatzkonzepte zur systematischen Erfassung von Angeboten und Bedarfen entwickeln und hieraus Strategien zur Angebotsverbesserung ableiten. In den Stadtzentren soll auch ein Grundangebot gesicherter Standorte für Abstellanlagen errichtet werden.



## Leitsätze

*Erforderlich ist ein landesweites B+R-Konzept, das nach Gemeindegrößenklassen und Verkehrsbedeutung differenzierte Anforderungen an Quantität und Qualität von B+R-Anlagen enthält und mit einem gestuften, priorisierten Umsetzungskonzept versehen ist. Dabei ist auch ein Grundangebot für Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungspunkten im ländlichen Raum zu berücksichtigen.*

*Durch Verbesserungen der Rahmenbedingungen bei allen Prozessbeteiligten in den Bereichen Planung, Finanzierung, Flächenbereitstellung und Umsetzung soll ein deutlicher Ausbau des Angebotes an Fahrradstationen erreicht werden.*

## BIKE-&-RIDE-SCHNITTSTELLEN



### Einführung

Insbesondere in einem Flächenland wie Rheinland-Pfalz mit den zum Teil großen Entfernungen zwischen den zentralen Orten und ausgedehnten, vergleichsweise dünn besiedelten ländlichen Räumen ist eine intermodale Verknüpfung von Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln für eine klima- und ressourcenschonende Mobilität von großer Bedeutung. Mit dem Fahrrad (insbesondere auch dem Pedelec) als Zubringer zu den ÖPNV-Stationen ist auch für große Entfernungen eine echte Alternative zum MIV gegeben. Das Fahrrad erschließt gerade im ländlichen Raum die „letzte Meile“ wirtschaftlicher als der ÖPNV und kann ihm neue Kunden zutragen. Voraussetzung dafür sind neben einem attraktivem ÖPNV-Angebot und sicher nutzbaren

Radverkehrsanlagen auch gute Angebote zum Fahrradparken.

Gerade Fahrradstationen mit gesicherten Abstellplätzen, einem ergänzenden technischen Service und Fahrradvermietung haben einen sehr hohen Stellenwert bei der Förderung des Radverkehrs: Im Rahmen der Standort- und Potenzialanalysen Bike & Ride der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden die Erfahrungen bestehender Fahrradstationen mit mehrjähriger Betriebsdauer ausgewertet. Die Gesamtnachfrage nach Bike-&-Ride-Plätzen an den hier untersuchten Bahnhöfen stieg hiernach um etwa 70 Prozent.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://www.infravelo.de/projektarten/fahrradparken/standort-und-potenzialanalysen>, Zugriff am 01.09.2020.

## Ziele

- Verdoppelung der Anzahl der B+R-Nutzenden bis 2030.
- Durch Verbesserungen der Rahmenbedingungen bei allen Prozessbeteiligten in den Bereichen

Planung, Finanzierung, Flächenbereitstellung und Umsetzung soll eine deutliche Erhöhung der Anzahl an Bike-&-Ride-Angeboten und an Fahrradstationen erreicht werden.

## Status quo

Belastbare Angaben zur Anzahl von Bike-&-Ride-Plätzen in Rheinland-Pfalz liegen nicht vor. Für einen Überblick können Daten der Landesdatenbank RADIS herangezogen werden. Diese verzeichnet für Rheinland-Pfalz etwa 5.800 Fahrradabstellplätze im Umfeld von Bahnhöfen, die sich grundsätzlich Bike-&-Ride-Anlagen zuordnen lassen können.<sup>2</sup> Dies würde im landesweiten Durchschnitt einer Ausstattung von 1,4 Bike-&-Ride-Plätzen je 1.000 EW entsprechen.

Mit etwa 530 Plätzen in Fahrradboxen haben gesicherte Plätze einen Anteil von 9,2 Prozent an den Bike-&-Ride-Plätzen. An 21 Bahnhöfen stehen Ladestationen für Pedelec-Akkus zur Verfügung.

Nach der Kommunalumfrage finden sich in den kreisfreien Städten unterschiedlich gute Ausstattungen mit Bike-&-Ride-Anlagen. An den Bahnhöfen in Landau in der Pfalz und Speyer stehen etwa 610 bzw. 460 Bike-&-Ride-Plätze zur Verfügung, dies entspricht einer Ausstattung von 13 bzw. neun Bike-&-Ride-Plätzen je 1.000 Einwohner. In den anderen Städten, die an der Umfrage teilgenommen hatten, liegen die Ausstattungen dagegen nur bei einem bis drei Plätzen je 1.000 EW.

Als Altbestand finden sich in den kreisfreien Städten oft noch Vorderradhalter, die Fahrrädern keine

Standsicherheit bieten. Neuere Anlagen (mindestens seit 2015) dagegen werden technisch z. B. als Rahmenhalter so ausgeführt, dass sie den Anforderungen an Standsicherheit und Diebstahlprävention entsprechen. Nach den verfügbaren Daten aus der Kommunalumfrage kann der Anteil überdachter Plätze auf etwa 50 Prozent geschätzt werden. Der Anteil gesicherter Bike-&-Ride-Plätze (Sammelschließanlagen, Boxen) beträgt an den Bahnhöfen nach der Kommunalumfrage im Durchschnitt etwa 10 Prozent und örtlich bis zu etwa 20 Prozent.

An einzelnen Bahnhöfen wie z. B. in Worms bestehen auch Fahrradstationen mit gesicherten Plätzen und ergänzenden Angeboten wie einer Fahrradvermietung und einem Reparaturservice. Verglichen etwa mit Nordrhein-Westfalen, wo – unterstützt durch ein Förderprogramm des Landes – etwa 70 Fahrradstationen in Betrieb sind, finden sich in Rheinland-Pfalz insgesamt jedoch sehr wenige Fahrradstationen.

Die Umfrage unter den Landkreisen gibt Hinweise, dass es an kleineren Bahnhöfen noch einen großen Altbestand an Vorderradhaltern gibt. In jüngerer Zeit allerdings werden an kleineren Bahnhöfen vermehrt Bike-&-Ride-Anlagen mit anforderungsgerechten Abstellplatztypen eingerichtet. Hierzu

zählen z. B. überdachte Anlagen in Traben-Trarbach oder gesicherte Plätze in Konz oder Annweiler/Trifels. Für eine stärkere Nutzung von hochwertigen Fahrrädern oder Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr werden auch an kleineren Bahnhöfen landesweit jedoch noch sehr wenige gesicherte Plätze angeboten.

Abb. 21: Fahrradparkhaus am Bahnhof Ingelheim



<sup>2</sup> Landesdatenbank RADIS, die aus der touristischen Datenbank Deskline sowie dem OSM-Datenbestand besteht. Ausgewertet wurden bei Bahnhöfen die Abstellanlagen in einer Entfernung von 100 m zu den Bahnhofseingängen, sowie bei gesicherten Bike-&-Ride-Anlagen (Sammelschließanlagen bzw. Fahrradgaragen) die Abstellanlagen in einer Entfernung von 200 m.



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Das Land kann ein Bike-&-Ride-Konzept erstellen, das einen detaillierten Überblick zur Ist-Situation gibt und Bedarfszahlen und Standards für Ausstattungen definiert. Beispielhaft kann hierfür das Bike-&-Ride-Konzept für Baden-Württemberg sein, aus dem u. a. Hinweise zur Ausstattung auf Rheinland-Pfalz übertragen werden können.

Weiterhin kann das Land auf Basis des Bike-&-Ride-Konzeptes prüfen, ob ein Landesprogramm – ähnlich wie in Nordrhein-Westfalen – ein deutlich größeres Angebot an Fahrradstationen sinnvoll unterstützen könnte. In diesem Fall sollten entsprechende Umsetzungs- und Finanzierungsstrukturen entwickelt werden.

Landesweit könnten auf Basis dieser Analyse zusätzliche Bike-&-Ride-Stellplätze im Schienenpersonenverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr in dem Umfang eingerichtet werden, wie es eine Verdoppelung der Anzahl der Bike-&-Ride-Nutzenden erfordert. Das Land kann die Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Kommunen bei der Umsetzung entsprechend unterstützen. Dabei findet auch eine Modernisierung bestehender Anlagen Berücksichtigung.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von SPNV-Halten und Daseinsgrundfunktionen im ländlichen Raum sollen künftige Empfehlungen des Forschungsvorhabens „e-Velo 2“ einbezogen werden.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/regional

In den kreisfreien und den großen kreisangehörigen Städten sollte die Ausstattung bis zum Jahr 2030 auf mindestens 15 Bike-&-Ride-Plätze je 1.000 EW gesteigert werden. Für einzelne Städte – wie etwa Speyer oder Landau in der Pfalz – mit schon

heute guten Ausstattungen sollte der Bedarf an noch höheren Ausstattungen geprüft werden. Besonders im Hinblick auf eine stärkere Pedelec-Nutzung sollte der Anteil gesicherter Plätze mindestens 20 Prozent betragen.

An allen Bahnhöfen und an zentralen Bushaltestellen der ländlichen Zentren soll bis 2030 ein Grundangebot an öffentlich nutzbaren und an gesicherten Bike-&-Ride-Plätzen geschaffen werden. Auch hier kommt gesicherten Plätzen zur Förderung der Pedelec-Nutzung als ÖV-Zubringer eine besondere Bedeutung zu.

Abb. 22: Bike-&-Ride-Anlage Traben-Trarbach



Innerhalb der Nahverkehrsverbünde sollen einheitliche Abstellplatztypen für gesichertes Bike & Ride angeboten werden (z. B. bei Fahrradboxen). Die Mietdauer für gesicherte Abstellplätze, die derzeit vor allem auf Dauerkunden orientiert sind, sollte im Hinblick auf Spontankunden flexibilisiert werden.

## FAHRRADMITNAHME

### Leitsatz

*Für die Fahrradmitnahme im Busverkehr sollten geeignete interaktive Lösungsansätze identifiziert, bekannt gemacht und zu einer breiteren Anwendung geführt werden.*

### Einführung

Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder bieten neue Angebote für ÖV-Fahrgäste. Bei einem Ausflug mit dem Fahrrad oder dann, wenn am Zielbahnhof kein Fahrrad zur Weiterfahrt verfügbar ist, erleichtern sie eine durchgängige Mobilität.

Insbesondere im ländlichen Raum, in topografisch bewegten Gebieten sowie im Freizeit- und radtouristischen Verkehr macht die Fahrradmitnahme teilweise erst die Fahrt im Umweltverbund mög-

lich. Auch im Alltagsverkehr sichern Mitnahmemöglichkeiten Wegekettens und erhöhen die Flexibilität der ÖV-Fahrt.

Allerdings ist die Fahrradmitnahme in den Kapazitäten der Schienenfahrzeuge und der Busse begrenzt. Im Vergleich zu Bike & Ride hat die Fahrradmitnahme daher quantitativ eine deutlich geringere Bedeutung.

### Ziele

■ Landesweit harmonisierte, durchgehende und einfach verständliche Mitnahmeregelungen im öffentlichen Verkehr.

■ Für die Fahrradmitnahme im Busverkehr sollten bis 2023 geeignete interaktive Lösungsansätze identifiziert, bekannt gemacht und in Rheinland-Pfalz bis 2030 zu einer breiteren Anwendung geführt werden.

## Status quo

Im Schienenregionalverkehr können Fahrgäste an den Werktagen zwischen sechs und neun Uhr ein Fahrrad in der Regel bei ausreichendem Platz kostenpflichtig mitnehmen, außerhalb dieser Zeiten und an Wochenenden ist die Mitnahme grundsätzlich kostenlos möglich. Im Gebiet des Karlsruher Verkehrsverbundes können Inhaber\*innen einer BahnCard 100 ein Fahrrad auch in der Morgenspitze kostenlos mitnehmen, in anderen Verkehrsverbänden gibt es dieses Angebot nicht. Im Busverkehr ist die Mitnahme hingegen unterschiedlich geregelt. In mehreren Verbänden ist sie an Werktagen zwischen sechs und neun Uhr ausgeschlossen, in anderen Verbänden dagegen grundsätzlich möglich. Auf vielen Buslinien mit Schülerverkehr ist die Fahrradmitnahme auch in der Mittagszeit ausgeschlossen. Die Beförderung von

Rollstühlen und Kinderwagen hat in allen Verbänden Vorrang vor der Fahrradmitnahme. Zusammengefaltete Falträder gelten als Gepäckstücke und können durchgängig kostenlos mitgenommen werden, für Pedelecs gelten teilweise Einschränkungen.

Ein für die Fahrgäste leicht verständlicher, landesweiter Überblick über die Mitnahmemöglichkeiten und -regelungen – insbesondere auch für verbundübergreifende Fahrten – liegt noch nicht vor.

Von den etwa 400 Bahnhöfen im Land sind seit 1996 260 Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut worden. Damit sind auch die Bahnsteige für Personen mit einem Fahrrad leichter zugänglich.

Abb. 23: Streckennetz der RadBusse



Quelle: [https://www.radbusse.de/pages/de\\_de/infos.php](https://www.radbusse.de/pages/de_de/infos.php) (Zugriff am 18.12.2020).

Insbesondere in den Spitzenzeiten können mitgenommene Fahrräder den Platz für andere Fahrgäste einengen. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar bietet seinen Kund\*innen daher Falträder und Faltpedelecs zu einem ermäßigten Preis an. Diese verbrauchen weniger Platz und entschärfen Konflikte mit anderen Fahrgästen.

Vor allem für den Radtourismus werden im nördlichen Landesteil in der Fahrradsaison RadBusse mit bis zu 22 Mitnahmeplätzen auf speziellen Anhängern oder auf Hecklastträgern angeboten. Für die Fahrräder und die Platzreservierung werden zusätzliche Entgelte erhoben.

Im Rems-Murr-Kreis wird im Rahmen des Pilotprojektes „Fahrrad2Go“ die kostenlose und zeitlich unbegrenzte Fahrradmitnahme in Bussen getestet. In speziell ausgerüsteten Bussen ist der Transport von je zehn Rädern möglich. Die Fahrräder

Abb. 24: RadBus mit Fahrradanhänger



werden an Halterungen im Bus und am Heck des Busses transportiert. Dieses Angebot zielt auch auf den Alltagsverkehr in einer topografisch bewegten Region.

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Ein Handlungsschwerpunkt liegt auf der Harmonisierung der zeitlichen und tariflichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in den Verkehrsverbänden des Landes sowie bei verbundübergreifenden Fahrten. Besonders berücksichtigt werden hierbei auch Strecken zu touristisch bedeutsamen Zielen.

Ein zweiter Handlungsschwerpunkt liegt auf der Kommunikation guter Angebote zur Fahrradmitnahme. Technische Lösungen, die eine Mitnahme erleichtern oder überhaupt erst möglich machen, sollen auch bei der Förderung der Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt werden.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Das Angebot RadBus zur Mitnahme im ländlichen Raum sollte vom nördlichen Landesteil stärker in den Süden des Landes ausgeweitet werden. Die Verkehrsverbände im Land Rheinland-Pfalz könnten vergünstigte Falträder für ihre Kunden, so wie es auch der VRN anbietet, ebenfalls vermarkten und damit Konflikte zwischen Fahrrädern und anderen Fahrgästen entschärfen. Die Bedingungen für einen barrierefreien Zugang der Bahnsteige sollen kontinuierlich verbessert werden.

## Leitsatz

Die Integration ÖV–Rad z. B. durch Dienstleistungsangebote, bauliche Schnittstellen, Tarife und Marketingaktivitäten soll verbessert werden. Mobilstationen und Fahrradverleihsysteme sind dabei wichtige Bausteine.

# SYSTEMINTEGRATION: DAS FAHRRAD ALS TEIL DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

## Einführung

Mit dem Ziel einer Systemintegration sollte das Angebotsspektrum des ÖV um Komponenten des Fahrrades ergänzt werden. Das Fahrrad wird somit nicht nur zu einem Zubringer zu den Haltestellen des ÖV, sondern Teil des ÖV-Systems.

Eine Komponente ist z. B. eine Integration von Fahrradverleihsystemen in die Angebotspalette und die Tarifstruktur des ÖV. Eine verkehrsträger-

übergreifende Mobilitätsberatung ist eine weitere wichtige Komponente.

Im ländlichen Raum erschließt eine Systemintegration erhebliche neue Potenziale für den ÖV. Dort können etwa durch Einbeziehung von Pedelecs mehr Menschen an die leistungsfähigen Haupt-routen des ÖV angebunden werden.

## Ziele

Das Fahrrad soll in das Angebotsspektrum des öffentlichen Verkehrs z. B. durch Dienstleistungsangebote, bauliche Schnittstellen, Tarife und Marketingaktivitäten stärker integriert werden.

Mobilstationen als wichtige Bausteine sollen in Städten wie auch im peripheren Raum erprobt und eingesetzt werden.

## Status quo

In Rheinland-Pfalz gibt es einige Beispiele für eine gelungene Systemintegration:

- Die Mainzer Verkehrsgesellschaft vermarktet das meinRad-Angebot über eine App und bietet für Kund\*innen mit einem Abo oder Jobticket ermäßigte Preise für die Mieträder. Für Inhaber\*innen eines Semestertickets der Mainzer Hochschulen gelten stark ermäßigte Mietpreise. Firmen können ihren Mitarbeiter\*innen eine preislich ermäßigte Nutzung der meinRad-Mieträder anbieten.
- Am Bahnhof Ingelheim (s. Abb. 21, S. 61) bietet das Fahrradparkhaus frei zugängliche und entgeltpflichtige gesicherte Abstellplätze sowie

Gepäckschließfächer. Die Anmeldung für die Nutzung von Mieträdern an einer benachbarten meinRad-Station ist auch am Verkaufsschalter des Bahnhofs möglich.

- Auch der Verkehrsverbund Rhein-Neckar betreibt mit dem VRNnextbike ein breites Angebot an Mieträdern. Inhaber\*innen von VRN-Zeitkarten sowie Studierende können die Räder zu ermäßigten Tarifen mieten.

Über die Marketing-Plattform „ROLPH – Mobilität in Rheinland-Pfalz“ kommunizieren das MWVLW und die beiden Verkehrsverbände die Themen Multimodalität und Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund.



© Dominik Ketz/Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Die Marketing-Plattform „ROLPH – Mobilität in Rheinland-Pfalz“ sollte weitere Informationen zu Bike-&-Ride-Angeboten und zur Fahrradmitnahme bieten und entsprechende Angebote verstärkt bewerben. Auch für das Portal radwanderland und für touristische Kommunikationsplattformen – etwa die von Rheinland-Pfalz-Tourismus – bietet sich eine breitere Behandlung dieses Themas an.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

In einem lokalen Handlungsschwerpunkt sollten Mobilitätsstationen als Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr, Carsharing und Radverkehr in Städten und im ländlichen Raum verstärkt erprobt und ausgebaut werden.

In einem zweiten Handlungsschwerpunkt sollten integrierte Mobilitätsdienstleistungen zur flexiblen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere mit entsprechenden informationstechnischen Lösungen (Buchung beziehungsweise Zugang z. B. über eine Mobilkarte), ausgebaut werden.

Projekte zur systematischen Förderung von Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr sollten konzipiert und umgesetzt werden. Sie können z. B. gesicherte Bike-&-Ride-Plätze an den Haltestellen kombiniert mit gezielten Marketingmaßnahmen umfassen. Weitere Komponenten können Mietpedelecs oder vergünstigte Pedelecs sowie eine Tarifintegration sein. Insbesondere im ländlichen Raum – wie z. B. in Kombination mit der Umsetzung des Konzeptes ÖPNV-Nord – kann dies neue Potenziale auch für den ÖV erschließen.



© Dominik Ketz/Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH



© Dominik Ketz/Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH

# FAHRRADVERLEIHSYSTEME

## Einführung

In den Städten ergänzen Leihfahrradsysteme vor allem den öffentlichen Verkehr auf zumeist kurzen Strecken. Als tariflich integrierter Angebotsbestandteil des ÖV können sie Kapazitätsprobleme bei der Fahrradmitnahme im ÖV vor allem in der Spitzenstunde entschärfen.

Im ländlichen Raum können Fahrrad- und Pedelec-Leihsysteme Angebotslücken im ÖV schließen und zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Systems beitragen. Leihradsysteme sind ein wichtiges Instrument zur Steigerung der Attraktivität von Tourismusdestinationen.

## Ziele

In den Städten und im ländlichen Raum werden Leihfahrradangebote aufgebaut.

## Status quo

In mehreren Städten existieren größere Fahrradverleihsysteme, die besonders auf die Verknüpfung mit dem ÖV abzielen. Kund\*innen mit Zeitkarten und Studierende erhalten ermäßigte Nutzungsentgelte:

- Das Angebot MVG meinRad umfasst 1.200 Fahrräder an 220 Stationen in Mainz, Ingelheim, Ginsheim-Gustavsburg und Budenheim sowie in Wiesbaden. Mit einer Kundenkarte können Fahrräder an Stationen mit Fahrradboxen gemietet und zurückgegeben werden. Als jüngeres Angebot erfolgen die Miete und Zurückgabe über eine App.
- Im Gebiet des VRN bestehen Angebote u. a. in Kaiserslautern, Ludwigshafen, Frankenthal und Speyer.

Die beiden Verleihsysteme bieten an festen Stationen Fahrräder ohne elektromotorische Unterstützung an (s. Abb. 25).

Seit dem August 2020 bietet die Initiative „ELMA – Euer Lastenrad Mainz“ mit Unterstützung des Verkehrsclubs Deutschland kostenlose Lastenfahräder. Das Angebot umfasst bislang zwei Lastenfahräder mit Standorten an Einzelhandelsbetrieben. Das Angebot soll ausgebaut werden.

In mehreren Städten und an radtouristischen Destinationen bieten Fahrradbetriebe Mietfahräder und Mietpedelecs an, die vor allem auf den Freizeitradverkehr und den Radtourismus abzielen.

Abb. 25: Mietstation des MVG meinRad in Mainz wird mit neuen Mieträdern bestückt



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bike-&-Ride-Konzept (s. Kap. „Fahrradparken“, S. 55) soll bis 2026 eine Bestandsaufnahme erfolgen. Hieraus soll abgeleitet werden, wo in Rheinland-Pfalz ein Ausbau von Leihfahrradsystemen sinnvoll ist.

Integration in den ÖV-Tarif sollten auch Pedelecs und Lastenräder verstärkt in die Leihfahrradangebote aufgenommen werden.

In radtouristischen Zielgebieten sollten privatwirtschaftlich getragene Verleihsysteme aufgebaut werden.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Die Angebote des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar und der Stadtwerke Mainz können Vorbild für eine Ausweitung von Leihfahrradangeboten auch in den anderen Verkehrsverbänden sein. Neben einer

# HANDLUNGSFELD 4: KOMMUNIKATION UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Verhaltensveränderungen beginnen in den Köpfen der Menschen. Hierfür ist Kommunikation der zentrale Schlüssel. Kommunikation ist daher eine entscheidende Voraussetzung für erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Verhaltensveränderungen beginnen in den Köpfen der Menschen. Hierfür ist Kommunikation der zentrale Schlüssel. Kommunikation ist daher eine entscheidende Voraussetzung für erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt nicht nur nach rationalen Kriterien, sondern aufgrund weiterer Faktoren wie Gewohnheiten, Information über Alternativen und gesellschaftliche Akzeptanz. Verhaltensänderungen vollziehen sich nicht von heute auf morgen, sondern bedürfen eines kulturellen Prozesses hin zu einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur.

Öffentlichkeitsarbeit soll informieren und die Freude am Radfahren vermitteln sowie dem Thema Fahrrad insgesamt einen Wert geben. So können die kulturellen Veränderungen verstetigt und beschleunigt werden.

Kommunikation zum Radfahren ist allerdings mehr als Öffentlichkeitsarbeit für die breite Bevölkerung. Sie umfasst auch die Kommunikation in die Fachöffentlichkeit in Form von Wissensvermittlung gegenüber Fachleuten in Verwaltungen und Planungsbüros, Multiplikatoren und Entscheidungsträger\*innen.

Mobilitätsmanagement hat ebenfalls wesentliche kommunikative Aspekte. Durch Information, Beratung und Motivation werden den Verkehrsteilnehmenden Optionen zur Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens angeboten.

Der angestrebte Zuwachs bei der Fahrradnutzung kann nur erreicht werden, wenn sich landesweit eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur etabliert. Ziel des Landes ist es daher, gemeinsam mit den kommunalen Partnern eine Radkultur in der Fläche zu verankern.

## ÖFFENTLICHKEITSARBEIT/ KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE



### Leitsätze

*Der angestrebte Zuwachs bei der Fahrradnutzung auf 15 Prozent (bezogen auf die Zahl der zurückgelegten Wege) kann nur erreicht werden, wenn sich landesweit eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur etabliert. Ziel des Landes ist es daher, gemeinsam mit den kommunalen Partnern eine Radkultur in der Fläche zu verankern.*

*Um eine große Breitenwirkung zu erreichen, müssen darüber hinaus auch die lokale Politik und die Öffentlichkeit für das Thema stärker sensibilisiert werden. Dabei sind Akteure aus verschiedenen Abteilungen der Ministerien, der Wirtschaft als Arbeitgeber, dem öffentlichen Verkehr und von Verbänden von Bedeutung.*

## Einführung

Öffentlichkeitsarbeit soll ein radverkehrsfreundliches Klima sicherstellen und darüber hinaus durch kontinuierliche Information die Realisierung von Konzepten und Maßnahmen begleiten. Öffentlichkeitsarbeit umfasst neben der Werbung für das Radfahren auch Ansätze, Verhaltensänderungen anzustoßen. Sie sollte zielgruppenspezifisch sein.

Erst durch das Zusammenwirken von Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit bzw. von Kommunika-

tionsstrategien bzw. Kampagnen können die Potenziale der Radverkehrsförderung voll ausgeschöpft werden.

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikationsstrategien bzw. Kampagnen sind Teil des Leitbilds „Radverkehr als System“, sie erfordern personelle und finanzielle Ressourcen. Im Verhältnis zu investiven Maßnahmen sind sie sehr kosteneffizient.

## Ziele

- In Rheinland-Pfalz hat sich bis 2026 eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt.
- Die lokalen Akteure aus Politik und Verwaltung, der Wirtschaft, dem ÖPNV und von Verbänden haben ein Bewusstsein für die Bedeutung von
- Öffentlichkeitsarbeit für die Förderung des Radverkehrs.
- Kommunen und weitere Akteure leisten einen aktiven Beitrag, um die fahrradfreundliche Mobilitätskultur vor Ort mit Leben zu füllen.

## Status quo

### Kommunale Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr läuft in der Regel über die Webseiten der Landkreise und größeren Kommunen. Beispielhaft sei die Webseite der Stadt Mainz angeführt.<sup>1</sup> Ein Gesamtkonzept zur Öffentlichkeitsarbeit liegt in der Stadt Speyer vor, der Kreis Südliche Weinstraße verfügt über ein Öffentlichkeitsarbeitskonzept zum touristischen Radverkehr.

### Aktion Stadtradeln

Die Aktion Stadtradeln ist ein bundesweit organisierter Wettbewerb des Klimabündnisses e.V. Die Bürger\*innen sind aufgerufen, Fahrradteams zu bilden und möglichst viele Kilometer beruflich und privat im Aktionszeitraum zu radeln. Das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten (MUEFF) unterstützt die Kampagne im Rahmen eines Kooperationsvertrages und ermög-

licht den Kommunen in den Jahren 2020 und 2021 eine kostenfreie Teilnahme an der Aktion. Im Jahr 2019 haben 32 Kommunen mit insgesamt 17.363 Teilnehmenden mitgemacht. Der Anteil der Kommunen, die das erste Mal teilgenommen haben (Newcomer), ist mit 20 Kommunen vergleichsweise hoch. Der Landkreis Bad Dürkheim hat den 1. Platz in Rheinland-Pfalz belegt (1.800 Teilnehmende, 390.553 km). Die Stadt Frankenthal war bester Newcomer und bundesweit in dieser Sparte auf dem 9. Platz.

### Merkmale einer guten Öffentlichkeitsarbeit

- Systematik
- Vielseitigkeit
- Kontinuität
- Glaubwürdigkeit
- Integration

### Kampagnen

Öffentlichkeitswirksame Kampagnen mit einer breiten öffentlichen Beteiligung gibt es bislang lediglich vereinzelt in Rheinland-Pfalz. Beispielhaft sei die Kampagne zu mehr Rücksichtnahme in der Fußgängerzone der Stadt Bad Kreuznach im Jahr 2019 angeführt. Ferner Aktionen des LBM wie die Herausgabe der Radwanderkarte, von Warnwesten und Printmedien (s. Abb. 27).

Abb. 26: Postkarte Radwanderland Rheinland-Pfalz



Abb. 27: Plakat<sup>2</sup> zur Kampagne (Bad Kreuznach)



<sup>1</sup> <https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/mobilitaet-und-verkehr/fahrrad-portal.php?p=36752,36670,59130,75720> (Zugriff am 06.03.2021).

<sup>2</sup> <https://www.bad-kreuznach.de/politik-und-verwaltung/nachrichtenarchiv/jahresarchiv-2019/november-2019/rad-ag-der-stadt-wirbt-am-samstag-um-mehr-ruecksicht-im-strassenverkehr> (Zugriff am 15.08.2020).



## Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen umfassen abgestimmte Kommunikationsaktivitäten zwischen den verschiedenen Akteuren auf Landesebene, auf der Ebene der Landkreise und Gemeinden und weiteren Akteuren mit dem Ziel einer stärkeren Fahrradnutzung.

### Mögliche Maßnahmen Land

Es wird eine landesweite Kommunikationskampagne zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur und eines sicheren Miteinanders entwickelt (Handlungsfeld 2 „Subjektive Verkehrssicherheit“). Neben der allgemeinen Öffentlichkeit sollten weitere Zielgruppen wie Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen (ÖPNV), Betriebe und der Einzelhandel als Kooperationspartner und Multiplikatoren mit einbezogen werden. Die Aktion Stadtradeln wird vom Land zentral koordiniert. Dazu gehört die Fortführung der Übernahme der Teilnahmegebühren und eine Aktivierung der Kommunen zur Teilnahme. Zur Prämierung sollte eine landesweite Veranstaltung durchgeführt werden.

Weitere mögliche Maßnahmen des Landes umfassen die flächendeckende Etablierung sowie die Konzeption und Umsetzung eines landesweiten Wettbewerbs, der zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit motiviert, als Angebot für Kommunen und Betriebe.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Mögliche Maßnahmen auf kommunaler bzw. lokaler Ebene sind Kampagnen, Projekte und Aktionen zur Förderung der Fahrradnutzung und eines verkehrssicheren und rücksichtsvollen Verhaltens, z. B. in den Bereichen Sichtkontakt, Überholabstand, Helmnutzung, aber auch zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen z. B. für Lkw-Fahrer\*innen (toter Winkel). Vorgeschlagen werden weiterhin Kampagnen, Projekte und Aktionen zur Bewegungsförderung, z. B. an Schulen, in Betrieben oder auf Landkreisebene.

## INFORMATION UND WISSENSVERMITTLUNG



## Leitsätze

*Bei der Information und Wissensvermittlung kommt es darauf an, den bestehenden Erkenntnisstand zur Radverkehrsförderung und -planung flächenhaft bei den zuständigen Akteuren zu verankern. Dabei sind neben der Verwaltungsebene insbesondere die Entscheidungsträger in der Politik einzubeziehen.*

*Um die flächenhafte Wirkung zu erzielen, bedarf es besonders für kleinere Gemeinden und Landkreise geeigneter Instrumente (z. B. Fortbildung, Checkliste, Handreichung), die so konzipiert sind, dass sie die Zielgruppen erreichen.*



## Einführung

Im Bereich der Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung sind umfangreiche Fachinformationen verfügbar. Es gibt kaum einen Bereich der Verkehrsplanung mit derart vielen neuen Erkenntnissen in den letzten Jahren. Diese neuen Erkenntnisse sind nicht hinreichend bekannt und werden vielfach nicht angewendet.

Damit diese Erkenntnisse genutzt werden und zur Anwendung kommen können, bedarf es der Informations- und Wissensvermittlung. Die Vermittlung von Know-how dient dazu, Fehlinvestitionen durch Fehlplanungen zu vermeiden, die auf nicht funktionierende, nicht akzeptierte oder falsch dimensionierte Maßnahmen zurückzuführen sind.

Die Wissensvermittlung kann u. a. dazu beitragen, Verkehrssicherheitsdefizite abzubauen. Sie darf nicht nur auf den Bereich der Infrastruktur beschränkt sein, sondern muss alle Handlungsfelder umfassen.

Bei der Information und Wissensvermittlung kommt es darauf an, den bestehenden Erkenntnisstand zur Radverkehrsförderung und -planung flächenhaft bei den zuständigen Akteuren zu verankern und Möglichkeiten des Erfahrungsaustauschs durch Vernetzung zu schaffen. Dabei sind neben der Verwaltungsebene insbesondere die Entscheidungsträger in der Politik einzubeziehen.



## Ziele

■ Der Erkenntnisstand zur Radverkehrsförderung und -planung ist flächenhaft bei den zuständigen Akteuren in Politik und Verwaltung verankert.

■ Zum Aufbau des Fachkräftenachwuchses und zur Qualifizierung der Fachleute im Bereich Radverkehr gibt es bis 2022 ein breites Angebot an Weiterbildungen und Ausbildungen.



## Status quo

Bundesweite Richtlinien und Regelwerke liegen vor, auf Landesebene Leitfäden und Hinweise zur Planung wie die HBR (Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz). Damit der aktuelle Stand der Technik flächenhaft zur Anwendung kommt, bedarf es der Aus- und Weiterbildung von Fachkräften sowie der Schaffung von Möglichkeiten des

Erfahrungsaustauschs. Diese liegen bislang nicht in ausreichendem Maße vor. Laut Kommunalumfrage gibt es verwaltungsintern keine regelmäßigen Angebote zur Weiterbildung, regelmäßig angeboten wird die Teilnahme an externen Fortbildungsmöglichkeiten, diese eher von Kommunen, weniger von Landkreisen.

## Uneinheitliche Anwendung von Standards

Vor allem auf der kommunalen Ebene stellen Kenntnisdefizite noch immer ein wesentliches Hemmnis bei der Umsetzung sachgerechter Lösungen dar.

## Fachportal radwanderland.de

Das Fachportal [radwanderland-fachportal.de](http://radwanderland-fachportal.de) bietet umfangreiche Informationen, Hintergrundmaterialien und Anregungen zur Radverkehrsförderung für Akteure in Rheinland-Pfalz. Das kontinuierlich aktualisierte Fachportal enthält Fachinformationen zum Radverkehr (Richtlinien, Broschüren), auch zum Download. Das Expertenportal (eine Fachanwendung von [radwanderland.de](http://radwanderland.de) mit autorisiertem Zugang für Fachleute aus der Verwaltung) enthält fachliche Informationen aus dem Bereich der Verkehrsplanung. Eine Neugestaltung des Fach-

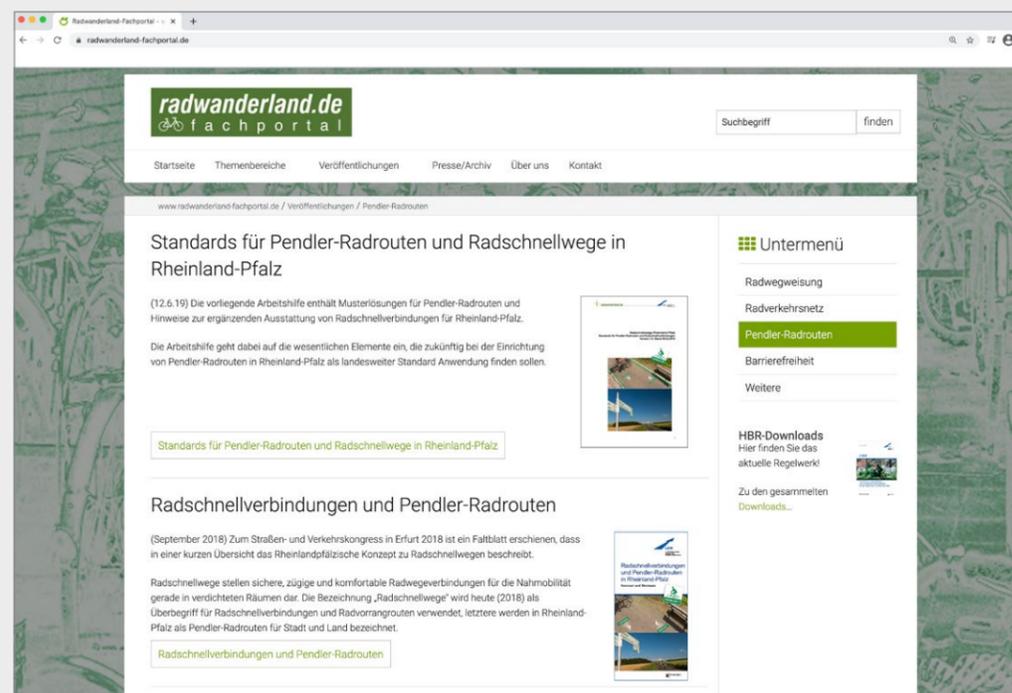
portals wurde durchgeführt. Die Inbetriebnahme erfolgte Ende 2020. Dem Fachportal kommt eine wichtige Funktion bei der Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans zu.

## Aus- und Weiterbildungsangebote

Der VSVI Rheinland-Pfalz Saarland bietet Fortbildungsseminare, Vorträge und Exkursionen für Tiefbauämter und Straßenverkehrsbehörden an. Das Thema Radverkehr soll in das kommende Jahresprogramm aufgenommen werden.

Das Institut für Mobilität und Verkehr (imove) an der Universität Kaiserslautern bildet im Studiengang Bauingenieurwesen Verkehrsplaner\*innen aus. In regelmäßigen Abständen werden Fachtagungen zu aktuellen Verkehrsthemen, auch zum Radverkehr, veranstaltet. An der Universität Trier ist der Studiengang Geographie etabliert.

Abb. 28: Fachportal [radwanderland.de](http://radwanderland.de)



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Um den bestehenden Erkenntnisstand zur Radverkehrsplanung und -förderung flächenhaft bei den zuständigen Akteuren zu verankern, werden Standards festgelegt, Standards und Musterlösungen für das Großräumige Radwegenetz eingeführt und Leitfäden und Informationsmaterialien erstellt. Das Land nimmt seine Vorreiterrolle wahr und unterstützt insbesondere kleinere Kommunen ohne entsprechendes Fachpersonal.

Alle zwei Jahre werden Landesradverkehrskonferenzen an wechselnden Orten veranstaltet. Die erste Landesradverkehrskonferenz sollte 2021 mit dem Start der Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans stattfinden.

Das Land wird sich um die Durchführung der Fahrradkommunikationskonferenz im Jahr 2022 und des Nationalen Radverkehrskongresses im Jahr 2023 bewerben.

Das Informationsportal [radwanderland.de](http://radwanderland.de) wird als das zentrale Instrument zur Information und Wissensvermittlung im Bereich der Radverkehrsförderung, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans, dauerhaft gesichert und kontinuierlich weiterentwickelt.

Neben der Herausgabe von themen- und zielgruppenspezifischen Broschüren, Leitfäden (z. B. Empfehlungen zur Einrichtung von Runden Tischen Radverkehr, Leitfaden „Radverkehr/Nahmobilität in der Bauleitplanung“ für kleinere Kommunen) werden Informationen über geeignete Förderwege und Handreichungen für die Erstellung von Förderanträgen erarbeitet.

Das Weiterbildungsangebot des Landes umfasst regelmäßige Fachseminare für die Beschäftigten des LBM. Es wird darauf hingewirkt, dass Weiterbildungseinrichtungen und -träger das Thema Radverkehrsförderung verstärkt in ihr Programm aufnehmen (z. B. VSVI), die Angebote der Fahrradakademie werden verstärkt beworben, vor allem in Klein- und Mittelstädten.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Weiterbildungsmaßnahmen auf kommunaler Ebene sind notwendig, um den Erkenntnisstand zur Radverkehrsförderung auch hier zu verankern. Die Möglichkeit der regelmäßigen Teilnahme an Fortbildungsseminaren (z. B. bei Difu, VSVI, AGFK-RLP) sollte gefördert werden.

## Leitsatz

*Mobilitätsmanagement soll dafür eingesetzt werden, verstärkt auf kommunaler, schulischer und betrieblicher Ebene Verhaltensänderungen hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Dabei sind insbesondere Lebensumbruchsituationen zu nutzen.*

# MOBILITÄTSMANAGEMENT

## Einführung

Mobilitätsmanagement setzt bereits bei der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmenden durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu ändern. Der Nationale Radverkehrsplan unterstreicht daher ausdrücklich die Bedeutung des Mobilitätsmanagements für die Radverkehrsförderung. Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Wohnungsunternehmen oder Schulen, Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und Verkehrsanbietern.

Typische Maßnahmen des betrieblichen und behördlichen sowie des schulischen Mobilitätsmanagements sind Jobtickets, Parkraumbewirtschaftung, Leihradangebote, Carsharing-Stationen sowie die Förderung des Radfahrens der Beschäftigten und von Schüler\*innen.

Bestandteile des Mobilitätsmanagements im Radverkehr sind u. a. Duschen, Umkleiden, Werk-

zeuge, Reparaturservice, hochwertige und sichere Abstellanlagen im Eingangsbereich, vergünstigte Fahrräder für Mitarbeiter\*innen, Dienstfahrräder, Mobilitätsinformationen zum Radfahren, Betriebsausflüge mit dem Fahrrad, Belohnung Rad fahren der Mitarbeiter\*innen.

Die Wirksamkeit des Mobilitätsmanagements ist vielfach nachgewiesen. Besonders effektiv ist Mobilitätsmanagement, wenn es zielgruppenspezifisch ist und die Menschen in ihren jeweiligen Lebenslagen anspricht.

Ein wichtiger Ansatzpunkt für das Mobilitätsmanagement sind Lebensumbruchsituationen (Umzug, neuer Arbeitsstandort, Betriebsverlagerung oder -erweiterung, Studienbeginn, Kinder sind ausgezogen), in denen Menschen offener sind, auch ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, oder Firmen dazu bereit sind, über neue Mobilitätslösungen nachzudenken. Neubürgerinfos sind deshalb ein wichtiger Maßnahmenansatz im Rahmen des Mobilitätsmanagements.

## Ziele

- Die Landesverwaltung Rheinland-Pfalz ist bis 2026 fahrradfreundlich.
- Bis 2026 sollen 30 Prozent aller Schulen das Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“ erhalten haben.
- Bis 2026 soll die Zahl der Betriebe/Unternehmen und Verwaltungen mit Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement deutlich gesteigert werden.

## Status quo

### Behördliches und betriebliches Mobilitätsmanagement

Wenn es gelingt, Mitarbeiter\*innen zu einer verstärkten Fahrradnutzung zu bewegen, profitieren Arbeitgeber u. a. von gesünderen Mitarbeiter\*innen sowie einem reduzierten Flächenbedarf für Beschäftigtenparkplätze. Beides kann ein relevanter Kostenfaktor sein.

In der Landesverwaltung gibt es mit Ausnahme des LBM (s. Handlungsfeld 5 „Soziale Dimension“, S. 84) bislang kaum fahrradfreundliche Angebote.

Von Seiten der Landespolitik wird die Einführung eines Jobradmodells für Rheinland-Pfalz gewünscht. Ein Jobradangebot kann zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrades als Verkehrsmittel vom und zum Arbeitsplatz sowie für kurze Dienstfahrten beitragen. Aktuell werden die Modalitäten zur Einführung geprüft.

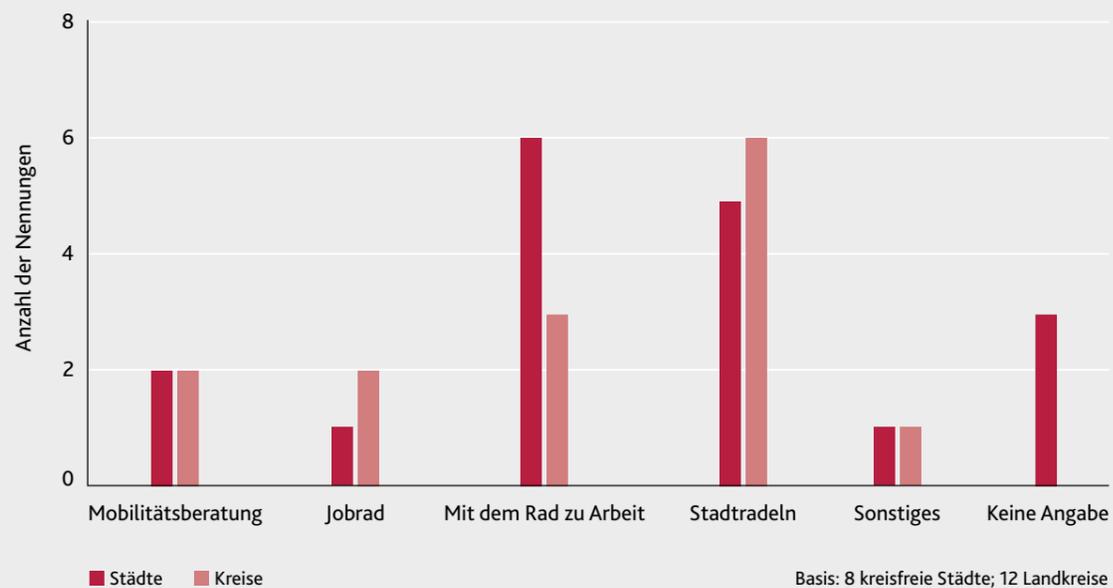
Auf kommunaler Ebene gibt es einige Kommunen, die sich im Bereich fahrradfreundliche Verwaltung engagieren. Dazu gehören z. B. die Städte Mainz, Kaiserslautern und Ingelheim. Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (Kooperation von AOK und ADFC) wird von den Landkreisen Kusel, Rhein-Hunsrück, Südliche Weinstraße und Germersheim unterstützt. Die Stadt Ludwigshafen kooperiert zum Mobilitätsmanagement mit dem VRN.

Es gibt eine Reihe von Unternehmen und Betrieben in Rheinland-Pfalz, die für ihre Mitarbeiter\*innen unterschiedliche Anreize zur Fahrradnutzung setzen. Insgesamt ist die Verbreitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Arbeitgebern in Rheinland-Pfalz weiterhin gering.

### Ausgewählte Aktivitäten

- Boehringer Ingelheim: Das Mobilitätskonzept für den Standort umfasst die bessere Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Einrichtung eines Werkbusses und ausreichend Fahrradabstellanlagen (mit eBike-Ladestationen).
- BASF in Ludwigshafen: Für den werksinternen Pendelverkehr, aber auch für den Weg zur Arbeit stellt BASF seinen Mitarbeiter\*innen rote Dienstfahrräder zur Verfügung (insgesamt 13.000 Fahrräder). Das hat Tradition, die Werksfahrräder gibt es seit 100 Jahren. Im Jahr 2013 wurde von den werksinternen Mofas auf Pedelecs umgestellt.

Abb. 29: Formen von behördlichem und betrieblichem Mobilitätsmanagement in den Kommunen



Quelle: Kommunalumfrage.

Abb. 30: Überblick über kommunales zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement



Quelle: Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM) (FGSV 2018).

Hilfreiche Informationen bietet die Broschüre „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – leicht gemacht“ des ADFC.

### Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst neben dem Handlungsfeld Infrastruktur und Verkehrsregelungen die Handlungsfelder Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung (s. Kap. „Mobilitätserziehung und Mobilitätsbildung“, S. 49) und die Organisation eines sicheren Schulweges in Kooperation mit

der Verwaltung und weiteren Akteuren. Bei einem schulischen Mobilitätsmanagement wird für einen Schulstandort ein Gesamtkonzept entwickelt.

Im schulischen Bereich ist Mobilitätsmanagement weiterhin die Ausnahme. Vielfach sind keine geeigneten Abstellanlagen vorhanden. In der Folge klagen viele Schulen über Verkehrschaos und gefährliche Situationen vor den Schulen, die durch Eltern hervorgerufen werden, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen („Elterntaxi“).



### Mögliche Maßnahmen Land

Das Land übernimmt eine Vorreiterfunktion im Bereich Fahrradfreundliche Verwaltung und verbessert die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung im behördlichen Alltag (Behördliches Mobilitätsmanagement). Dazu zählt auch die Schaffung der rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Einführung von Leasingmodellen für Fahrräder und Pedelecs für Beamt\*innen und Beschäftigte des öffentlichen Dienstes. Für Post- und Dienstwege zwischen den Ministerien wird ein Pool von Lastenrädern, auch E-Lastenräder, angeschafft.

auf dem Weg zur Schule steigern. Dafür wird ein Werkzeugkasten entwickelt, mit einer Pilotregion wird gestartet. Für die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ werden Kriterien erarbeitet, der Preis wird jährlich verliehen.

Weitere Maßnahmen umfassen die Verbesserung der Bekanntheit des „Firmenradprivilegs“<sup>1</sup>, die Förderung von Neubürgermarketingaktivitäten in Kommunen oder auch ein entsprechendes Infopaket für Studierende mit radspezifischen Informationen am Hochschulort.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Das Land legt ein Programm „Fahrradfreundlicher Betrieb“ auf. Das Land formuliert die Förderbedingungen und startet ein Pilotprojekt. Unterstützungsstrukturen für fahrradfreundliche Betriebe werden geschaffen, eine Broschüre „Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung“ erstellt. Es wird ein Programm „Fahrradfreundliche Schule“ aufgelegt. Das Konzept sieht vor, dass Schüler\*innen, Lehrkräfte, Eltern und Schulträger gemeinsam Maßnahmen umsetzen, die die Fahrradnutzung

Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist kommunale Querschnittsaufgabe. Kommunen können im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes auch Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement konzipieren und umsetzen. Kommunen sollten auf lokaler Ebene auch Maßnahmen umsetzen, die die Steigerung der Fahrradnutzung in der eigenen Behörde (Betriebliches Mobilitätsmanagement) umfassen.

<sup>1</sup> Arbeitgebern wird die Möglichkeit gegeben, ihren Mitarbeitenden durch Steuervorteile den vergünstigten Kauf von Fahrrädern zu ermöglichen.

# HANDLUNGSFELD 5: SOZIALE DIMENSION

Das Fahrrad ermöglicht für weite Teile der Bevölkerung einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität. Radverkehrsförderung bedeutet Mobilitätssicherung. Radverkehrsförderung ist auch Gesundheitsförderung. Soziale Teilhabe bedeutet darüber hinaus auch Beteiligung der Bürger\*innen an politischen Entscheidungen.

Das Fahrrad ermöglicht für weite Teile der Bevölkerung einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität. Radverkehrsförderung bedeutet Mobilitätssicherung. Das Fahrrad sichert die eigenständige Mobilität vieler Menschen und vergrößert deren Aktionsradius. Es leistet daher einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben und für die Erfüllung sozialer Aufgaben und ist besonders im ländlichen Raum unverzichtbar. Der Radverkehrs-Entwicklungsplan nimmt diesen sozialpolitischen Gewinn ins Blickfeld.

Radverkehrsförderung ist auch Gesundheitsförderung. Denn Radfahren leistet als bewegungsfördernde Aktivität einen wichtigen Beitrag zur Prävention chronischer Erkrankungen beziehungsweise von Zivilisationskrankheiten.

Soziale Teilhabe bedeutet darüber hinaus auch Beteiligung der Bürger\*innen an politischen Entscheidungen.

## GESELLSCHAFTLICHE TEILHABE



### Leitsätze

*Die Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen ist eine wesentliche Aufgabe. Mobilität ist eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und daher ein Grundbedürfnis und ein Garant für Lebensqualität. Das Fahrrad sichert die eigenständige Mobilität vieler Menschen und vergrößert deren Aktionsradius. Es leistet daher einen wichtigen Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe.*

*In einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft kommt der Förderung der Radnutzung durch ältere Erwachsene eine hohe Bedeutung zu. Um einen sicheren Wiedereinstieg im Hinblick auf das Radfahren zu erleichtern, bedarf es neben einer möglichst vorhandenen Barrierefreiheit auch guter Angebote zum Fahrtraining. Auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und/oder Behinderungen sind Angebote dieser Art notwendig.*



### Einführung

Eine Aufgabe der Mobilitätspolitik ist es, allen Menschen, unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage und Behinderungen selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Das Fahrrad als einfach verfügbares,

vielfältig gestaltetes und kostengünstiges Verkehrsmittel sichert vielen Menschen den Zugang zu Bildung, Gesundheitsversorgung, Arbeitsmarkt und zu sozialen Kontakten. Es kann die Ausübung von bürgerschaftlichem Engagement und die



Erfüllung familiärer Aufgaben erleichtern. Das Fahrrad ist damit ein soziales, integrationsförderndes Verkehrsmittel.

Insbesondere Personen, die aus gesundheitlichen, finanziellen oder altersbedingten Gründen kein Kfz nutzen können und kein alternatives öffentliches Verkehrsangebot haben, sind vielfach auf das Fahrrad angewiesen, um individuell und eigenständig mobil zu sein. Die Möglichkeit, selbstständig einzukaufen, die Teilnahme am Ausflug mit Familie oder Freunden oder die Bewegung im Freien tragen zu mehr Lebensqualität bei.

## Ziele

- Die Maßnahmen des Radverkehrs-Entwicklungsplans werden so ausgestaltet, dass sie den Belangen aller Menschen unter Berücksichtigung alters-, geschlechtsspezifischer und kultureller Besonderheiten sowie den besonderen Belangen von Menschen mit Behinderungen und Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen Rechnung tragen.

Technische Möglichkeiten wie die Elektromobilität oder spezielle Räder etwa für ältere oder mobilitätseingeschränkte/behinderte Menschen erweitern die Möglichkeiten und Zielgruppen deutlich.

Die Schaffung von guten Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung und Förderung eines positiven Fahrradklimas kann daher großen Bevölkerungsteilen gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen.

- Jeder Mensch in Rheinland-Pfalz hat bis 2026 die Möglichkeit, Kompetenzen zu erwerben, die ein sicheres, selbstständiges Fahren mit dem Fahrrad ermöglichen.
- Jedes Kind hat bis 2026 Zugang zu einem verkehrssicheren Fahrrad.

## Status quo

### Erreichbarkeit mit dem Rad

Der Erfolg der Radverkehrsförderung und der mögliche Beitrag des Fahrrades zur Mobilitätssicherung weiter Bevölkerungsgruppen hängt in starkem Maße auch davon ab, wie viele Ziele im fahrradaffinen Einzugsbereich erreichbar sind. Durch die Veränderung von Schuleinzugsbereichen sowie bei Verlagerung zentralörtlicher Funktionen aus den Ortslagen insbesondere kleinerer Kommunen sinkt die Zahl der mit dem Fahrrad erreichbaren Ziele.

### Frauen und Radfahren

Das Fahrrad wird auch von Frauen am meisten in der Freizeit genutzt. Sie nutzen das Fahrrad jedoch mehr auf dem Weg zur Arbeit und zur Ausbildung, ebenfalls mehr zu Einkaufs- und Begleitwegen als Männer. Die Verfügbarkeit über ein eigenes Auto ist bei Frauen weiterhin geringer als bei Männern. Das Fahrrad ist daher insbesondere für Frauen ein zentrales Instrument der Mobilitätssicherung.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Manz, Wilko, Uhland, Lars (2020). Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung Mobilität in Deutschland zur Radnutzung in RLP. Studie im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Kaiserslautern.

### Ältere Menschen und Radfahren

Insbesondere ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte und unsichere Personen haben aufgrund unübersichtlicher, hindernisreicher und kontrastarmer Infrastrukturen oft Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad. Altersangepasste Fahrräder sind oftmals unbekannt, nicht verfügbar oder werden aufgrund ihres schlechten Images abgelehnt.

### Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund und in sozial benachteiligten Familien

Sowohl Fahrradbesitz als auch Fahrradnutzung sind bei einigen Gruppen von Menschen mit Migrationshintergrund unterdurchschnittlich. Das Fahrrad ist kaum in die Alltagsmobilität integriert. Geschlechterspezifische Unterschiede sind deutlicher ausgeprägt. Das Fahrrad wird häufiger mit einem geringen sozialen Status in Verbindung gebracht. Hierbei gibt es jedoch deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von der Herkunftsregion.<sup>2</sup>

Für Kinder ist das Fahrrad ein wichtiger Beitrag für eine frühzeitige, eigenständige Mobilität. Doch insbesondere Kinder aus sozial benachteiligten Familien haben nicht in jedem Fall einen Zugang zu einem eigenen Fahrrad.

Geflüchtete haben oft weder ein Fahrrad noch einen Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten. Es gibt Initiativen, die mit viel Engagement gemeinsam mit Geflüchteten Fahrräder reparieren und diesen damit Zugang zu Beschäftigung, Qualifizierung und letztendlich einem eigenen Rad verschaffen.

<sup>2</sup> Welsch, Janina/Conrad, Kerstin/Wittowsky, Dirk/Reutter, Ulrike (2014). Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im Urbanen Raum. Pilotstudie Offenbach. <https://doi.org/10.1007/s13147-014-0323-6> (Zugriff am 15.08.2020).

### Ausgewählte Aktivitäten

- Fahrradlernkurse für Erwachsene (z. B. ADFC Mainz-Bingen),
- Fahrrad-Repair-Stationen in Neuwied und Koblenz.

### Barrierefreiheit im touristischen Radverkehr

Das Thema Barrierefreiheit im touristischen Radverkehr ist ein wichtiges Thema in Rheinland-Pfalz. In vier (Rad-)Modellregionen soll unter Federführung des LBM die Barrierefreiheit umgesetzt werden. Aktuell werden die HBR dazu fortgeschrieben. Dazu gehören Kriterien im Hinblick auf Wegequalitäten, die barrierefreie Wegweisung und die Infrastruktur (WCs, Rastplätze, Vorabinformationen etc.).

### Barrierefreiheit im touristischen Radverkehr

Zur Barrierefreiheit im touristischen Radverkehr gibt es vier (Rad-)Modellregionen. Die Pilotstrecke Glan-Blies- und Odenbach-Radweg im Pfälzer Bergland ist bereits barrierefrei und mit einer entsprechenden Wegweisung beschildert.



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Der sozialpolitische Gewinn des Fahrrades wird kommuniziert. Sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung wird ein Bewusstsein für Chancen und erforderliche Rahmenbedingungen für die gesellschaftliche Teilhabe durch Radfahren geschaffen.

Ziel ist eine möglichst barrierefreie Fahrradnutzung. Hierfür werden die Rahmenbedingungen geschaffen. Eine Voraussetzung dafür ist eine fehlertolerante<sup>3</sup>, für unterschiedliche Fahrradtypen ausreichend dimensionierte Radverkehrsinfrastruktur ohne Kanten und mit klaren Kontrasten. Von Bedeutung sind auch begleitende Infrastrukturen wie Toiletten und die Gewährleistung der subjektiven Sicherheit (s. Kap. „Subjektive Verkehrssicherheit“, S. 45). Zur Unterstützung der Kommunen und weiterer Handlungsträger werden dazu entsprechende Programme entwickelt und ein Leitfaden „Barrierefreie Fahrradnutzung“ erstellt.

Es wird ein Landesprogramm für Radfahrtrainings aufgelegt. Zielgruppen sind Ältere, Wiedereinsteiger\*innen, Menschen mit Fahrängsten, etwa nach einem Unfall, sowie Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen das Radfahren nie gelernt haben. Diese Personengruppen erhalten entsprechende Angebote für Fahrtrainings.

Um Personengruppen mit eingeschränktem Zugang zum Radverkehr und/oder wenigen Mobilitätsoptionen zu erreichen (z. B. Migrantinnen, Geflüchtete, internationale Studierende) wird ein Konzept entwickelt, um diese Zielgruppen einzubinden. Des Weiteren wird eine Studie zu den spezifischen Anforderungen älterer Menschen im Radverkehr initiiert.



Darüber hinaus wird ein Netz aus lokalen Initiativen und entsprechenden Unterstützungsstrukturen geschaffen mit dem Ziel, für Kinder und Personen in sozial schwierigen Situationen Fahrräder bereitzustellen.

Weitere Maßnahmen umfassen Aktivitäten zur Verbesserung der Akzeptanz von altersangepassten Fahrrädern und Fahrrädern für Menschen mit Behinderungen. Zur Erhöhung der Radkompetenz von Geflüchteten werden den Akteuren entsprechende Schulungsmaterialien zur Verfügung gestellt.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Eine mögliche Maßnahme auf kommunaler bzw. lokaler Ebene ist der Aufbau und die Stärkung von Mobilitätspatenschaften, um alleinstehenden Personen eine gemeinsam gestaltete aktive Mobilität zu ermöglichen.

<sup>3</sup> Fehlertolerant sind Radverkehrsanlagen, bei denen Fehlverhalten nicht unmittelbar zu Konflikten beziehungsweise Unfällen führt.

## Leitsatz

*Das Radfahren leistet als bewegungsfördernde Aktivität einen wichtigen Beitrag zur Prävention chronischer Erkrankungen bzw. Zivilisationskrankheiten. Radverkehrsförderung ist daher grundsätzlich auch Gesundheitsförderung. Entsprechende Synergien sollten deutlich systematischer genutzt werden.*

## GESUNDHEITSAKTOR RADFAHREN

### Einführung

Radfahren ist Bewegung. Unzureichende körperliche Aktivität zählt neben Stress und Fehlernährung zu den häufigsten Ursachen für vermeidbare Erkrankungen.

Besonders alarmierend ist die Zunahme von Zivilisationskrankheiten aufgrund von Bewegungsmangel bei Kindern und Jugendlichen. Nur die wenigsten Kinder und Jugendlichen bewegen sich derzeit noch ausreichend. In Deutschland sind 15 Prozent aller 3- bis 17-Jährigen übergewichtig, jeder Zweite bis Dritte davon ist stark übergewichtig (adipös).<sup>1</sup>

Radfahren wirkt Bewegungsmangel entgegen. Radfahren trainiert Ausdauer, Kraft, Schnelligkeit, Koordinationsvermögen und Beweglichkeit. Das Fahrrad ist wirksame Medizin gegen zahlreiche durch Bewegungsmangel hervorgerufene Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht, Bluthochdruck sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Altersdiabetes. Radverkehrsförderung ist daher auch ein Beitrag zur Gesundheitsförderung.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt, sich täglich mindestens eine halbe Stunde moderat zu ertüchtigen. Dies hat deutliche positive Effekte auf Gesundheit und körperliches Wohlbefinden. Schon eine halbe Stunde tägliches moderates Radfahren halbiert das Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden.

Darüber hinaus stärkt die Bewegung an frischer Luft das Immunsystem und beugt Rückenbeschwerden, Arthrose, Stresserkrankungen und Übergewicht vor. Das psychische Befinden wird verbessert.

Die gesundheitlichen Effekte des Radfahrens haben auch eine ökonomische Dimension: Nach einer repräsentativen Studie haben Mitarbeiter\*innen, die mit dem Rad – oder zu Fuß – zur Arbeit kommen, die geringste Anzahl an Krankheitstagen. Auch hat körperliche Bewegung auf dem Arbeitsweg einen größeren (positiven) Einfluss auf die Krankheitstage als die Ausübung von Sport.<sup>2</sup> Für

<sup>1</sup> Robert Koch-Institut: [https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/gesundheitsmonitoring\\_node.html?sessionid=B9FF0660ED66158D669905681C818874.internet102](https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/gesundheitsmonitoring_node.html?sessionid=B9FF0660ED66158D669905681C818874.internet102) (Zugriff am 15.08.2020).

<sup>2</sup> EcoLibro (2015). Mobilität und Gesundheit. Troisdorf.

Arbeitgeber haben Rad fahrende Mitarbeiter\*innen daher einen unmittelbaren, positiven wirtschaftlichen Effekt.

Die gesundheitsförderlichen Effekte des Radfahrens übersteigen die Risiken durch Unfälle um

ein Vielfaches. Mehr Radverkehr kann zudem die verkehrsbedingte Luftverschmutzung reduzieren. Weitere Gesundheitseffekte ergeben sich durch die Vermeidung von Lärm als wesentlichem Stressfaktor.

## Ziele

- Mindestens 30 Prozent mehr Personen nutzen das Fahrrad im Alltag regelmäßig, um dadurch die Zahl körperlich inaktiver Menschen zu reduzieren.
- Bis zum Jahr 2026 werden die Kindertageseinrichtungen und Schulen in Rheinland-Pfalz durch entsprechende Unterstützung befähigt, den gesundheitsfördernden Aspekt des Radfahrens zu vermitteln.

## Status quo

Bislang werden die Synergien von Radverkehrs- und Bewegungsförderung zwar erkannt, jedoch noch nicht optimal genutzt.

Ein positives Beispiel ist der LBM, der in den jeweiligen Dienststellen ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten und Duschgelegenheiten zur Verfügung stellt. Einmal im Jahr wird in einer regionalen Dienststelle ein Gesundheitstag durchgeführt. Es gibt wöchentliche Trainingsstunden für die Beschäftigten, für das Betriebsdienstkonzept „Fit für die Straße – FITMIT5“ (Rücken- und Entspannungskurse in fünf Minuten) wurden alle Straßen- und Autobahnmeistereien bereit.

Im Hinblick auf die demografische Entwicklung und die künftig längere Lebensarbeitszeit wird vor allem auch ein Betriebliches Gesundheitsmanagement immer wichtiger. Insbesondere bei kleineren und mittleren Betrieben ist ein betriebliches Gesundheitsmanagement weiterhin die Ausnahme und nicht die Regel.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) e.V. Landesverband Rheinland-Pfalz und die AOK Rheinland-Pfalz führen jährlich die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit durch. Diese Mitmachaktion richtet sich an Beschäftigte in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen (s. Kap. „Mobilitätsmanagement“, S. 80).

### Radfahren: Nutzen für die eigene Gesundheit

- Gewichtsreduzierung durch Fettverbrennung
- Vorbeugung von Rückenschmerzen und Herz-Kreislauf-Störungen
- Verminderung des Herzinfarktrisikos (um mehr als 50 Prozent)
- Verminderung des Bluthochdruck-Risikos (um mehr als 30 Prozent)

■ Verminderung des Arthrose-Risikos (durch Schonung der Gelenke)

- Stärkung des Immunsystems
- Positiveffekt auf die Psyche

### Radfahren: Gesellschaftlicher Nutzen

- Mitarbeitende, die ganzjährig mit dem Rad (oder zu Fuß) zur Arbeit kommen, haben die geringste Anzahl an Krankheitstagen

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Radfahren macht Spaß und lässt sich einfach in den Alltag integrieren. Ziel muss es sein, dass mehr Menschen im Land mehr mit dem Rad unterwegs sind. Radfahren soll Teil eines bewussten, gesundheitsorientierten Lebensstils werden.

Das Thema Gesundheit durch Bewegung – besonders durch Radfahren – soll in Kindertagesstätten und in Schulen aller Jahrgangsstufen verankert werden, ein Programm „Frühradfahren“ wird eingerichtet.

Das Thema Radfahren soll in Konzepte für das betriebliche Gesundheitsmanagement integriert werden. Dabei wird auch mit Blick auf die Wegeunfälle das Thema Verkehrssicherheit aktiv kommuniziert. Da in Rheinland-Pfalz ein Großteil der Beschäftigten in Klein- und Mittelbetrieben arbeitet, bedarf es maßgeschneiderter Konzepte für diesen Bereich. Darüber hinaus dienen alle Aktivitäten im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements (s. Kap. „Mobilitätsmanagement“, S. 80) gleichzeitig auch der Gesundheitsförderung. Beide Bereiche werden daher integriert entwickelt.

Weitere Maßnahmen sind die stärkere Berücksichtigung des Gesundheitsfaktors Radfahren bei der Erarbeitung der landesweiten Strategien und Programme zur Gesundheitsförderung sowie die Durchführung landesweiter oder regionaler Gesundheitskonferenzen unter Beteiligung der Akteure im Gesundheitsbereich wie Krankenkassen, Ärztekammer, Gesundheitsämter.

Ein weiteres Betätigungsfeld sind Aktivitäten zur Unterstützung bewegungsfördernder Lebensstile durch Anreizsysteme (z. B. Bonusleistungen). Auch gilt es, die Ärzteschaft für das Thema zu sensibilisieren und entsprechend aus- und fortzubilden.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Als wichtige Maßnahme auf kommunaler Ebene wird die Ausstattung der Kindertagesstätten mit Fahrrädern angesehen. Dies ermöglicht die Umsetzung des Konzepts Frühradfahren bereits im Kindergartenalter.

## Leitsätze

Die Förderung des Radverkehrs soll unter möglichst umfassender Beteiligung der Bürger\*innen und weiterer Akteure durchgeführt werden.

Auf allen Ebenen sollen möglichst institutionalisierte Formen der Beteiligung und Ansprechpersonen vorgesehen werden (z. B. Radverkehrsbeauftragte, „Runde Tische Radverkehr“).

## BETEILIGUNG

### Einführung

Die Förderung des Radverkehrs soll unter möglichst umfassender Beteiligung der Bürger\*innen und weiterer Akteure durchgeführt werden.

Prozesse und Verfahren der Beteiligung, nicht nur von Betroffenen sowie der allgemeinen Öffentlichkeit, sondern auch von politischen Gremien, Trägern öffentlicher Belange, Interessengruppen, Wirtschaft und Fachorganisationen, müssen sichergestellt sein. Sie sind Grundvoraussetzung für eine integrierte Betrachtungsweise und die Erschließung des Experten- bzw. Alltagswissens der unterschiedlichen Akteure. Dazu zählen auch die verwal- tunginterne Koordination und Zusammenarbeit.

Bürgerbeteiligung dient der Information über das Vorhaben, der Partizipation der betroffenen Bevölkerungsgruppen sowie der Einbeziehung der Ideen, Kompetenzen und Kenntnisse der Alltags- expertinnen und Alltagsexperten.

Durch Beteiligung erhalten Bürger\*innen einen tieferen Einblick in Planungsprozesse. Die Verwaltung erhält Informationen zu den Wahrnehmungen der Bürgerinnen und Bürger. Dadurch trägt Beteiligung zum gegenseitigen Verständnis zwischen Bürgerschaft und Verwaltung bei. Damit kann ein positiver Einfluss auf den Planungsprozess sowie eine höhere Akzeptanz von Planung erreicht werden.

Um bei Beteiligungsverfahren eine möglichst breite Einbeziehung der Bürgerschaft zu erreichen, ist es wichtig, zielgruppenspezifische und situationsan- gepasste Verfahren und Instrumente einzusetzen.

## Ziele

- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gehört zum Standard bei der Erstellung von Radverkehrs- konzepten und Radverkehrsplänen auf allen Ebenen.
- Auf allen Ebenen (Land, Regionalverbände, Landkreise, Städte und Gemeinden) sollen ge- festigte Formen der Beteiligung geschaffen und Ansprechpersonen benannt werden.

## Status quo

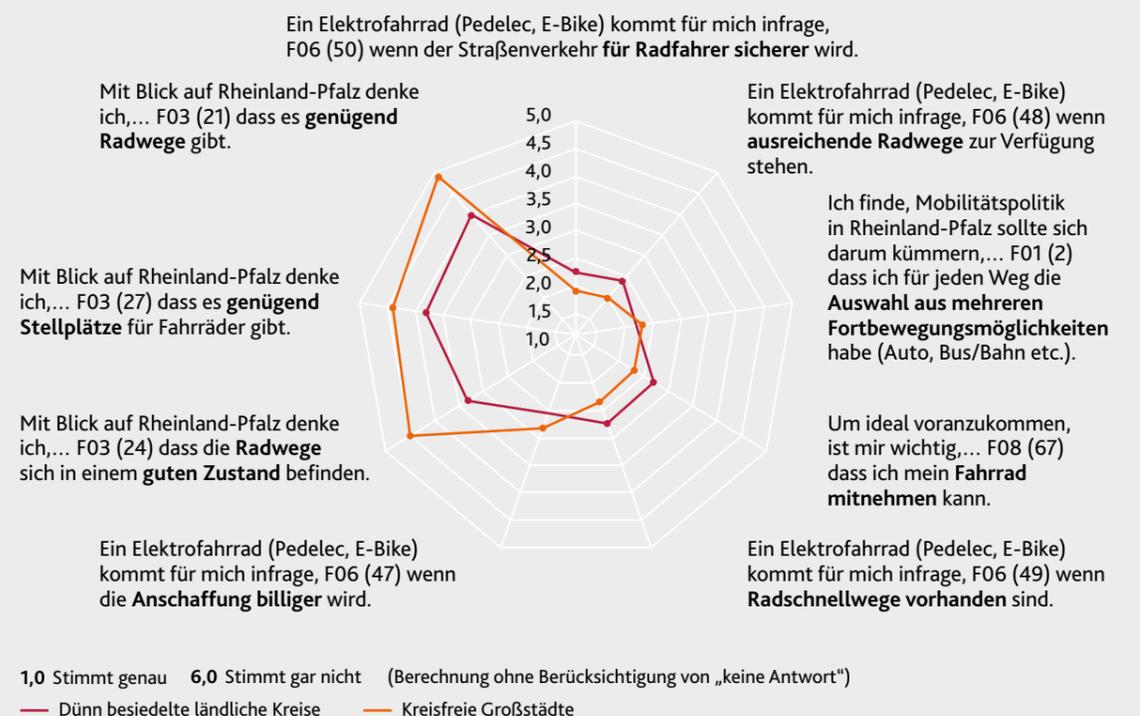
### Landesebene

Auf Landesebene gibt es einen Leitfaden für Bürger- beteiligung in der Landesverwaltung.

Im Jahr 2019 hat die Landesregierung ein Beteili- gungsverfahren zur Mobilität der Bevölkerung in Rheinland-Pfalz (MobilitätsKONSENS 2021 Rheinland-Pfalz) durchgeführt. Im Rahmen einer

Online-Beteiligung (Rücklauf 7.100 Fragebögen), in fünf Regionalforen und einem Jugendmobili- tätsforum waren die Bürger\*innen aufgerufen mitzuteilen, was ihnen persönlich in Bezug auf Mobilität wichtig ist. Die Fragen zum Radverkehr umfassten Vorhandensein und Zustand der Rad- wege, Fahrradabstellanlagen und die Bedingungen für die Anschaffung eines Elektrofahrrades. Die Ergebnisse fließen in den Mobilitätsatlas ein.

Abb. 31: Ausgewählte Fragen zum Thema Fahrrad



Quelle: MobilitätsKONSENS 2021 – Der Beteiligungsprozess 2020.

## Kommunale Ebene

In den Städten Mainz und Landau in der Pfalz gibt es Leitlinien bzw. Leitfäden zur Bürgerbeteiligung. Kommunen wie Mainz und Ingelheim pflegen seit längerem eine gute Beteiligungskultur.

Auch bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten werden verstärkt Alltagsradler und Radfahrverbände beteiligt.

Auf die Frage nach der Berücksichtigung des Radverkehrs in den politischen Entscheidungsprozessen im Rahmen der Kommunalumfrage wurde von vier (der acht) Städte genannt, dass ein Gremium mit beratender Funktion unter Beteiligung kommunalpolitischer Vertreter\*innen besteht. Auf Landkreisebene haben drei (von 12) Landkreisen ein derartiges Gremium. Als Beispiele seien das „Radlerforum“ in Mainz, der AK Radverkehr in Koblenz und die RadAG in Bad Kreuznach genannt.

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans und die Radverkehrsplanung auf Landesebene werden von einem Beirat Radverkehr begleitet. Die Mitglieder des Beirats Radverkehr werden durch das federführende Ministerium benannt.

Es wird ein zentrales Mängelmeldesystem für Alltags- und Freizeitrouten des Großräumigen Radwegenetzes (GRW) in Zuständigkeit des Landes (LBM) eingerichtet.

Das BYPAD-Verfahren<sup>1</sup> soll möglichst in vielen Städten, Gemeinden und Kreisen zur Qualitätssicherung im Radverkehr durchgeführt werden. Das Verfahren dient als Beteiligungstool auch zur Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung und zur Systematisierung ihrer Radverkehrsförderung. Die Durchführung wird vom Land Rheinland-Pfalz unterstützt.

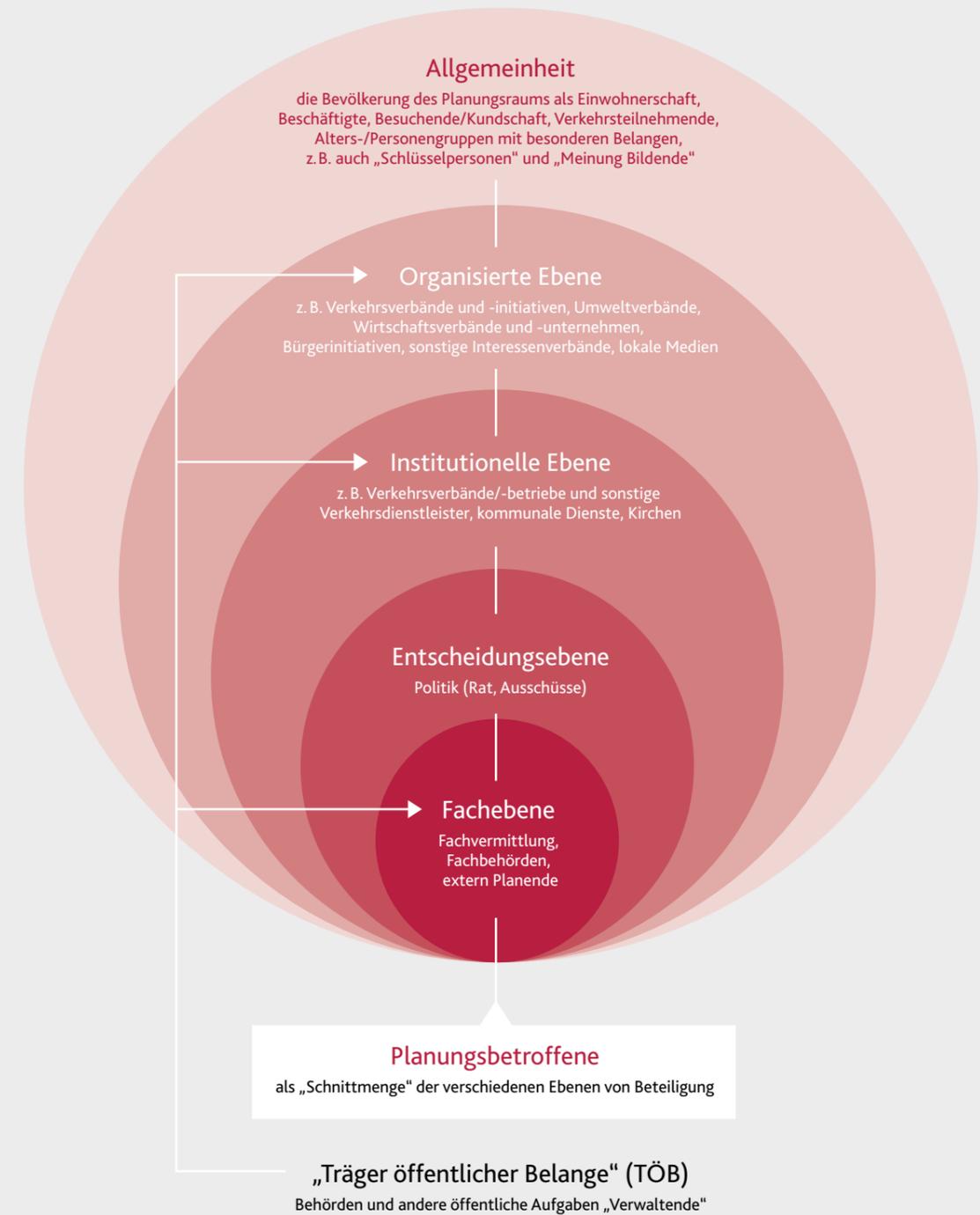
### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

In den Kommunen sollen institutionalisierte Formen zur Beteiligung im Hinblick auf den Radverkehr eingerichtet werden (Ansprechpersonen Radverkehr und Beteiligungsgremien wie Runde Tische (s. Kap. „Strukturen der Radverkehrsförderung“, S. 125)).

Die Landkreise, Städte und Gemeinden schaffen ebenfalls Instrumente zur Mängelbehebung für ihre Radverkehrsinfrastrukturen wie Mängelmeldungen, „Scherbentelefone“ etc.

<sup>1</sup> BYPAD – Bicycle Policy Audit – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrsförderung.

Abb. 32: Zielgruppen der Beteiligung



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2012.

# HANDLUNGSFELD 6: ÖKOLOGISCHE UND ÖKONOMISCHE DIMENSION

In Deutschland hat sich der Klimaschutz zu einer der bedeutsamsten Herausforderungen der heutigen Zeit entwickelt. In mehreren internationalen Instanzen hat sich Deutschland bereits zur Verringerung der Treibhausgasemissionen verpflichtet. Das Land Rheinland-Pfalz hat dazu das Klimaschutzkonzept vorgelegt.

## Leitsätze

*Das Fahrrad als kostengünstiges und vielseitiges Fortbewegungsmittel ist die passende Antwort auf viele aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen wie Klimawandel, Staus, Flächeninanspruchnahme, Luftverschmutzung und Lärm.*

*Die Orientierung zur Nachhaltigkeit schafft neue Möglichkeiten für einen umweltgerechten Verkehr. Das Fahrrad wird hier einen großen Stellenwert einnehmen.*

## KLIMASCHUTZ

### Einführung

In Deutschland hat sich der Klimaschutz zu einer der bedeutsamsten Herausforderungen der heutigen Zeit entwickelt. In mehreren internationalen Instanzen hat sich Deutschland bereits zur Verringerung der Treibhausgasemissionen verpflichtet. So ist Deutschland Teil des Übereinkommens von Paris (2015) sowie des European Green Deals und des darin enthaltenen europäischen Klimagesetzes, welches bis zum Jahr 2050 das übergeordnete Ziel einer EU-weiten Treibhausgas-Neutralität anstrebt.<sup>1</sup>

Auch auf nationaler Ebene hat sich Deutschland verbindliche Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen gesetzt. Anhand des Klimaschutzgesetzes, welches Teil des übergreifenden Klima-

schutzprogramms 2030 ist und zur Realisierung des Klimaschutzplans 2050 dienen soll, verpflichtet sich Deutschland, den Ausstoß von Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 mindestens um 55 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu verringern und bis zum Jahr 2050 sogar die Treibhausgasneutralität zu erreichen.<sup>2</sup> Das Fahrrad leistet hierzu einen wichtigen Beitrag.

<sup>1</sup> BMU (2020). EU-Klimapolitik. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

<sup>2</sup> BPA (2019). CO<sub>2</sub>-Ausstoß verbindlich senken. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-beschlossen-1679886> (Zugriff am 01.08.2020).



## Ziele

- Durch umfassende Maßnahmen der Radförderung mit dem Ziel der Maximierung der Radnutzung werden größtmögliche Klimaschutzwirkungen erzielt.
- Einsparung von 500 bis 550 t CO<sub>2</sub> pro Tag bis 2030.
- Die Umverteilung bestehender Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs ist der Neuversiegelung durch Neubau vorzuziehen.

## Status quo

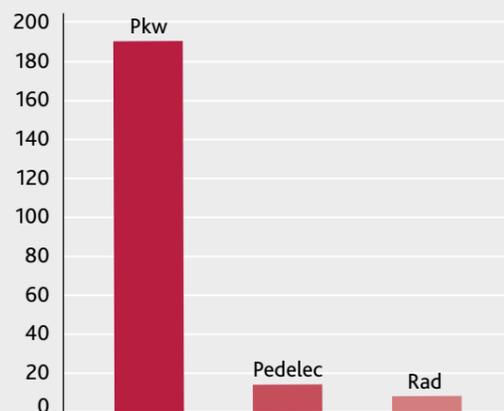
Zur Erfüllung der oben genannten klimapolitischen Ziele ist Deutschland stark auf die Mithilfe der Bundesländer angewiesen. Das Land Rheinland-Pfalz nimmt im Klimaschutz eine Vorreiterrolle ein, da es seinerzeit (2014) das dritte deutsche Bundesland war, welches die Bekämpfung des Klimawandels

durch das Landesklimaschutzgesetz (LKSG) gesetzlich regelte. Ergänzend zum LKSG wurde im November 2015 das Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz veröffentlicht, welches einen Maßnahmenkatalog für die Umsetzung der im LKSG genannten Ziele enthält.<sup>3</sup>

Insbesondere sind folgende Ziele im LKSG verankert:<sup>4</sup>

- Bis zum Jahr 2020: Reduzierung aller Treibhausgasemissionen um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990.
- Bis zum Jahr 2030: klimaneutrale Organisation aller Behörden, Hochschulen und Landeseinrichtungen.
- Bis zum Jahr 2050: Reduzierung aller Treibhausgasemissionen um 90 bis 100 Prozent.

Abb. 33: CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen je Personenkilometer (in g)



Quelle: Allekotte, M. u. a. (2020).

<sup>3</sup> Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz (MUEEF) (o. J.). Klimaschutz in Rheinland-Pfalz. <https://mueef.rlp.de/de/themen/klima-und-ressourcenschutz/klimaschutz> (Zugriff am 01.08.2020).

<sup>4</sup> Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz (MUEEF) (o. J.). Landesklimaschutzgesetz. <https://mueef.rlp.de/de/themen/klima-und-ressourcenschutz/klimaschutz/klimaschutzgesetz> (Zugriff am 01.08.2020).

Im Verkehrsbereich leistet das Fahrrad einen wichtigen Beitrag, diese Ziele zu erreichen: Für einen zurückgelegten Personenkilometer fallen mit dem Pkw etwa 190 Gramm CO<sub>2</sub>-Emissionen an, mit dem Fahrrad nur etwa 8 Gramm (s. Abb. 33).

Im Hinblick auf den Radverkehr werden im Maßnahmenkatalog des Klimaschutzkonzepts des Landes Rheinland-Pfalz unter anderem folgende Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des LKSG genannt:<sup>5</sup>

- Konzept zur Förderung der Nutzung von Pedelecs im Alltags- und Tourismusverkehr,
- Erstellung eines landesweiten Radverkehrskonzepts,
- mehr Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum,
- Mietfahrräder an ÖV-Haltestellen mit touristischer Bedeutung,
- Unterstützung von Bike und Business in der Verwaltung sowie
- Förderung der Nutzung des Fahrrads im elterlichen Bring- und Holverkehr.

Laut aktuellem Ergebnisbericht zur Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017) verzeichnet Rheinland-Pfalz mit rund 84 Prozent den höchsten Anteil an Haushalten mit mindestens einem Pkw. Zudem gehört Rheinland-Pfalz zu den Bundesländern mit dem geringsten Fahrradanteil (inklusive Elektrofahrrädern und Pedelecs) pro Haushalt. So besitzen rund 28 Prozent aller Haushalte in Rheinland-Pfalz kein Fahrrad oder Elektrofahrrad/Pedelec, in Deutschland liegt dieser Wert bei 22 Prozent.<sup>6</sup>

Dennoch besteht in Rheinland-Pfalz ein sehr großes Potenzial zur Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten und zur Stärkung des Radverkehrs als Maßnahme zur Steigerung der Lebensqualität der Bürger\*innen und als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. So erhielt bei den Befragungen zum MobilitätsKONSENS die Aussage, Rheinland-Pfalz müsse sich darum kümmern, „dass ich die Umwelt nur minimal belaste“, eine sehr hohe Zustimmung. Dies gilt für Befragte aus städtischen ebenso wie aus ländlichen Räumen.<sup>7</sup>

Dieses Potenzial wurde von der Landesregierung erkannt und es wurden dazu in verschiedenen Forschungsprojekten die Potenziale der Pedelecnutzung in Rheinland-Pfalz untersucht.<sup>8</sup> Die Studie e-Velo RLP hat Einsparpotenziale von 10 Prozent bis 61 Prozent der Pkw-Fahrten (etwa 520.000 bis 3.140.000 Pkw-Fahrten) bei einer Verlagerung auf Pedelec-Fahrten aufgezeigt. Die Einsparpotenziale entsprechen etwa 310 bis etwa 710 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Tag.

Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ definiert drei Potenziale: „Neue Fahrradnutzer gewinnen“, „Intensivierung der Fahrradnutzung von bisherigen Nutzern“ und „Steigerung des Pedelecanteils in der Fahrradflotte“. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent müsste in jedem dieser Potenziale ein Wirkungsgrad von 25 Prozent erreicht werden. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege etwa müsste von 0,24 Wegen pro Person und Tag auf 0,30 steigen (+ 25 Prozent). Hiermit könnten etwa 500 bis 550 t CO<sub>2</sub> pro Tag eingespart werden.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz (Hg.) (2015). Bearbeitung: Zeiss, Christoph., Barthel, Claus., Bierwirth et al. Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz. [https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Themen/Klima-\\_und\\_Ressourcenschutz/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/Klimaschutzkonzept\\_Massnahmen\\_net\\_2\\_03\\_02\\_2021.pdf](https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Themen/Klima-_und_Ressourcenschutz/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/Klimaschutzkonzept_Massnahmen_net_2_03_02_2021.pdf). (Zugriff am 03.02.2021).

<sup>6</sup> infas, DLR, IVT & infas 360. (2019). Mobilität in Tabellen (MiD 2017) [Im Auftrag des BMVI]. <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit>.

<sup>7</sup> MobilitätsKONSENS 2021 – Der Beteiligungsprozess 2020.

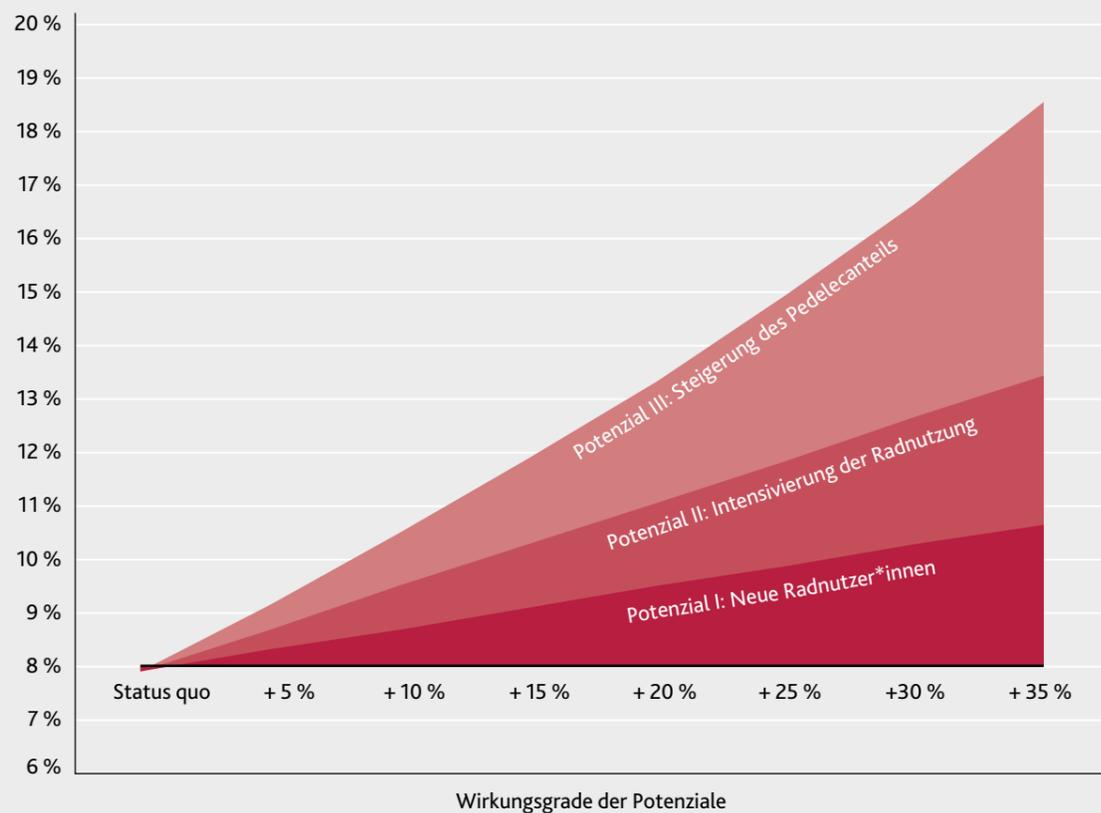
<sup>8</sup> Siehe Forschungsprojekte e-Velo RLP und e-Velo 2 der TU Kaiserslautern (Institut für Mobilität und Verkehr).

<sup>9</sup> Manz, Wilko, Uhland, Lars (2020). Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung Mobilität in Deutschland zur Radnutzung in RLP. Studie im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Kaiserslautern.

Auch in den kommunalen Klimaschutzkonzepten spielt der Radverkehr eine wichtige Rolle. Der „Masterplan 100 Prozent Klimaschutz“ der Stadt Mainz etwa enthält unter anderem Maßnahmen zum Ausbau der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur, zum Fahrradparken und für ein Lasten-

radangebot. Als Beispiel für den ländlichen Raum nimmt das Klimaschutzkonzept des Landkreises Kusel Maßnahmen für Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz und für die qualitative Erhaltung der bestehenden Radwege auf.

Abb. 34: Anteil des Radverkehrs am Modal Split nach drei Potenzialen



Quelle: Manz, W., Uhland, L. (2020).

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Die Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent erfordert eine deutliche Verbesserung der Qualität der Infrastruktur. Handlungsschwerpunkte sind dabei:

- eine weitere Realisierung des GRW im Bereich der Landesstraßen und eine Steigerung des Ausstattungsgrades an straßenbegleitenden Radwegen (s. Kap. „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21),
- die Analyse der aktuellen Situation sowie des Bedarfs an Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen (s. Kap. „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28),
- die flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik (Richtlinien und Empfehlungen) bei Planenden, Entscheidungsträger\*innen und der Bevölkerung (s. Kap. „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28),
- die verbindliche Anwendung der Standards zur Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Voraussetzung für die Förderung) bei allen zukünftigen Planungen in RLP (s. Kap. „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28) sowie
- Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung der Pendler-Radrouten (s. Kap. „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28).

Wichtige Maßnahmen liegen auch in den Bereichen

- der bauordnungsrechtlichen Abstellplatzpflicht, des Fahrradparkens an Schulen und der nachträglichen Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder und Lastenräder (s. Kap. „Fahrradparken“, S. 55),
- Bike-&-Ride-Konzept und Ausbau der Bike-&-Ride-Plätze (s. Kap. „Bike-&-Ride-Schnittstellen“, S. 59) und
- „Fahrradfreundliche Verwaltung“ sowie Programme „Fahrradfreundlicher Betrieb“ und „Fahrradfreundliche Schule“ (s. Kap. „Mobilitätsmanagement“, S. 80).

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Auch auf lokaler Ebene liegen die Handlungsschwerpunkte auf einer Verbesserung der Infrastruktur. Schwerpunktmaßnahmen sind dabei:

- qualifizierte Radverkehrskonzepte und -netze der Kommunen (s. Kap. „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21),
- die Umsetzung der Pendler-Radrouten (s. Kap. „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21),
- grundlegende Erneuerung und Bestandsverbesserung von Radverkehrsanlagen als gleichgewichtiger Baustein neben dem Neubau (s. Kap. „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21) sowie
- die Dimensionierung der Infrastrukturstandards neuer Radverkehrsanlagen für einen wachsenden Radverkehr (s. Kap. „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21).

## Leitsatz

*Die Förderung des Radverkehrs ist auch Wirtschaftsförderung. Die Fahrradwirtschaft ist eine hoch innovative Wachstumsbranche. Die Fahrradwirtschaft in Rheinland-Pfalz wird hiervon profitieren.*

## ÖKONOMISCHE DIMENSION

### Einführung

Die Fahrradwirtschaft<sup>1</sup> ist eine hoch innovative Wachstumsbranche. Radverkehrsförderung heißt auch Wirtschaftsförderung und Standortförderung für Rheinland-Pfalz

In der Fahrrad- und Fahrradteileindustrie einschließlich Handel sind in Deutschland etwa 50.000 Menschen beschäftigt. Sie erwirtschaftet jährlich etwa 7 Milliarden Euro Umsatz.

In Deutschland wurden 2019 etwa 4,3 Millionen Fahrräder verkauft, dies sind etwa 0,5 Millionen Fahrräder mehr als 2017 und 0,2 Millionen mehr als 2018. Besonders stark steigt der Verkauf von Pedelecs an, diese stellten 2019 etwa ein Drittel der verkauften Fahrräder.

Der steigende Verkauf von Pedelecs, aber auch von hochwertigen Fahrrädern ohne motorische Unterstützung ließ den Wert der verkauften

Fahrräder von insgesamt 2,7 Millionen im Jahr 2017 auf 4,2 Millionen Euro im Jahr 2019 steigen. Der Durchschnittspreis verkaufter Fahrräder stieg von 706 Euro in 2017 auf 982 Euro in 2019.<sup>2</sup> Eine zunehmende Modellvielfalt, Weiterentwicklungen in Design, Antrieb und Batterietechnologie sowie neue Geschäftsmodelle – wie etwa Lastenräder und Leasing – führen dazu, dass Pedelecs auch unter jüngeren Zielgruppen beliebter werden.

Aus dem Radtourismus resultieren in Deutschland etwa drei Prozent der gesamttouristischen Wertschöpfung vor Ort. Umgerechnet auf Vollzeitarbeitsplätze, können etwa 190.000 Personen ihren Lebensunterhalt durch Einkommen aus dem Radtourismus bestreiten.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Zur Fahrradwirtschaft gehören alle Unternehmen, Verbände, Institutionen und Personen, die sich überwiegend mit der Entwicklung, Herstellung, Vermarktung und der Instandhaltung von Fahrrädern, Fahrradkomponenten, -bekleidung und -zubehör sowie fahrradbezogenen Dienstleistungen oder fahrradtouristischen Produkten beschäftigen oder deren Umsätze in direktem Zusammenhang mit der Radverkehrsinfrastruktur stehen.

<sup>2</sup> Zweirad-Industrie-Verband (ZIV): Marktdaten 2019. Pressekonferenz des ZIV, 05.03.2020. [https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c](https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c) (Zugriff am 01.08.2020).

<sup>3</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2009). Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Forschungsbericht Nr. 583 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Berlin.

### Ziele

- Die Fahrradwirtschaft als hoch innovative Wachstumsbranche sollte in Rheinland-Pfalz gestärkt werden.
- Bei der Förderung des Radverkehrs werden auch die positiven Wirkungen auf die Innenstädte und deren Wirtschaftsbranchen (z. B. Handel, Tourismus, Gastronomie) berücksichtigt.

### Status quo

Die Canyon Bicycles GmbH in Koblenz zählt bis 2020 zu den weltweit führenden Herstellern von Rennrädern, Mountainbikes, Triathlon-, Fitness- und Urban Bikes sowie Kids- und E-Bikes und ist der weltgrößte Direktvertreiber von Fahrrädern. Der Fahrradhersteller Schauf in Remagen fertigt Sport- und Trekkingräder, Pedelecs, Falträder und Tandems in Kleinserienproduktion oder als Individualmodelle.

Auf der Spezialradmesse in Germersheim zeigen jährlich über 100 Aussteller, davon ein Viertel aus

dem Ausland, besondere Fahrradtypen wie Liegeräder, Lastenräder oder Velomobile.

In Rheinland-Pfalz bildet der Radtourismus ein wichtiges Standbein für das Beherbergungsgewerbe. Insgesamt haben sich bislang etwa 500 Hotels, Pensionen, Jugendherbergen, Naturfreundehäuser und Campingplätze als fahrradfreundliche „Bett & Bike“-Betriebe durch den ADFC zertifizieren lassen. Im Vergleich zu anderen Ländern sind hier überdurchschnittlich viele Betriebe als fahrradfreundlich klassifiziert.<sup>4</sup>

### Handlungsempfehlungen

#### Mögliche Maßnahmen Land

Handlungsschwerpunkte des Landes liegen auf der Entwicklung eines Strategiepapiers „Elektromobilität im Radverkehr“ und auf weiteren Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität (s. Kap. „Elektromobilität“, S. 111). Für die Fahrradbranche sollen Innovationsanreize geschaffen und weitere Maßnahmen zur Förderung von Innovationen ergriffen werden (s. Kap. „Forschung und Innovation/Technik“, S. 115).

Für die Öffentlichkeitsarbeit und das Radverkehrsmarketing sollen geeignete Messdaten bereitgestellt werden, die die Entwicklung des Radverkehrs dokumentieren.

Durch Informationen und Förderangebote sollen Unternehmen bei ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützt werden und damit ihre Attraktivität als Arbeitgeber stärken. Zugleich sollen für die Kommunen Informationen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Radverkehrs als Standortfaktor bereitgestellt werden.

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Auf kommunaler Ebene sollten vergleichbare Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität (s. Kap. „Elektromobilität“, S. 111) ergriffen, die Entwicklung des Radverkehrs dokumentiert und das betriebliche Mobilitätsmanagement für Radfahrer\*innen unterstützt werden.

<sup>4</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2009). Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Forschungsbericht Nr. 583 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Berlin.

# HANDLUNGSFELD 7: RADTOURISMUS

Kaum ein Urlaubssegment wächst so dynamisch wie der Radtourismus in Deutschland. Radurlaub erfreut sich steigender Beliebtheit, vor allem Kurzreisen mit dem Rad steigen kräftig an. Zudem erschließt der Radtourismus neue Zielgruppen und nach einem Radurlaub fahren Menschen auch im Alltag häufiger Rad.

## Leitsätze

*Der Radtourismus besitzt in Rheinland-Pfalz bereits eine gute wirtschaftliche Bedeutung. Es besteht Potenzial für eine weitere Entwicklung dieses Tourismussegments. Auch die wachsende Nutzung von E-Bikes bietet im Zusammenhang mit der Topografie des Landes neue Chancen.*

*Die Initiative Radwanderland hat für den Radtourismus eine hohe Bedeutung. Sie bündelt alle Maßnahmen zur Förderung radtouristischer Maßnahmen und Konzepte im Land. Sie sollte gestärkt und weiterentwickelt werden.*

## Einführung

Kaum ein Urlaubssegment wächst so dynamisch wie der Radtourismus in Deutschland. Radurlaub erfreut sich steigender Beliebtheit, vor allem Kurzreisen mit dem Rad steigen kräftig an. Zudem erschließt der Radtourismus neue Zielgruppen und nach einem Radurlaub fahren Menschen auch im Alltag häufiger Rad.

Für Politik und Verwaltung sind Radtourismus und das Radfahren in der Freizeit oftmals der Einstieg, um sich vertieft mit den Anforderungen des Radverkehrs auseinanderzusetzen. Dies gilt insbesondere in ländlichen Regionen oder in Regionen ohne eine Tradition im Alltagsradfahren. Noch unterschätzt wird die wirtschaftliche Bedeutung des Radtourismus.

Es gibt den mehrwöchigen Urlaub auf dem Rad, die Wellness-Reise mit Fahrradausflügen, spontane Radkurztrips mit Städtebesuch, Sterntouren mit einer festen Unterkunft oder die aktive Auszeit in der Nähe des Wohnortes.

Laut ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2020<sup>1</sup> werden 63 Millionen Radausflüge im Urlaub und 330 Millionen Radausflüge in der Freizeit durchgeführt (5,4 Millionen Radreisen (mind. drei Übernachtungen) und 34,3 Millionen Radausflügler). Kurzreisen (bis zu zwei Übernachtungen) haben stark zugenommen: 5,2 Millionen in der Woche und 6,8 Millionen am Wochenende. 30 Prozent der Radausflügler nutzen Elektroräder, das ist gegenüber 2016 mehr als eine Verdoppelung. Radtouristen geben 70 bis 100 Euro pro Tag aus und sind ein nicht zu vernachlässigender Wirtschaftsfaktor. Neben dem Radfahren unternehmen die Radtouristen weitere Aktivitäten in der Urlaubsregion: Besuch von Städten (77 Prozent), Wandern (75 Prozent), Schwimmen/Baden (72 Prozent), Besuch von kulturellen Sehenswürdigkeiten (59 Prozent).

Eine Radreise wird in der Regel relativ kurzfristig geplant und eher im Frühsommer durchgeführt. Rund jeder zweite Radreisende hat sich ca. zwei Monate vor der Abfahrt für das Reiseziel

<sup>1</sup> ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse (2020). Die ADFC-Radreiseanalyse ist eine repräsentative Onlinebefragung unter 8.122 Bundesbürger\*innen und fand im Jahr 2020 zum 21. Mal statt: <https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse> (Zugriff am 17.12.2020).



entschieden. Nach wie vor sind Informationen über Radkarten und persönliche Empfehlungen (Mundpropaganda) wichtig, das Internet zur Informationsrecherche wächst. Die Webseiten der Tourismusorganisationen stehen dabei an erster Stelle, Tourenportale (z. B. Komoot) sind im Kommen.

Der Fahrradtourismus-Markt ist groß, aber der Wettbewerb zwischen den einzelnen Destinationen ist auch hart umkämpft.

## Ziele

- Rheinland-Pfalz wird das attraktivste Radreiseland Deutschlands.
- Rheinland-Pfalz wird attraktiver für den Radsport (Mountainbike, Rennrad).

## Status quo

### Strukturen

Mit der Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz 2025 setzen die Landesregierung und die Partner im Tourismus in Rheinland-Pfalz darauf, dass der Tourismus einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor allem in ländlichen Räumen leisten kann, indem Arbeitsplätze und Einkommen gerade in strukturschwachen Regionen geschaffen werden. Der Radtourismus wird in der Tourismusstrategie unter „Strategische Geschäftsfelder“ und hier unter dem neuen Geschäftsfeld „Naturgenuss“ gefasst. In der Neuausrichtung des Radtourismus wird ein besseres themenorientiertes Zielgruppenmarketing gefordert.<sup>2</sup>

Die Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH (RPT) ist die touristische Management- und Marketingorganisation für das Land Rheinland-Pfalz. Die RPT organisiert und koordiniert die strategische Geschäftsfeldentwicklung, vernetzt die dafür notwendigen

Partner im Land und schafft damit die Basis für den gesamten Tourismus in Rheinland-Pfalz. Als Partner der Tourismusstrategie 2025 übernimmt die RPT wichtige Aufgaben zur touristischen Entwicklung des Landes und ist Schnittstelle zwischen Tourismuspolitik und Tourismuswirtschaft. Sie stellt u. a. mit dem Tourismusnetzwerk Rheinland-Pfalz und dem Barcamp Tourismusnetzwerk Plattformen für Ideenaustausch, Kommunikation und Innovation zur Verfügung. Jede der neun touristischen Regionen (Ahrtal, Westerwald, Mosel, Eifel, Hunsrück, Nahe, Rheinhessen, Pfalz und Mittelrhein) verfügt über eine Regionalagentur, die die touristische Marktbearbeitung für die Region übernimmt.

Für die Region Rheinhessen liegt ein radtouristischer Entwicklungsplan vor, in dem für die bestehenden Radrouten (Themenradrouten und Radfernwege) eine Qualitätsanalyse mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen durchgeführt wurde.<sup>3</sup>

Auf lokaler Ebene werden die (rad-)touristischen Aufgaben bei den kreisangehörigen und kreisfreien Städten und bei den Verbandsgemeinden wahrgenommen.

[radwanderland.de](https://www.radwanderland.de) ist der rheinland-pfälzische Internetauftritt zu den Radfernwegen und weiteren touristisch bedeutenden Radrouten. Beschrieben werden ca. 140 touristische Radrouten in Steckbriefen mit Kurzinformationen zum Streckenverlauf, zum Höhenprofil, zur Wegebeschaffenheit und zu landschaftlichen Besonderheiten. Das Routing umfasst nach der Aktualisierung im Jahr 2020 auch die Verknüpfung mit Bus und Bahn über die Landesgrenzen hinaus.

### Radtourismus und touristische Radinfrastruktur

Rheinland-Pfalz bietet mit seiner Weinkultur und den historischen Städten und Weindörfern gute Voraussetzungen für den Radtourismus. Die unterschiedlichen Regionen des Landes ermöglichen

unterschiedliche Radtourismusformen (Radtouren entlang der Flussradwege, die Auswahl unterschiedlicher Themenrouten, Mountainbiking in den Mittelgebirgen). Es gibt weiteres Potenzial, da der stark wachsende Markt der Elektrofahrräder dem Land aufgrund seiner Topografie neue Chancen eröffnet.

Radtouristen haben in Rheinland-Pfalz die Wahl zwischen sieben Radfernwegen und 145 Themenrouten. Die Themenrouten dienen auch in besonderem Maße dem Freizeit- und Ausflugsverkehr. Von den sieben Radfernwegen sind Lahntalradweg, Vennbahn, Saar-Radweg und Glan-Blies-Radweg vom ADFC als Qualitätsradrouten (vier Sterne) zertifiziert.

Bedeutung als Radreiseregion hat vor allem Rheinhessen. So landete Rheinland-Pfalz beim Ranking der beliebtesten Radrouten 2018 mit dem Mosel-Radweg unter den Top 10 auf Platz 7. Unter den zehn beliebtesten Radregionen 2019 ist die Mosel auf Platz 5, gemeinsam mit der Ostseeküste.<sup>4</sup>

Abb. 35: Radfahrer auf dem Mosel-Radweg



<sup>4</sup> ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse (2020). <https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse> (Zugriff am 17.12.2020).

<sup>2</sup> Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) (2018). Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz 2025. Mainz.

<sup>3</sup> BTE Tourismus- und Regionalberatung (2019). Radtouristischer Entwicklungsplan Rheinhessen (Projekt im Auftrag der Rheinhessen Touristik GmbH). Hannover/Mainz.

Mountainbike-Routen gibt es im Naturpark Pfälzerwald-Nordvogesen (z. B. Alberviler MTB-Tour, Landstuhl-Tour). Im Landkreis Altkirchen gibt es ein MTB-Netz mit einer Länge von 80 km.

Zur Förderung des barrierefreien Radfahrens für Menschen mit Behinderung sind vier (Rad-)Modellregionen geplant. Das Pilotprojekt „Glan-Blies- und Odenbach-Radweg“ im Pfälzer Bergland ist bereits umgesetzt (s. Kap. „Gesellschaftliche Teilhabe“, S. 85).

Fahrradfreundliche Gastbetriebe werden mit dem ADFC-Qualitätssiegel „Bett & Bike“ ausgezeichnet. Die Anzahl der Bett-&-Bike-Betriebe in RLP liegt bei ca. 500.

#### Fahrradmitnahme

Laut ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2020 reisen 42 Prozent der Radtouristen, die eine Route mit wechselnden Unterkünften radeln, mit der Bahn an, bei den Radtouristen, die eine Region auf Sternrouten von einer festen Unterkunft erradeln, sind es 14 Prozent. Die Erreichbarkeit der Startpunkte mit dem ÖPNV als Ausgangspunkt für die Radreise steigt.

Fahrradmitnahmemöglichkeiten sind eine Grundlage für den nachhaltigen Tourismus in Rheinland-Pfalz, insbesondere für die Flussradtouren wie Mosel- oder Lahnradweg. Vielfach sind sie noch nicht optimal. Zwar werden im nördlichen Landesteil in der Fahrradsaison RadBusse eingesetzt, ein für Fahrgäste landesweiter Überblick über Mitnahmeregelungen liegt aber noch nicht vor (s. Kap. „Fahrradmitnahme“, S. 63).

Das Marktvolumen des Radtourismus im Tourismusbereich wird noch unterschätzt. Denn auch der Radtourismus hilft, Strukturen zu erhalten und zu verbessern, regionale Identitäten zu bewahren und regionale Wirtschaftskreisläufe zu unterstützen, wie es die Tourismusstrategie vorsieht. Dies gilt besonders in einem Land mit Weinkultur und guter Gastronomie. Notwendig ist die stärkere Sensibilisierung der Leistungsträger entlang der Routen für die Bedürfnisse von Radtouristen.

Um im Radtourismus wettbewerbsfähig zu bleiben, gibt es aber auch Handlungsbedarf bei der Radverkehrsinfrastruktur. So z. B. bei der Routenführung, die die Ortskerne und Sehenswürdigkeiten oft nicht optimal einbindet oder stark straßenbegleitend verläuft, Defizite gibt es auch hinsichtlich der Oberflächenqualität.

Dazu zählt die Verknüpfung von Ansprechpersonen für Radverkehrsinfrastrukturplanung in den kreisfreien Städten, Landkreisen und Verbandsgemeinden mit den lokalen und regionalen Tourismusorganisationen im Sinne einer abgestimmten, koordinierten Entwicklung des Radtourismus.

Auf Grundlage der vorhandenen Vorgaben zur Radverkehrsnetzplanung und -Qualifizierung (u. a. HBR 2014) kann das Land im Rahmen einer Qualitätsoffensive die Überprüfung und ergänzende

Erfassung der nach den Vorgaben der HBR ausgeschulten Routen durchführen. Zur Qualitätsoffensive zählt auch die Erarbeitung von Qualitätsstandards bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur (s. Kap. „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28) und der touristischen Attraktivität von Routen (Erlebnisharakter, Serviceeinrichtungen).

Darüber hinaus ist es wichtig, eine Klassifizierung der Radfernwege und der Rheinland-Pfalz-Route nach ADFC-Kriterien sowie eine Stärkung und Inwertsetzung der vermarktungsfähigen touristischen Routen (Strecken- und Rundrouten) vorzunehmen.

Die Erarbeitung einer Konzeptstudie „Pedelecs/MTBs und Radtourismus in Rheinland-Pfalz“ zur Erreichung weiterer Zielgruppen und zur Erschließung topografisch bewegter, aber touristisch reizvoller Destinationen wird als wichtig erachtet. Dazu zählt auch die Identifikation von Pilotprojekten in ausgewählten Destinationen (z. B. Westertal, Hunsrück, Eifel, Pfälzerwald).

Weitere mögliche Maßnahmen auf Landesebene sind:

- Die Verbesserung der Datengrundlagen für Marktforschung und Marketing im Radtourismus in Rheinland-Pfalz. Dazu sollten Dauerzählstellen eingerichtet werden oder Befragungen erfolgen.
- Die Erarbeitung eines Leitfadens „Qualitätskriterien für touristische Radrouten in Rheinland-Pfalz – Infrastruktur, Service und Erlebnisharakter“.
- Die Durchführung von Landeskongressen zum Radtourismus zur Vernetzung der Akteure im Bereich Tourismus, Radtourismus und Radverkehr.
- Möglichkeiten der Vernetzung der Initiativen und Vereine zum Mountainbiking in den Mittelgebirgsregionen mit dem Ziel der Profilierung von Rheinland-Pfalz als Mountainbike-Land.

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Auf kommunaler Ebene ist es von Bedeutung, eine Verdichtung und Qualifizierung der radtouristischen Infrastrukturangebote vorzunehmen und die einzelnen touristischen Radrouten (Themenrouten) zu vermarktungsfähigen radtouristischen Netzen (landkreisübergreifend) zu verknüpfen.

Als mögliche weitere Maßnahmen auf kommunaler bzw. lokaler Ebene werden vorgeschlagen:

- Kontinuierlicher Ausbau der begleitenden Radinfrastruktur unter Berücksichtigung der gestiegenen Anzahl von Pedelec-/E-Bike-Fahrer\*innen. Hierzu zählen ansprechende Rastplätze, Radabstellanlagen, E-Bike-Ladestationen, Reparaturservices und Toilettenanlagen.
- Sicherung von ÖV-Erschließung und Fahrradmitnahme in allen radtouristisch relevanten Destinationen sowie an Radfernwegen.
- Fortsetzung der Umsetzung barrierefreier Radrouten nach dem Vorbild der vier (Rad-)Modellregionen in Rheinland-Pfalz.
- Einrichtung von Sportgeländen für Mountainbiker (Bike-Parks) sowie Einrichtung und Marketing von Rennradrouten und Rennradevents.

## Handlungsempfehlungen

#### Mögliche Maßnahmen Land

Bei den Maßnahmen von Landesebene geht es vorrangig um die Unterstützung einer stärkeren Kooperation von Radverkehrsinfrastrukturplanung und Tourismus sowie um eine Qualitätsoffensive bezüglich der Radrouten in puncto Routenführung, Qualitätsstandards und Wegweisung sowie die Stärkung vermarktungsfähiger touristischer Radrouten.

# HANDLUNGSFELD 8: NACHHALTIGKEIT UND INNOVATION

Der Radverkehr wandelt sich dynamisch. Gerade die E-Mobilität stellt vielfältige Aufgaben, bietet aber auch große Chancen für die Forschung und Wirtschaft. Die Fahrradtechnik entwickelt sich durch Innovationen weiter. Neue Komponenten, insbesondere in Zusammenhang mit Pedelecs, steigern die Sicherheit und den Komfort beim Radfahren.

## Leitsätze

*E-Mobilität ist der Wachstumsmarkt bei den Zweirädern mit noch nicht ausgeschöpftem Entwicklungspotenzial auch in Bezug auf technische Innovationen. Hier liegen noch vielfältige Aufgaben und Chancen für Wirtschaft und Forschung.*

*Die Entwicklung auf dem Pedelec-Markt bietet vielfältige Chancen auch für andere Handlungsfelder des RVEP RLP.*

- *Die Verknüpfung mit dem ÖV durch moderne Schnittstellen insbesondere auch unter Einsatz von Pedelecs (z. B. Verleih) kann dem Umweltverbund insbesondere in ländlichen Räumen neue Kunden zutragen.*
- *Pedelecs benötigen eine den Regelwerken entsprechende Infrastruktur zum Fahren und hochwertige Fahrradparkangebote.*
- *Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur ist zu gewährleisten.*



## ELEKTROMOBILITÄT

### Einführung

Durch die elektrische Tretunterstützung können Radfahrer\*innen mit Elektrofahrrädern und Pedelecs schneller und bequemer größere Strecken als mit nicht motorisierten Fahrrädern zurücklegen. Durch diesen Vorteil wird einerseits eine neue Nutzergruppe angesprochen, welche bisher aus verschiedenen Gründen auf die Nutzung eines Fahrrades verzichtet hat. Andererseits werden neue Nutzungssegmente durch die größere Reich-

weite erschlossen. Vor allem in topografisch bewegten Ländern wie Rheinland-Pfalz ermöglicht die Nutzung von Elektrofahrrädern/Pedelecs, Regionen zu erschließen, die aufgrund ihres Reliefs bisher nicht für den Radverkehr prädestiniert waren.

## Ziele

- Rheinland-Pfalz entwickelt insbesondere in ländlichen Räumen moderne Schnittstellen von Rad und öffentlichem Verkehr, insbesondere auch für Pedelecs.
- Rheinland-Pfalz schafft für Pedelecs eine den Regelwerken entsprechende Radverkehrsinfra-

struktur einschließlich hochwertiger Fahrradparkangebote.

- Das Land Rheinland-Pfalz schafft die erforderlichen Voraussetzungen (Strukturen und Förderung), um die Verbreitung und Nutzung von Pedelecs als Treiber der Radverkehrsentwicklung zu maximieren.

## Status quo

Rheinland-Pfalz kann klar als Vorreiter-Bundesland der Fahrrad-Elektromobilität bezeichnet werden (s. Abb. 36). In Rheinland-Pfalz haben rund sechs Prozent der Bevölkerung Zugang zu einem funktionstüchtigen Elektrofahrrad/Pedelec. Damit liegt Rheinland-Pfalz gleichauf mit Hessen, Schleswig-Holstein und Bayern in der Spitzengruppe und weist den drittgrößten Bevölkerungsanteil mit Zugang zu einem funktionstüchtigen Elektrofahrrad/Pedelec in Deutschland auf.

Bei einer Unterteilung von Rheinland-Pfalz in Stadtregionen und ländliche Regionen lassen sich keine großen Unterschiede bei der Verfügbarkeit funktionstüchtiger Elektrofahrräder/Pedelecs feststellen. So haben rund sechs Prozent aller Bewohner\*innen von Stadtregionen und rund fünf Prozent aller Bewohner\*innen ländlicher Regionen Zugang zu einem funktionstüchtigen Elektrofahrrad/Pedelec. Auch hinsichtlich des Geschlechts sind keine Unterschiede bei der Verfügbarkeit funktionstüchtiger Elektrofahrräder/Pedelecs messbar.<sup>1</sup>

In Rheinland-Pfalz haben 77 Prozent der Besitzer\*innen eines funktionstüchtigen Elektrofahrrads/Pedelecs bereits ihr fünfzigstes Lebensjahr

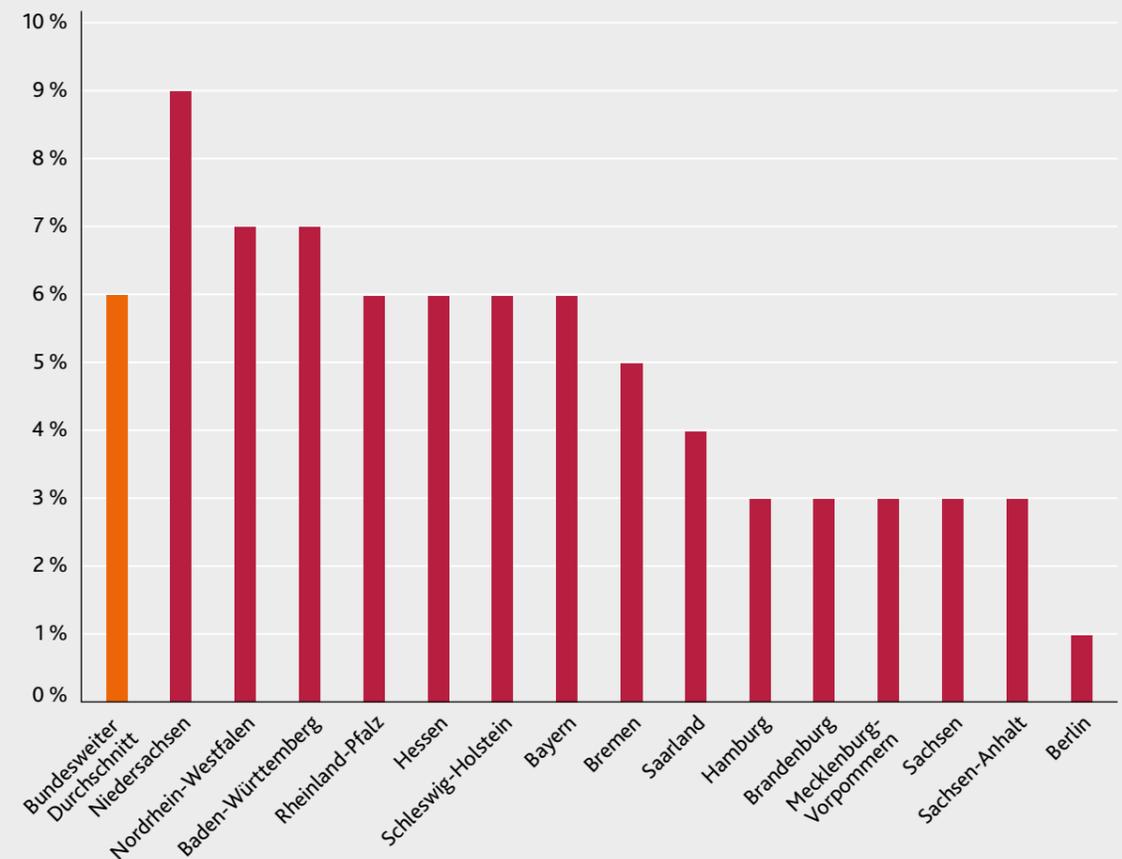
abgeschlossen. Gerade die ältere Bevölkerung weiß die Vorzüge der Tretunterstützung im Alltags- und Freizeitverkehr zu schätzen.

Aber auch jüngere Nutzungsgruppen werden zunehmend durch elektrische Räder begeistert; sei es als Tourenbike, Cityrad, Lastenrad oder als Mountainbike. Es ist erkennbar, dass die Fahrradbranche eine hohe Dynamik in der Weiterentwicklung der Fahrzeuge aufweist. In den kommenden Jahren sind weitere neue Fahrzeugkonzepte und innovative Entwicklungen zu erwarten, die zu einer zusätzlichen Stärkung des Fahrrad- und Pedelecverkehrs führen werden.

Die Analysen zum Rad- und Fußverkehr der Untersuchung MiD 2017 zeigen, dass Elektrofahrräder/Pedelecs, wie auch Fahrräder, am häufigsten für die bzw. in der Freizeit genutzt werden.

Vor allem Tourist\*innen können von den genannten Vorteilen profitieren. Durch die Tretunterstützung können sie mit Leichtigkeit längere und ggf. mehrtägige Radtouren ohne besondere körperliche Fitness unternehmen. Hierfür bietet Rheinland-Pfalz, insbesondere im Landesteil der Pfalz, schon

Abb. 36: Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu einem funktionstüchtigen Elektrofahrrad/Pedelec nach Bundesländern in Prozent



Basis (ungewichtet): 234.406 Personen

Quelle: Manz, W., Uhland, L. (2020).

eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur. Alleine in der Pfalz befinden sich über 150 Ladestationen für Elektrofahrräder/Pedelecs, an welchen Anwohner\*innen und Tourist\*innen auch unterwegs ihr Elektrofahrrad/Pedelec laden können.

Auch im Alltagsverkehr verbreitet sich das Elektrofahrrad zunehmend. Die Verkaufszahlen erreichen jährlich neue Rekorde. Im Jahr 2019 wurde erstmals in Deutschland die Millionenmarke mit 1,36 Millionen verkauften Elektrofahrrädern/Pedelecs überschritten.

<sup>1</sup> Manz, Wilko, Uhland, Lars (2020). Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung Mobilität in Deutschland zur Radnutzung in RLP. Studie im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Kaiserslautern.



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Ein Handlungsschwerpunkt liegt darauf, vorliegende Untersuchungen wie etwa e-Velo und e-Velo 2 des MWVLW zu einem Strategiepapier zur Förderung der Elektromobilität im Radverkehr weiterzuentwickeln. Hierbei sollen auch Lastenräder und Fahrradverleihsysteme einbezogen werden. Differenziert werden soll zwischen Wirtschafts-, Alltags- und Freizeitnutzung.

Zu einer Umsetzung von Modellvorhaben zum Einsatz von Elektromobilität in der Praxis zählen insbesondere Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit von SPNV-Halten und ländlichen Zentren, wie sie im Projekt e-Velo 2 entwickelt werden.

Im Wirtschaftsverkehr soll die Verbreitung von Pedelecs und Lastenrädern z. B. durch Wettbewerbe und Informationen (Broschüre, Internet) zu Fahrzeugkonzepten und Fahrradleasingmöglichkeiten gefördert werden.

Lokale Organisationen, Kommunen und Wohnungsbau-Gesellschaften sollen Lasten-Pedelecs erhalten, wenn sie geeignete Konzepte vorweisen, diese einer möglichst breiten Nutzerschicht zugänglich zu machen.

Zur Stärkung von City- und Innenstadtlogistik werden Forschungsprojekte initiiert und erforderliche Verbesserungen im Rechtsrahmen angestrebt. Das Land kann die Anschaffung privater Lastenräder fördern. In der Landesverwaltung wird die Anschaffung von Pedelecs als Dienstfahrzeuge gefördert.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Ein Handlungsschwerpunkt liegt darauf, die Integration von Pedelecs und Lastenrädern in Fahrradverleihsystemen zu fördern. Dabei sollen auch

touristische Zielgruppen berücksichtigt werden (z.B. Anreise mit eigenem Pedelec und Verleihsysteme in der Unterkunft).

Auf lokaler Ebenen gilt es, eine Pedelec-taugliche Radverkehrsinfrastruktur und Abstellanlagen zu schaffen. Bei Abstellanlagen an wichtigen Bahnhöfen, Mobilitätsstationen sowie bei wichtigen touristischen Zielpunkten zählen hierzu Akkulademöglichkeiten. Hierfür sollen auch landesweite Standards zum Aufbau einer Elektro-Lasten-fahrrad-tauglichen Radverkehrsinfrastruktur entwickelt werden.

Die Verknüpfung von Pedelecs und öffentlichem Verkehr insbesondere im ländlichen Raum mit erweiterten Haltestelleneinzugsbereichen soll verbessert werden. Hierzu zählen z. B. gesicherte Abstellplätze an Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs und an wichtigen Bushaltestellen in den Mittel- und Grundzentren.

Auch die Kommunen sollten die Nutzung von Pedelecs und Lastenrädern bei Dienstfahrten durch Bereitstellung entsprechender Fahrzeuge für ihre Beschäftigten fördern. Bei allen Mobilitätshebungen sollte die Nutzung von Pedelecs gegenüber dem Fahrrad differenziert erfasst werden.



## Leitsatz

*Innovative Fahrzeugkonzepte für den Mehrpersonen- und Gütertransport lassen eine technikunterstützte Veränderung des Mobilitätsmarktes erwarten. Wichtig hierfür sind Verknüpfungskonzepte zu anderen Verkehrsmitteln.*

## FORSCHUNG UND INNOVATION /TECHNIK



### Einführung

Der Radverkehr wandelt sich dynamisch. Gerade die E-Mobilität stellt vielfältige Aufgaben, bietet aber auch große Chancen für die Forschung und Wirtschaft. Die Fahrradtechnik entwickelt sich durch Innovationen weiter. Neue Komponenten, insbesondere im Zusammenhang mit Pedelecs, steigern die Sicherheit und den Komfort beim Radfahren.

Innovative Logistikkonzepte binden Lastenfahrräder ein. Insgesamt besteht ein Potenzial, 8 Pro-

zent – 13 Prozent der Fahrten im Wirtschaftsverkehr auf das Fahrrad zu verlagern.<sup>1</sup>

Für das Land Rheinland-Pfalz ist es von strategischer Bedeutung, nicht nur als Land der Radfahrer\*innen, sondern auch als Standort für die Zweiradindustrie wahrgenommen zu werden und in diesem Segment Chancen zu nutzen und Innovationen voranzutreiben.



### Ziele

- Rheinland-Pfalz optimiert den Einsatz innovativer Fahrzeuge für den Mehrpersonen- und Gütertransport u. a. durch Unterstützung von Entwicklern und Produzenten.
- In den Großstädten werden die Voraussetzungen für eine lastenradbasierte City-Logistik geschaffen, um den überwiegenden Teil der verlagerbaren Fahrten im Wirtschaftsverkehr (ca. 8

Prozent – 13 Prozent) per Lastenräder abwickeln zu können.

- Forschungsaktivitäten im Bereich Fahrrad/Radverkehr sollen im Rahmen der Hochschulautonomie ausgebaut und koordiniert werden.

<sup>1</sup> Gruber, Johannes et al. (2016). Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr. Bericht zu dem Forschungsvorhaben 70.0884 des BMVI. Berlin.

## Status quo

In Rheinland-Pfalz hat die Forschung rund um das Fahrrad einen hohen Stellenwert gewonnen. Alleine an der TU Kaiserslautern wurden im Fachbereich für Mobilität und Verkehr seit 2017 insgesamt sechs Forschungsprojekte (darunter auch Projekte mit Förderung durch das BMVI) zu Themen des Fahrrades und des Radverkehrs abgeschlossen oder sind momentan noch in der Durchführung:<sup>2</sup>

- Für die Forschung im Bereich der Fahrrad-Elektromobilität sind dabei vor allem die Projekte e-Velo RLP und e-Velo 2 RLP nennenswert, die durch das MWVLW (ehem. Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung RLP) finanziert wurden. Bei den beiden Projekten werden die Verlagerungsmöglichkeiten auf Pedelecs und die Potenziale der Intermodalität von Pedelecs, vor allem im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr, erforscht.
- Auch das Forschungsprojekt SIFAFE setzt an der Fahrrad-Elektromobilität an. Ziel dieses

Forschungsprojekts ist die Evaluation sowie die Konzeption und exemplarische Realisierung von sicherheitsorientierten Fahrerassistenzsystemen (FAS) für und an Elektrofahrrädern.

- Die Zukunft des Verkehrs und mögliche Herausforderungen im Zusammenhang mit einem autonomen Pkw-Verkehr werden im Forschungsprojekt RAD-AUTO-NOM betrachtet. Bei diesem Forschungsprojekt werden Konzepte zur Integration des Radverkehrs in zukünftigen urbanen Verkehrsstrukturen entwickelt und Zielvorstellungen für das Miteinander von selbstfahrenden Pkw und dem Rad- und Pedelecverkehr erarbeitet.

Eine systematische Zusammenarbeit verschiedener Forschungsstellen im Land zu Fragen des Radverkehrs oder zwischen Forschungsstellen und der Fahrradwirtschaft allerdings besteht bislang nicht.

Bereich der City-Logistik etwa sollen u. a. für kleine und mittlere Großstädte angepasste Verknüpfungspunkte zum Übergang auf Fahrräder/Lastenräder entwickelt werden. Darüber hinaus kann ein Modellvorhaben der Erprobung der Fahrradlogistik in einem Mittel- oder Grundzentrum (insbesondere mit ländlichem Umland) dienen.

Zur Koordination der Fahrradforschung könnten eine Hochschule ertüchtigt und eine Ansprechstelle im Land zur Erleichterung des Zugangs zu Forschungsmitteln für die Fahrradwirtschaft eingerichtet werden.

Hochschulen und Fahrradwirtschaft können zukunftsorientierte Produkte wie etwa zur Verknüpfung von Pedelecs mit digitalen Medien oder innovative Fahrzeuge für den Mehrpersonen- und Gütertransport entwickeln.

Eine Vernetzung und aktive Zusammenarbeit der Branchenvertreter\*innen könnte die Fahrradwirtschaft als relevanten Akteur sichtbar machen. Zugleich könnte die Fahrradwirtschaft in die Radverkehrsförderung eingebunden und der Dialog zwischen Verwaltung, Forschung und Wirtschaft gestärkt werden.

Weitere Forschungsvorhaben sollen Verbesserungen der Verkehrssicherheit anstoßen, die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Fahrradwirtschaft stärken und Wege zur Aktivierung von Nutzungspotenzialen aufzeigen.

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Mit einem Handlungsschwerpunkt kann das Land die Innovationskraft der Fahrradbranche stärken. Hierzu zählen z. B.:

- Hilfestellung bei der Antragstellung für Forschungsgelder,
- Erleichterung des Zugangs zu Forschungsgeldern und
- Vernetzung der Forschungsaktivitäten.

Das Land gestaltet die Rahmenbedingungen und Fördermittel zugunsten eines forschungsfreundlichen Klimas für die Zweiradindustrie in Rheinland-Pfalz. Das Land verstärkt seine Aktivitäten bei bundesweiten und übergeordneten Forschungs- und Innovationsaktivitäten im Fahrrad- und Pedelec-Segment, um bundesweit Vorreiter in der Forschung und der Umsetzung („Best Practice“) zu werden.

Durch die Umsetzung von Modellvorhaben in Kommunen initiiert das Land innovative Ansätze im Radverkehr. Mit einem Modellvorhaben im

<sup>2</sup> imove (o. J.). Forschung. Institut für Mobilität und Verkehr. <https://www.bauing.uni-kl.de/imove/forschung> (Zugriff am 17.12.2020).

# HANDLUNGSFELD 9: FÖRDERUNG UND INVESTITIONEN

Die finanzielle Förderung des Radverkehrs hat Einfluss auf eine steigende Fahrradnutzung. Mit dem Ziel, die Radverkehrsförderung stärker in der Fläche zu verankern, sollen die Förderinstrumente die Landkreise, Städte und Gemeinden in den Verdichtungsräumen, insbesondere aber auch in den ländlichen Regionen zielgerichtet unterstützen.

## Leitsätze

*Für eine wirksame Radverkehrsförderung sind ausreichende Ressourcen für alle Handlungsfelder erforderlich.*

*Die politische Bereitschaft zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten Radverkehrsinfrastruktur ist erforderlich. Die dazugehörige Förderkulisse muss für alle Akteure transparent sein. Die Bereitschaft zur Umsetzung vor Ort ist zu stärken.*

## Einführung

Die finanzielle Förderung des Radverkehrs hat Einfluss auf eine steigende Fahrradnutzung. Nach einer Untersuchung des BMVI hat im Zeitraum 2008 bis 2017 bundesweit jeder zusätzliche Euro für die Radverkehrsförderung die jährliche Verkehrsleistung um 30 mit dem Fahrrad gefahrene Personenkilometer erhöht.<sup>1</sup>

Das Land Rheinland-Pfalz strebt steigende Investitionen in den Radverkehr an, um die Maßnahmen des Radverkehrs-Entwicklungsplans umsetzen zu können.

Die Landkreise und die Städte und Gemeinden als wichtige Akteure der Radverkehrsförderung setzen

derzeit in unterschiedlicher – zum Teil auch hoher – Intensität Eigenmittel und Fördermittel für Radverkehrsmaßnahmen ein.

Mit dem Ziel, die Radverkehrsförderung stärker in der Fläche zu verankern, sollen die Förderinstrumente die Landkreise, Städte und Gemeinden in den Verdichtungsräumen, insbesondere aber auch in den ländlichen Regionen zielgerichtet unterstützen.

<sup>1</sup> Kienzler, Hans-Paul et al. (2019). Finanzierung des Radverkehrs. Bericht zum Forschungsvorhaben 97.0377 des BMVI. Berlin.



## Ziele

- Für eine wirksame Radverkehrsförderung stellen Land und Kommunen im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Möglichkeiten ausreichende Ressourcen für alle Handlungsfelder bereit.
- Es besteht die politische Bereitschaft zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten Radverkehrsinfrastruktur.
- Die dazugehörige Förderkulisse ist für alle Akteure transparent.

## Status quo

Das Straßenbauprogramm 2019/2020 des Landes umfasste 15 Projekte des Radwegebaus an Landesstraßen. Mit dem Investitionsplan Landesstraßen (IP) 2019–2023 strebt das Land steigende Investitionen im Radwegebau an. Der IP umfasst 50 Projekte des Radwegebaus an den Landesstraßen und eine Reihe weiterer Projekte, bei denen Radverkehrsanlagen Bestandteil anderer Straßenbauvorhaben sind (s. Kap. „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21). Mit einem Volumen von etwa 38 Millionen Euro haben Radwegbauvorhaben einen Anteil von etwa 7 Prozent an den insgesamt eingeplanten Investitionen. Insgesamt gewinnen Vorhaben zur Erhaltung bzw. zum Um- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen an den Landesstraßen eine zunehmende Bedeutung.

Seit dem Jahr 2020 stellt das Land nach § 1 des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) jährlich etwa 65 Millionen Euro zur Förderung kommunaler Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bereit. Die Förderung umfasst u. a. Maßnahmen des Straßenbaus, des ÖPNV, Umsteigeparkplätze und Güterverkehrszentren. Für den Radverkehr sind hieraus u. a. der Bau oder Ausbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit den jeweiligen Radverkehrsanlagen sowie der Bau oder Ausbau von Radwegen zuwendungsfähig. Die Förderquote kann bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen.

Das Land hat die Förderkulisse, u. a. für Pendler-Radrouten, angepasst. Über die übliche Förderung nach LVFGKom hinaus können z. B. bis zu 3,0 m breite Fahrbahnen, Randmarkierungen und Fahrradpiktogramme gefördert werden.

**In Rheinland-Pfalz bestehen sowohl auf Landesebene als auch auf Bundesebene eine Vielzahl an Förderkulissen, die von den Kommunen in Anspruch genommen werden können.**

Speziell für den ländlichen Raum hat das Land Rheinland-Pfalz mehrere Förderinstrumente eingerichtet:

- Zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklungsmaßnahmen und dem landwirtschaftlichen Wegebau u. a. außerörtliche Radwanderwege und eine Wegweisung förderfähig.

- Nach dem „Entwicklungsprogramm Umweltmaßnahmen, Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft, Ernährung“ (EULLE) des Landes und der EU können Investitionen in Radwege, kleinere Pendlerrouen und Radverkehrskonzepte gefördert werden. Die beiden Förderaufrufe des Jahres 2020 umfassten Mittel in Höhe von zusammen etwa 8 Millionen Euro.

Neben den Fördermitteln auf Landesebene stehen für den Radverkehr in den Kommunen auch Bundesmittel zur Verfügung. So können Radverkehrsmaßnahmen z. B. nach

- der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) des BMU und
- dem Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr des BMU) gefördert werden. Im Rahmen des Bundeswettbewerbes wurden in den Jahren 2017 bis 2020 vier Projekte in Rheinland-Pfalz mit einer Bundesförderung von insgesamt etwa 7 Millionen Euro in das Programm aufgenommen:

- ein zentraler Mobilpunkt am Bahnhof Bad Kreuznach,
- „BIR-Bike“ mit Abstellplätzen, Ladeinfrastruktur und Dienstpedelecs in der Verbandsgemeinde Birkenfeld,
- die Ausweitung des Rhein-Radwegs in der Verbandsgemeinde Rhein-Mosel und
- die Herstellung der 13 km langen Pendler-Radroute „Bachbahn“ von Weilerbach bis Kaiserslautern mit Anschluss an mehrere Industrie- und Gewerbegebiete, Mobilitätsstationen und touristischen Infotafeln.

Eine Förderung nach der Kommunalrichtlinie oder im Rahmen des Bundeswettbewerbes kann mit einer Förderung nach den Verkehrs-Förderprogrammen der Länder kumuliert werden.

Das BMVI stellt mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ im Rahmen des Klimaschutzprogrammes 2030 nach Maßgabe des Bundeshaushalts bis zum Jahr 2023 insgesamt bis zu 657 Millionen Euro zur Förderung kommunaler Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung. Hiervon entfallen auf Rheinland-Pfalz etwa fünf Prozent, also bis zu etwa 33 Millionen Euro. Neben kommunalen Radverkehrsnetzen können u. a. auch eine Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen in geschützte Radfahrstreifen sowie Fahrradparkhäuser und moderne Abstellanlagen gefördert werden. Das Förderprogramm soll im Jahr 2021 starten.

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 hatte für Städte, Gemeinden und Landkreise Empfehlungen für die Höhe von Finanzmitteln für Radverkehrsmaßnahmen gegeben:

- Für Städte und Gemeinden als „Einsteiger“ in die Radverkehrsförderung wurden 8 bis 18 Euro je Einwohner und Jahr empfohlen, für „Aufsteiger“ 13 bis 18 Euro je Einwohner und Jahr.
- Für Landkreise als „Einsteiger“ wie auch als „Aufsteiger“ wurden 1 bis 6 Euro je Einwohner und Jahr empfohlen.

Nach der Kommunalumfrage haben einige Städte und Landkreise die Mittel für den Radverkehr in den letzten Jahren erhöht und nähern sich diesen Empfehlungen an. Zumeist liegt die Höhe der Radverkehrsmittel jedoch deutlich niedriger, in der Tendenz stehen in den Landkreisen und kreisfreien Städten nicht genügend Mittel zur Erhaltung und zum Um- bzw. Ausbau der bestehenden Infrastrukturen zur Verfügung.

Die Antragstellung für Fördermittel stellt sich insbesondere für kleinere Kommunen als komplex dar und kann ein Hemmnis sein, überhaupt einen Förderantrag zu stellen. Der LBM hat daher eine Stelle zur Beratung der Kommunen zu Fördermöglichkeiten eingerichtet.



## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Ein Handlungsschwerpunkt liegt darin, die Kommunen bei Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans in dem Umfang, wie er im Landesinteresse liegt, zu unterstützen. Hierzu zählen z. B. eine anteilige Finanzierung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen RLP oder eine Unterstützung für die Radverkehrskordinator\*innen der Kreise.

Geprüft wird, ob eine „Förderfibel“ des Landes Informationen über Fördermöglichkeiten zusammenstellen und damit die Beratung durch den LBM ergänzen kann.

Geprüft wird auch, ob der Katalog zuwendungsfähiger Radverkehrsmaßnahmen erweitert werden sollte. Hierzu zählen z. B. Fördermöglichkeiten für größere kommunale Fahrradparkplätze außerhalb von Bike-&-Ride-Anlagen, wofür ggf. eine Ergänzung des § 2 LVFGKom in Betracht kommen könnte. Geprüft wird auch, ob eine Förderung nach § 2 LVFGKom mit einer Förderung von Radverkehrsmaßnahmen aus Mitteln der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums kumuliert werden kann.

Das Land prüft weiterhin, ob bei den Mitteln für eine zweckgebundene Förderung von Straßenbaumaßnahmen nach § 2 LVFGKom eine feste Quote für Radverkehrsmaßnahmen eingeführt werden kann.

Weitere Maßnahmen betreffen die Einhaltung der Standards als Förderbedingung sowie eine Förderung von Planungsleistungen für einzelne Wege und von Maßnahmen zur Bestandsverbesserung (s. Kap. „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28).

Zur Umsetzung des RVEP RLP 2030 finanziert das Land im Rahmen der verfügbaren Mittel Sonderprogramme. Hierzu kann z. B. ein Programm „50.000 Abstellplätze an Schulen“ zählen.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Die Städte, Gemeinden und Landkreise sollten ausreichende Mittel für eine bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur und für die Förderung des Radverkehrs bereitstellen. Ihre Höhe kann sich an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 orientieren.



# HANDLUNGSFELD 10: STRUKTUREN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Eine umfassende und erfolgreiche Radverkehrsförderung wird von vielen Akteuren getragen. Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der Akteure braucht das Land Rheinland-Pfalz gute Strukturen und Rahmenbedingungen. Eine zentrale Funktion für die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030 kommt der Koordination der Akteure und Handlungsträger zu.

Eine umfassende und erfolgreiche Radverkehrsförderung wird von vielen Akteuren getragen. Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der Akteure braucht das Land Rheinland-Pfalz gute Strukturen und Rahmenbedingungen. Eine zentrale Funktion für die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030 kommt der Koordination der Akteure und Handlungsträger zu. Für eine effiziente Koordination sind geeignete Strukturen auf allen Ebenen erforderlich, die die Kommunikation in horizontaler und vertikaler Linie gewährleisten. Eine erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans oder eines kommunalen Rad-

verkehrskonzeptes benötigt Elemente eines systematischen Qualitätsmanagements und geeignete Rahmenbedingungen. Dazu gehören die rechtlichen Bestimmungen, die Sicherstellung der Finanzierung der vorgesehenen Maßnahmen und administrative Strukturen, die einen effizienten Ablauf der Realisierung gewährleisten.



## Leitsatz

*Geeignete Koordinationsstrukturen sind sowohl auf Landesebene als auch auf regionaler Ebene von Bedeutung.*

## STRUKTUREN DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG

### Einführung

Die nachstehend beschriebenen Koordinationsstrukturen auf Landes- und kommunaler Ebene tragen wesentlich zur Wirksamkeit und Effizienz der Radverkehrsförderung bei.

Den Landkreisen kommt bei der Koordination eine zentrale Rolle zu, da sie als Schnittstelle zwischen den Aktivitäten des Landes und den einzelnen Kommunen fungieren und als Impulsgeber die

kreisangehörigen Gemeinden mit in die Radverkehrsförderung einbeziehen können.

Viele Elemente aktiver Radverkehrsförderung sind keine kommunalen Pflichtaufgaben. Die Kommu-

nen entscheiden in eigener Hoheit im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und der verfügbaren Haushaltsmittel darüber, welche Maßnahmen wie umgesetzt werden.

## Ziele

- Es gibt ein landesweites Gremium zur Begleitung der Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans.
- In den Landkreisen gibt es Koordinator\*innen für den Radverkehr, die miteinander vernetzt sind.
- Auf kommunaler Ebene existieren in Städten mit mehr als 20.000 Einwohner\*innen sowie in den Landkreisen Runde Tische Radverkehr und Radverkehrsbeauftragte bzw. -koordinator\*innen.

## Status quo

Auf Landesebene ist das MWVLW zuständig für die Koordination der Radverkehrsplanung. Die Aufgaben sind gebündelt in der Abteilung Straßenbau und hier im Referat Straßenplanung, Umweltschutz im Straßenbau, Radwege. Das Referat hat die Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans 2030 federführend betreut. Der Radtourismus ist im MWVLW in der Abteilung Wirtschaftspolitik, Wirtschaftsförderung im Referat Tourismus angesiedelt.

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) als nachgeordnete Behörde ist Verkehrs-, Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau von Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz und den Radwegen an den klassifizierten Straßen. Der Geschäftsbereich Planung/Bau hat die Zuständigkeit für die Radverkehrskoordination. Dazu gehört das GRW, die Informationsplattform [radwanderland.de](https://www.radwanderland.de), die HBR<sup>1</sup> und die Koordination der Pendlerradrouten.

### Kommunen

Auf Ebene der Landkreise, der kreisfreien Städte und der Städte und Gemeinden sind Vernetzungsgremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und weiteren Akteuren eine wichtige Basis für die Zusammenarbeit. Hier können Informationen ausgetauscht, Positionen und Maßnahmen abgestimmt und eine breite Basis für die Umsetzung von Maßnahmen geschaffen werden. Geeignete Koordinationsstrukturen sind z. B. Runde Tische Radverkehr. Bislang sind vor allem bei den Städten und Gemeinden radverkehrsbezogene Gremien noch wenig verbreitet. Auch bei den Landkreisen und kreisfreien Städten besteht noch Nachholbedarf.

Feste Ansprechpersonen in der Verwaltung, die die Belange des Radverkehrs koordinierend und beratend übernehmen, sind nicht in allen Landkreisen und kreisfreien Städten vorhanden. Nach

der Kommunalumfrage steht in vier (von 12) Landkreisen eine gesonderte Ansprechperson zur Verfügung, vereinzelt gibt es eine fallweise Zusammenarbeit mit anderen Akteuren bzw. eine feste Arbeitsgruppe zum Radverkehr. In den kreisfreien Städten gibt es in sechs (von 8) Städten eine gesonderte Ansprechperson – in der Regel der/die Radverkehrsbeauftragte – zur Verfügung, in drei Städten gibt es eine fallweise Zusammenarbeit mit anderen Akteuren. Feste Arbeitsgruppen zum Radverkehr gibt keine der befragten Städte an.

### Initiative zur Gründung einer AGFK-RLP

Zum Erfahrungsaustausch und zur Vernetzung der Kommunen zu Fragen der Radverkehrsförderung gibt es eine Initiative zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Rheinland-Pfalz. Bislang sind Vernetzungen zwischen einzelnen Kommunen eher die Ausnahme. Die Initiative geht im Wesentlichen von den Rad-

verkehrsbeauftragten einiger engagierter kreisfreier Städte und Landkreise und weiteren für den Radverkehr engagierten Personen aus. Ende 2019 ist ein Strategiepapier vorgelegt worden, es gibt einen Austausch mit dem MWVLW. Erste Überlegungen gehen nach dem Vorbild der AGFK Niedersachsen/Bremen auch in Richtung einer länderübergreifenden AGFK mit dem Saarland.

Fast alle kreisfreien Städte und auch die Landkreise haben Interesse an einer Mitgliedschaft in der AGFK-RLP. Dies bestätigen die Ergebnisse der Kommunalumfrage. Als Hauptgründe werden der thematische Austausch zum Radverkehr, auch über Best-Practice-Lösungen, die Abstimmung und Netzentwicklung über die kommunalen Grenzen hinaus oder auch eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit gesehen. Als interessante Angebote einer AGFK-RLP werden Flyerserien, vor allem aber Weiterbildungsprogramme, Hilfe bei Förderanträgen und eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit angesehen.

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Geeignete Koordinationsstrukturen sind sowohl auf Landesebene als auch auf Ebene der Landkreise, der kreisfreien Städte sowie der Städte und Gemeinden von Bedeutung. Diese werden eingerichtet.

Das Land setzt sich unter Federführung des zuständigen Ministeriums weiterhin für eine effektive Zusammenarbeit der Akteure auf den unterschiedlichen Ebenen ein. Dazu wird ein Referat Radverkehr eingerichtet.

Die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans und die Radverkehrsplanung auf Landesebene werden durch einen Beirat Radverkehr begleitet, der jeweils zu den Meilensteinen der

Umsetzung (2023, 2026 und 2030) einberufen wird.

Auf der Landesebene sollen Strukturen für die Koordination und die Beratung der Kommunen, z. B. über Fördermittel, eingerichtet werden. Dazu gehören Ansprechpersonen (Radverkehrsbeauftragte) in den acht Dienststellen des LBM. Sie sind auch zuständig für die Qualitätsprüfung, das Mobilitätsmanagement und die Beratung kleinerer Kommunen.

Bei den Landkreisen und kreisfreien Städten sollen diese Funktionen von Radverkehrskordinator\*innen übernommen werden. Diese aktivieren, koordinieren und beraten die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des Radverkehrs auf

<sup>1</sup> Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) (2014): Hinweise zur wegweisenden und touristischen Radwegweisung in Rheinland-Pfalz (HBR). Koblenz.

Kreis- und Gemeindeebene. Sie sind als Kompetenzzentren auch zuständig für die Verdichtung des GRW. Auf der Ebene der Landkreise sollen regelmäßig (mindestens jährlich) Koordinierungstreffen mit allen kreisangehörigen Kommunen zum Radverkehr stattfinden. Das Land koordiniert den regelmäßigen Austausch und unterstützt die Arbeit der Koordinator\*innen finanziell.

Für das Land Rheinland-Pfalz soll eine AGFK-RLP eingerichtet werden. Das Land unterstützt den Aufbau der AGFK-RLP finanziell und dauerhaft auf Grundlage der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen. Die Interessenverbände werden bei der Gründung der AGFK-RLP eingebunden.

Weitere mögliche Maßnahmen umfassen die Etablierung eines Interministeriellen Arbeitskreises (IMAK Radverkehr) zur Abstimmung und zum Austausch auf regelmäßiger Basis und institutionalisierter Ebene, die Durchführung eines jährlichen Treffens der Radverkehrsbeauftragten der Kommunen unter Einbeziehung der Radverkehrskordinator\*innen der Landkreise und des LBM und die Einrichtung eines Internetforums zum zuständigkeitsübergreifenden Austausch der Akteure.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Zur Koordination auf kommunaler Ebene wird angestrebt, dass Kommunen über 20.000 Einwohner\*innen Ansprechpersonen für das Thema Radverkehr mit entsprechenden Arbeitszeitkontingenten schaffen und Runde Tische Radverkehr, Fahrradbeiräte oder vergleichbare Vernetzungsgremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und weiteren Akteuren einrichten. Dabei werden sie vom Land unterstützt.

## QUALITÄTSSICHERUNG



### Einführung

Die zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrs-Entwicklungsplans erfordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und entsprechende Steuermechanismen. Die Erfolgskontrolle dient der Überprüfung, ob durch die Planung angestrebte Wirkungen tatsächlich erreicht werden oder Veränderungen bzw. Nachbesserungen erforderlich sind. Die Qualitätssicherung soll gewährleisten, dass das vorgegebene Qualitätsniveau in der Umsetzung realisiert wird. Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle sind daher umfassend in Planungs- und Verwaltungsprozesse im Hinblick

auf den Radverkehr zu integrieren. Sie sind Teil des Qualitätsmanagements.

Regelmäßige Erfolgs- oder Wirkungskontrollen dienen also dazu, die Ist-Situation und die Entwicklung des Radverkehrs in Rheinland-Pfalz zu beschreiben und zu bewerten, inwieweit die für die einzelnen Handlungsfelder des Radverkehrs-Entwicklungsplans formulierten Ziele erreicht werden. Die Instrumente der Radverkehrsförderung können dann bei Bedarf angepasst und die Mittel effizienter eingesetzt werden.



### Ziele

- Die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans 2030 wird regelmäßig evaluiert. Die Instrumente zur Radverkehrsförderung werden entsprechend den Ergebnissen der Evaluation kontinuierlich verbessert.

- Alle kreisfreien und großen kreisangehörigen Städte sowie die Landkreise haben bis 2030 qualifizierte Radverkehrskonzepte.



### Status quo

Das Land Rheinland-Pfalz, die Städte Koblenz und Neuwied und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar haben für die Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2018“ (MiD 2018) des Bundesministeriums für Verkehr regionale Vertiefungsuntersuchungen beauftragt. Hieraus können wichtige Erkenntnisse zur Verkehrsmittelnutzung und zur Entwicklung des Radverkehrs gewonnen werden.

Die Städte Kaiserslautern, Ludwigshafen, Trier und Landau in der Pfalz haben 2018 am System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV 2018) teilgenommen, das die TU Dresden im fünfjährigen Rhythmus durchführt. Einige Städte haben, wie etwa Mainz und Pirmasens, in den letzten Jahren eigene Befragungen u. a. zur Verkehrsmittelwahl ihrer Bewohner\*innen initiiert.

Die Städte und die Verbandsgemeinden, in denen Radverkehrsrouten nach dem landesweiten Wegweisungsstandard ausgeschildert sind, führen zusammen mit dem Landesbetrieb Mobilität regelmäßig Bestandsaufnahmen der Wegweisung und des Zustandes der Radverkehrsinfrastruktur durch. Die Wartungsberichte zeigen den Handlungsbedarf und die Dringlichkeit von Ausbesserungsmaßnahmen auf.

Die kreisfreien Städte verfügen nur zum Teil über Radverkehrskonzepte. Bislang haben auch nur wenige Landkreise ein Radverkehrskonzept erstellt. Während bei den Städten der Alltagsradverkehr im Vordergrund steht, behandeln die Konzepte der Kreise zum Teil nur den Freizeitverkehr bzw. den Radtourismus.

Die Stadt Mainz unterstützt mithilfe der Stiftung Klimaschutz und Energieeffizienz das Projekt Radwende-App. Hierbei werden die Strecken, die Radfahrer\*innen fahren, über eine Handy-App aufgezeichnet und als öffentliche Kunstinstallation aufgezeigt. Diese Daten dienen der Stadt Mainz auch für die Planung von Radverkehrsmaßnahmen.

Einzelne Städte, wie etwa Ludwigshafen oder Kaiserslautern, setzen Dauerzählstellen für den Radverkehr ein oder beteiligen sich mit Zählstellen an Forschungsvorhaben.

Die Landkreise, die an der Kommunalumfrage teilgenommen hatten, führen keine Wirkungsuntersuchungen zu Radverkehrsmaßnahmen durch. Spezielle Radverkehrszählungen erfolgten in Einzelfällen an Problempunkten.

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Das Land konzipiert die Wirkungskontrolle als Steuerungsinstrument der Radverkehrsförderung des Landes. Die Wirkungskontrolle zur Umsetzung des RVEP RLP 2030 wird alle fünf Jahre durchgeführt. Die daraus abzuleitenden Kenngrößen – z.B. zur Infrastrukturausstattung, zur Sicherheit des Radverkehrs oder zu den Bewertungen der Bürger\*innen – werden auch für die Entwicklung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene genutzt und regelmäßig fortgeschrieben.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Die Kommunen sollen sich stärker für Qualitätssicherung engagieren. Die Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln übergreifende Radverkehrskonzepte mit klaren Zielen und Aussagen zu Radverkehrsnetz, Radverkehrsinfrastruktur, Fahrradparken, Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Rad, Service und Kommunikation und mit konkreten

Maßnahmenlisten. Bei der Konzepterstellung erhalten die Kommunen Unterstützung vom Land.

Für kreisfreie und große kreisangehörige Städte sowie Landkreise werden landesweit einheitliche Standards für Modal-Split-Erhebungen entwickelt. Diese sollten auch mit neuen digitalen Möglichkeiten erfolgen. Das Land unterstützt die Kommunen bei Modal-Split-Erhebungen im Radverkehr.

Weitere mögliche Maßnahmen zur Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung auf kommunaler bzw. lokaler Ebene sind Qualitäts- oder Fortschrittsberichte, mit denen die Kommunen regelmäßig den Umsetzungsstand ihrer Radverkehrskonzepte zur Überprüfung der gesetzten Zeitziele evaluieren können. Dazu zählen auch regelmäßige Zählungen des Radverkehrs, die von den Kommunen sowie den Tourismusorganisationen durchgeführt werden sollten. Die Durchführung von Zählungen und der Einsatz von Dauerzählstellen werden vom Land unterstützt.

## Leitsätze

*Bestehende Rechtsnormen bieten vielfach bereits einen geeigneten Rahmen für die Radverkehrsförderung. Die Akteure der Radverkehrsförderung sollen durch geeignete Maßnahmen – wie z. B. Schulungen – in die Lage versetzt werden, den bestehenden Rechtsrahmen im Sinne der Radverkehrsförderung auszuschöpfen.*

*Hindernisse für die Radverkehrsförderung sollen durch die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens vermieden werden. Dazu gehört z. B. die Prüfung der Erfordernisse im Bauordnungsrecht.*

## RECHTSRAHMEN

### Einführung

Der Rechtsrahmen umfasst Regelungen für ein sicheres Radfahren, eine sichere Radinfrastruktur und eine Förderung der Fahrradnutzung.

Wichtige Regelungen für ein sicheres Radfahren und eine sichere Radinfrastruktur trifft das bundesweite Straßenverkehrsrecht, insbesondere die

StVO und die StVZO. Die Rechtssetzungskompetenz des Landes für eine Förderung der Fahrradnutzung umfasst u. a. die Landesbauordnung sowie die Rechtsnormen eigener Förderprogramme. Die Kommunen haben teilweise ein Ortssatzungsrecht, das sie für die Radverkehrsförderung nutzen können.

### Ziele

■ Die Akteure der Radverkehrsförderung werden durch geeignete Maßnahmen – wie z. B. Schulungen – in die Lage versetzt, den bestehenden Rechtsrahmen im Sinne der Radverkehrsförderung auszuschöpfen.

■ Hindernisse für die Radverkehrsförderung werden durch die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens vermieden.

## Status quo

Bei Gebäudebauvorhaben sind gemäß § 47 Abs. 1 Landesbauordnung (LBauO) Abstellplätze für Fahrräder herzustellen, soweit ein Zugangs- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist und Bedürfnisse des Verkehrs es erfordern. Die Städte und Gemeinden können nach § 88 Abs. 3 Nr. 4 LBauO durch eine Ortssatzung präzisierende Regelungen für Fahrrad-Abstellplätze bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden treffen. Hierin können sie die erforderliche Größe, die Lage, die Ausstattung und die Anzahl der unterzubringenden Fahrräder festlegen. Dieses Ortsatzungsrecht wird derzeit kaum genutzt (s. Kap. „Fahrradparken“, S. 55). Bei Gebäudebauvorhaben werden daher oftmals keine ausreichenden Abstellplätze realisiert.

Die Kommunen haben gemäß § 47 Abs. 4 und 5 Landesbauordnung (LBauO) die Möglichkeit, Kfz-Stellplatzablösebeträge für Fahrradparkanlagen zu verwenden. Dies können in nennenswertem Umfang allerdings nur größere Städte nutzen.

Eine weitere Regelung für Gebäudebauvorhaben ist die Verwaltungsvorschrift „Bau und Förderung von Schulen“ des Bildungsministeriums. Diese enthält bislang keine Aussagen zu Fahrradabstellplätzen (s. Kap. „Fahrradparken“, S. 55).

Die StVO unterscheidet seit 1997 zwischen benutzungspflichtigen Radwegen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen, auf denen Radfahrer\*innen fahren dürfen. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) fordert u. a. bestimmte Breiten und eine sichere Führung an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten als Voraussetzung für die Anordnung der Benutzungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörden. Mit der

StVO-Novelle 1997 wurde eine Überprüfung benutzungspflichtiger Radwege auf die Einhaltung dieser Anforderung gefordert.

Nach der Kommunalumfrage haben mehrere Städte – wie etwa Kaiserslautern, Ludwigshafen oder Zweibrücken – ihre Radverkehrsanlagen auf die Einhaltung der Anforderungen der VwV-StVO hin überprüft. Die Stadt Mainz hatte hierfür einen speziellen Leitfaden entwickelt. Die Radwege, die die Anforderungen nicht erfüllten, wurden teils verbessert oder durch andere Führungsformen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ersetzt.

Mehrere Städte und viele Landkreise haben nach der Kommunalumfrage jedoch keine Überprüfung vorgenommen. Für viele Radwege oder Geh- und Radwege besteht noch eine Benutzungspflicht, auch wenn sie die Anforderungen der VwV-StVO nicht erfüllen und z. B. an Einmündungen sicherheitsrelevante Mängel aufweisen.

Für nicht benutzungspflichtige Radwege gibt es kein Verkehrszeichen, das sie für Radfahrer\*innen und andere Verkehrsteilnehmer\*innen klar erkennbar macht. Oftmals kommt es zwischen Radfahrer\*innen und Kfz-Führer\*innen oder Fußgänger\*innen zu Missverständnissen, ob Radfahrer\*innen auf den Radwegen fahren müssen oder auch auf der Fahrbahn fahren dürfen.

Nach Erkenntnissen der Unfallforschung erleiden Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen bei Unfällen mit Kfz umso weniger schwere Verletzungen, je niedriger die Kollisionsgeschwindigkeit der Kfz ist. An kritischen Stellen sollte die Höchstgeschwindigkeit innerorts daher auf 30 km/h begrenzt werden.<sup>1</sup>

## Handlungsempfehlungen

### Mögliche Maßnahmen Land

Das Land nutzt seine eigene Rechtssetzungskompetenz zur Förderung des Radverkehrs. Hierzu prüft es z. B. eine Ergänzung des § 47 LBauO und eine Ergänzung der Verwaltungsvorschrift „Bau und Förderung von Schulen“ (s. Kap. „Fahrradparken“, S. 55).

Im Bereich des Straßenverkehrsrechts setzt sich das Land dafür ein, dass eine Weiterentwicklung des Bundesrechts u. a. durch

- eine Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit über zulässige Höchstgeschwindigkeiten in deren Zuständigkeitsbereich und
- eine Prüfung weiterer fahrradgerechter Regelungen, wie etwa an geeigneter Stelle mit einem Verkehrszeichen „nicht benutzungspflichtiger Radweg“

ermöglicht werden kann.

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Die Straßenverkehrsbehörden sollten die bestehenden Regelungen des Straßenverkehrsrechts nach Möglichkeit im Sinne einer Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit auslegen und umsetzen. Umsetzungsdefiziten, z. B. bei gemeinsamen Führungen von Rad- und Fußverkehr, der Radwegebenutzungspflicht oder einer fehlenden Nutzung von Kfz-Stellplatzablösebeträgen für Fahrrad-Abstellplätze, wird aktiv entgegengewirkt. Hierzu wird das Bewusstsein bei den zuständigen Akteuren durch entsprechende Schulungen z. B. der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden oder der Bauordnungsbehörden gestärkt.

<sup>1</sup> Otte, Dietmar. Einfluss der Geschwindigkeit auf das Verletzungsmuster und die Verletzungsschwere bei Verkehrsunfällen. DVR-Presse-seminar Lüdenscheid, 21.6.2018. <http://docplayer.org/105853023-Einfluss-der-geschwindigkeit-auf-das-verletzungsmuster-und-die-verletzungsschwere-bei-verkehrsunfaellen.html> (Zugriff am 17.12.2020).

# UMSETZUNG DES RADVERKEHRS- ENTWICKLUNGSPLANS RHEINLAND-PFALZ 2030



Für die Handlungsfelder des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030 werden im Kap. „Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung in Rheinland-Pfalz“ mögliche Maßnahmen des Landes und auf kommunaler/lokaler Ebene aufgezeigt. Die Landkreise, Städte und Gemeinden sind wichtige Akteure der Radverkehrsförderung. Als Empfehlung werden nachstehend drei Beispiele für konzeptionelle Maßnahmen zur Umsetzung des RVEP auf lokaler Ebene vorgestellt. Es wird die methodische Vorgehensweise erläutert und es werden Hinweise auf entsprechende Richtlinien und weiterführende Literatur gegeben. Die Beispiele sind:

1. Erarbeitung eines kommunalen Radverkehrskonzeptes
2. Kommunales Konzept zum Fahrradparken
3. Konzept für betriebliches Mobilitätsmanagement

# 1. ERARBEITUNG EINES RADVERKEHRSKONZEPTES

## Anforderungen an kommunale Radverkehrskonzepte

Gute Radverkehrskonzepte zeichnen sich durch folgende Merkmale aus:

- Integrierte Konzeption eines zusammenhängenden Netzes mit möglichst direkten Verbindungen für den Alltags- und den Freizeitradverkehr.
- Baulastträgerübergreifende Betrachtung mit Einbeziehung von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie von Gemeindestraßen. Für Konzepte der Landkreise ist auch eine Betrachtung der Ortsdurchfahrten wichtig.
- Maßnahmenliste zur Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen.
- Priorisierung der Maßnahmen.
- Grobe Kostenschätzung.

- Zielsetzung und Umsetzungsplanung möglichst mit Modal-Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen.

Neben der Radverkehrsinfrastruktur sollten auch weitere Handlungsfelder einbezogen werden. Besonders wichtig sind:

- Fahrradparken an wichtigen Zielen des Radverkehrs.
- Verknüpfung mit dem ÖPNV.
- Öffentlichkeitsarbeit mit Maßnahmen zur Begleitung der Umsetzung des Konzeptes.
- Qualitätsmanagement: Aussagen zur Unterhaltung und zum Betrieb der Infrastruktur.

## Radverkehrsnetze für Städte und Gemeinden in hierarchischer Gliederung

Ein kommunales Radverkehrsnetz wird – verknüpft mit dem überörtlichen Netz – gebildet durch miteinander verbundene hochwertige Hauptverbindungen, die durch eine Wegweisung eine leichte Orientierung gewährleisten. Die Maschenweite dieses innerörtlichen Hauptnetzes beträgt etwa 500 bis 1.000 m. In dieses Netz der Hauptverbindungen wird ein Quartiersnetz mit einer Maschenweite von 200 bis 500 m eingebettet. Die unterste Hierarchiestufe ist ein Ergänzungsnetz, in das alle

Straßen- und Wegeverbindungen von Wohngebäuden oder anderen Quellen und Zielen zu den übergeordneten Netzen eingebunden sind.

Radschnellverbindungen und Pendler-Radrouten zielen als Verbindungen mit direkten, möglichst umwegfreien und störungsarmen Führungen auf den ortsübergreifenden Berufs- und Ausbildungsverkehr. Sie verknüpfen wichtige Quell- und Zielbereiche mit hohem Radverkehrspotenzial und



verlaufen in erster Linie über die innerörtlichen Hauptverbindungen oder verknüpfen Hauptverbindungen benachbarter Städte und Gemeinden.

Das Radverkehrsnetz in Städten und Gemeinden umfasst grundsätzlich die angebauten Straßen und Wege. Dieses Grundnetz wird durch selbstständige Verbindungen (Wege, durchlässige Stichstraßen, zusätzliche Über- und Unterführungen) verdichtet.

Die Planung von Radverkehrsnetzen liefert nach einer Analyse der bestehenden Stadt- und Nutzungsstrukturen eine wichtige Grundlage für die Ableitung der erforderlichen Maßnahmen und für die Festlegung der Dringlichkeiten. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über den Ablauf einer Radverkehrsnetzplanung.

Abb. 37: Ablauf einer Netzplanung für den Alltagsradverkehr



Quelle: Eigene Darstellung.

## Bestandsanalyse

Die Radverkehrsunfälle sollten für einen drei- bis fünfjährigen Zeitraum nach den polizeilichen Unfallverzeichnissen analysiert werden. Dies gibt Hinweise auf unfallauffällige Bereiche, in denen sich mehrere Radverkehrsunfälle ereignet haben. Für diese Bereiche sollte eine vertiefte Analyse an-

hand der Unfallanzeigen erfolgen. Eine straßenräumliche Analyse prüft, ob bestehende Führungsformen des Radverkehrs den Zuordnungen in Abb. 37 entsprechen und für einen sicheren und leichten Radverkehr geeignet sind.

## Maßnahmenkonzept

Zum sicheren und komfortablen Radfahren an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen kommen unterschiedliche Radverkehrsführungen in Betracht. Ein wichtiges Kriterium dafür, ob der Radverkehr

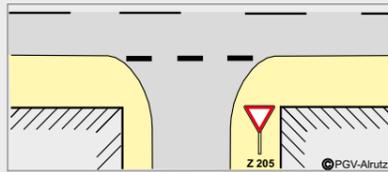
- gemischt mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann,
- z. B. mit Schutzstreifen teilweise getrennt oder

■ z. B. mit Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr getrennt werden sollte, sind die Geschwindigkeiten und Stärken des Kfz-Verkehrs. Die Abb. 38 (S. 140) gibt einen Überblick über verschiedene Führungsformen des Radverkehrs.



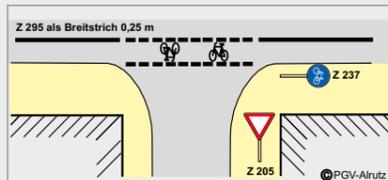
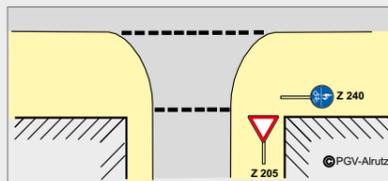
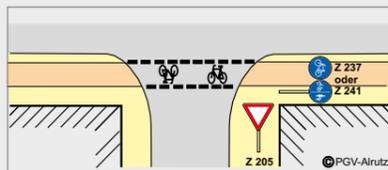
Abb. 38: Überblick über Führungsformen des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen

### Mischverkehr auf der Fahrbahn



- 30 km/h: bis 800 Kfz/h
- 50 km/h: bis 400 Kfz/h

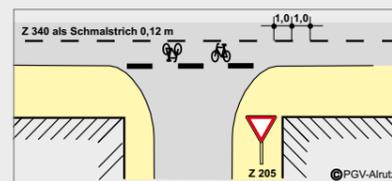
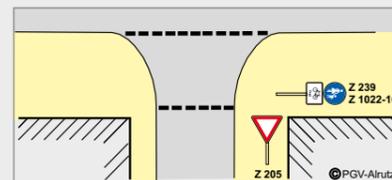
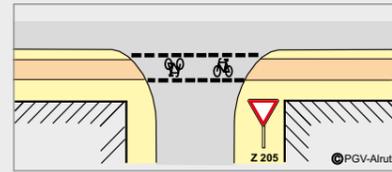
### Trennen vom Kfz-Verkehr



- 30 km/h: > 2.000 Kfz/h  
i. d. R. bei 1.800–2.000 Kfz/h
- 50 km/h: > 1.800 Kfz/h  
i. d. R. bei 1.000–1.800 Kfz/h

### Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr nur bei ausreichender Breite und geringem Rad- und Fußverkehr

### Mischverkehr (mit teilweiser Trennung)



- 30 km/h: 800–1.800 Kfz/h  
Bei 1.800–2.000 Kfz/h, geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung Schutzstreifen möglich
- 50 km/h: 400–1.000 Kfz/h  
Bei 1.000–1.800 Kfz/h, geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung Schutzstreifen möglich

### Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr nur bei ausreichender Breite und geringem Rad- und Fußverkehr

Abseits von Hauptverkehrsstraßen stellen Fahrradstraßen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz den Radverkehr bündeln.

Die zunehmende Nutzung von Pedelecs führt zu größeren Geschwindigkeitsunterschieden und häufigeren Überholungen im Radverkehr. Auch wegen der vermehrten Nutzung von Anhängern und Lastenrädern mit höherem Flächenbedarf als Standardfahrräder sollen die Radverkehrsanlagen mit für Überholungen ausreichenden Breiten geplant werden.

Die Prioritäten für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sollten nach den folgenden Indikatoren gebildet werden:

- Verkehrssicherheit (z. B. Anzahl der Radverkehrsunfälle je Knotenpunkt oder je Kilometer Streckenlänge),
- Netzbedeutung eines Netzabschnittes (z. B. Hauptverbindung oder wichtiger Lückenschluss),
- Erschließungswirkung, z. B. die Anzahl von Arbeitsplätzen oder Einwohner\*innen im Umfeld eines Netzabschnittes.

Die Prioritäten können z. B. wie folgt gegliedert werden:

- Eine hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) kann Maßnahmen zur Verbesserung einer stark eingeschränkten Funktionsfähigkeit oder zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite umfassen. Die Einstufung kann sich ferner daran orientieren, ob auf der Route bereits eine hohe Nutzungsintensität durch den Radverkehr besteht oder dies durch die Maßnahmenumsetzung zu erwarten ist.

■ Eine mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) kann vorgesehen werden, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden. Sie umfasst weiterhin Maßnahmen im Zuge von Netzabschnitten mit eher geringer bis mittlerer Nutzungsintensität durch den Radverkehr.

■ Unabhängig davon können schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken, als „kurzfristige Maßnahme“ (Prioritätsstufe K) eingestuft werden.

Das Finanzierungskonzept kann unterscheiden nach:

- Maßnahmen, die ohne Fördermittel realisiert werden,
- Maßnahmen, die mit Fördermitteln realisiert werden,
- Maßnahmen, die durch andere Baulastträger wie z. B. den Bund oder das Land realisiert werden,
- Maßnahmen, die im Zusammenhang von Erschließungs- oder Neubaumaßnahmen umgesetzt werden können.

Über mögliche Förderinstrumente bietet der LBM eine Beratung an.

## Weitere Handlungsfelder

Teil eines Radverkehrskonzepts ist auch ein Grundkonzept für Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Ziele sind zu informieren, Freude am Radfahren zu vermitteln und dem Thema Fahrrad einen Wert zu geben. Dies umfasst auch die Kommunikation in die Fachöffentlichkeit: Wissensvermittlung für Fachleute in Verwaltungen, für Multiplikatoren und Entscheidungsträger\*innen.

Weitere Handlungsfelder sind je nach Aufgabenstellung:

- Fahrradparken an wichtigen Zielen des Radverkehrs (Umsetzungskonzept „Fahrradparken“).
- Verknüpfung mit dem ÖPNV: Bike-&-Ride-Anlagen und Fahrradmitnahme im ÖPNV.
- Qualitätsmanagement: Aussagen zur Unterhaltung und zum Betrieb der Infrastruktur.

- Mobilitätsmanagement (Umsetzungskonzept „Betriebliches Mobilitätsmanagement“).
- Schulwegsicherung.
- Fahrradverleihsysteme.

### Weiterführende Literatur:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

Region Hannover (2017). Führungen des Radverkehrs innerorts. Umsteigen: aufsteigen: Beiträge zum Handlungskonzept Radverkehr Nr. 1. Hannover.

## 2. KOMMUNALES KONZEPT ZUM FAHRRADPARKEN

Als erster Schritt wird definiert, für welche Gebiete ein Fahrradparkkonzept entwickelt werden soll. Typische Defizite beim Fahrradparken finden sich in

- Gebieten mit einer Konzentration von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben (z. B. Innenstädte oder Stadtteilzentren),
- gründerzeitlichen Wohngebieten mit Defiziten bei privatem Fahrradparken,
- beim Fahrradparken auf Schulgeländen oder
- bei Bike & Ride.

Kriterien zur Auswahl der Gebiete sind z. B.:

- viele ungeordnet abgestellte Fahrräder,
- die heutige Anzahl abgestellter Fahrräder und ein möglicher Zuwachs durch eine Förderung des Radverkehrs ist in bestehenden Abstellanlagen nicht abzudecken oder
- eine Nachfrage aus neuen städtebaulichen Nutzungen ist nicht abzudecken.

Für diese Gebiete wird die Nachfrage nach Abstellplätzen durch eine Zählung an Werktagen außerhalb von Schulferien und möglichst bei fahrradgeeigneter Witterung erfasst. Hierbei müssen die typischen Nutzungszeiten und Nachfragespitzen berücksichtigt werden: Bei Wohngebieten z. B. eignen sich Abendzeiträume, bei Einzelhandelsgebieten Donnerstag und Freitag nachmittags oder Samstag vormittags. Finden die Zählungen außerhalb der Fahrradsaison statt, wird die Anzahl abgestellter Fahrräder auf die Fahrradsaison hochgerechnet. Für die Wintermonate Dezember bis Februar bietet sich ein Zuschlag von 90 Prozent, für die Übergangsmomente November und März von 30 Prozent an.

Anschließend wird die Anzahl abgestellter Fahrräder dem Angebot an Abstellplätzen in einer Mengenbilanz gegenübergestellt. Der Bedarf an Abstellplätzen wird für ein Prognosejahr ermittelt, das auch verkehrspolitische Ziele eines höheren Radverkehrsanteils bezogen auf die Zahl der Wege

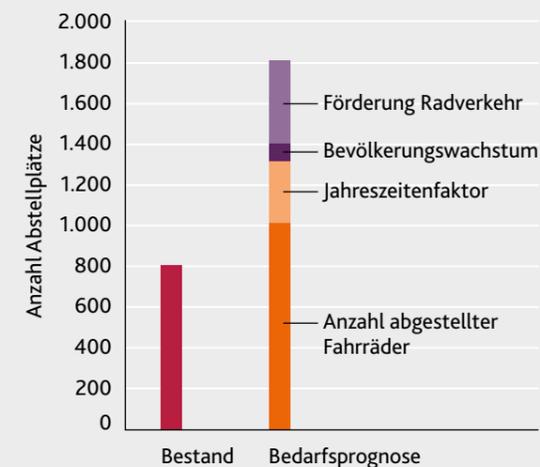
und ein mögliches Wachstum der Kommune mit z. B. mehr Einwohnern berücksichtigt (s. Abb. 39).

In einem nächsten Schritt werden Standards für örtlich geeignete Abstellplätze und -anlagen definiert. Hierzu zählen u. a. anforderungsgerechte Abstellplatztypen wie Rahmenhalter (Anlehnbügel) oder Vorderradgabelhalter, die die Hersteller in verschiedenen Ausführungsformen anbieten. Bei sehr großer Flächenknappheit eignen sich auch Doppelstockanlagen, die allerdings hohe Anforderungen an die gestalterische Integration stellen und vor allem in Fahrradparkhäusern eingesetzt werden.

Insbesondere für längere Abstellauern (etwa in Bike-&-Ride-Anlagen) sollten auch überdachte Plätze angeboten werden. Bei Bike-&-Ride-Anlagen sollten auch gesicherte Plätze – etwa in Sammelschließanlagen – angeboten werden. Diese werden in der Regel entgeltpflichtig angeboten. Nach Erfahrungen etwa aus Hamburg nutzen halbstellenindividuell zwischen 10 und 30 Prozent – im Mittel etwa 20 Prozent – der Bike-&-Ride-Kundschaft entgeltpflichtige gesicherte Abstellplätze.

Neue Abstellplätze werden auf möglichst zielnahen Flächen geplant. Sie liegen so, dass der Fußverkehr und Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum sowie Rettungswege nicht beeinträchtigt werden. Ihre Standorte werden im Hinblick auf Versorgungsleitungen und Anforderungen der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes abgestimmt.

Abb. 39: Beispiel einer Mengenbilanz und Bedarfsprognose



Quelle: Eigene Darstellung.

Abb. 40: Fahrradparkhaus Ingelheim mit Doppelstockplätzen



Zur Umsetzung der neuen Abstellplätze eignet sich besonders eine Bündelung in einem Bauprogramm, da der Abstimmungsaufwand reduziert und auch die Anschaffungskosten so gesenkt werden können. Zur Herstellung der Abstellplätze können die Städte und Gemeinden Zuwendungen

- für Bike-&-Ride-Anlagen etwa nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) oder nach der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Bundesministerium für Umwelt),
- für Abstellanlagen außerhalb von Bike & Ride etwa nach der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld oder, falls die Gemeinde dies in einer Orts-

satzung geregelt hat, aus Kfz-Stellplatzablöseträgen gem. § 47 Abs. 4 und 5 Landesbauordnung (LBauO),

- bei Abstellanlagen für E-Bikes in den LEADER-Regionen z. B. nach der Lokalen Integrierten Entwicklungsstrategie für die ELER-Programmperiode bis 2020

einwerben.

#### Weiterführende Literatur:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012). Hinweise zum Fahrradparken. Köln.

## 3. KONZEPT FÜR BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilitätsmanagement setzt an, bevor Verkehr entsteht, die Grundidee ist also, Verhalten zu beeinflussen. Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) ist zielgruppenspezifisch und standortbezogen.

Konzepte zum BMM werden von Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Behörden (z. B. Kommunen, Landesverwaltungen) in ihrer Eigenschaft als Arbeitgeber und damit als Verursacher von Arbeitswegen und Dienstwegen, fallweise auch Besuchsverkehren, konzipiert und umgesetzt.

Typische Anlässe für BMM sind Verkehrsprobleme am Standort (z. B. Parkraumangel), Wechsel oder Ausbau des Standorts, Durchführung eines Programms zur Gesundheitsförderung, Anstoß

durch Förderprogramme zur Erstellung von Mobilitätsmanagement-Konzepten.

Vorteile eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements für die Unternehmen und Behörden sind niedrigere Betriebskosten, höhere Mitarbeitermotivation, geringere Fehlzeiten und ein Imagegewinn.

Angebote zum BMM treffen den Nerv der Zeit und erhöhen besonders für junge und gut ausgebildete Arbeitskräfte die Attraktivität von Unternehmen. Das hat bereits viele Unternehmen veranlasst, ein nachhaltiges betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen. Beispiele in Rheinland-Pfalz sind Boehringer in Ingelheim und BASF in Ludwigshafen.

### Prozess/Projektlauf

Der Projektlauf zum BMM orientiert sich an den Grundsätzen des Qualitätsmanagements mit den entsprechenden Qualitätszyklen Festlegung von Zielen, Analyse, Konzeption, Umsetzung, Überprüfung (Evaluation) und Verstetigung (s. Abb. 41, S. 146). Wichtig sind ein Grundsatzbeschluss im Unternehmen zur Einführung von Mobilitätsmanagement, die Vereinbarung über die konkrete Durchführung (z. B. durch Teilnahme an konkreten Programmen, Beauftragung einer externen Beratung) sowie die Definition von unternehmensspezifischen Zielen. Ein mögliches Oberziel für das BMM einer Stadtverwaltung könnte sein:

„Die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung sollte nachhaltiger sein.“ Dieses Oberziel wird im weiteren Verlauf, etwa nach der Analyse des Ist-Zustandes, durch nachgeordnete Ziele konkretisiert. Empfohlen werden eine detaillierte Projektorganisation und ein schrittweises Vorgehen.

## Analyse

Die Durchführung des Analyseschrittes umfasst insbesondere (vgl. FGSV 2018):

- verkehrliche Anbindung des Standortes (Lage im Fußverkehrs-, Radverkehrs-, ÖPNV- und Straßennetz),
- verkehrliche Ausstattung des Standortes (Stellplätze, Fahrradabstellanlagen etc.),
- betriebliche Regelungen (z. B. Gleitzeit, Schichtdienste, Homeoffice) und Angebote im Hinblick auf die Mobilität (z. B. Dienstwegeregulungen, Unterstützung von Fahrgemeinschaften),
- Wohnstandorte der Beschäftigten (Entfernung und Lage),
- Mobilitätsverhalten der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg (Zählung, Befragung),
- Dienstwegekommunen nach Häufigkeit, Zielen, Zwecken und genutzten Verkehrsmitteln (Auswertung von Fahrtenbüchern und anderen Unterlagen, Befragungen),
- Fuhrparkanalyse (z. B. Nutzungsintensität der Dienstfahrzeuge, Organisation des Fuhrparks).

## Konzeption und Umsetzung

Konzeption und Umsetzung des BMM orientieren sich an den „3 V“ einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung: Verkehr vermeiden, auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern und den verbleibenden Verkehr verträglich gestalten.

Dazu gehört die Entwicklung eines Maßnahmenplans und eines Umsetzungsprogramms einschließlich Zeitplan, Ressourcenplan (Personal, Finanzmittel) und Zuständigkeiten (wo ist das Projekt am besten aufgehoben: Projektgruppe, Beauftragte/r?). Ausschlaggebend für die Organisationsanbindung sollte sein, wo die Projektleitung/Projektgruppe die größte Unterstützung erwarten kann.

Im BMM hat sich ein Kanon von Maßnahmen etabliert, der typischerweise zum Einsatz kommt. Die Maßnahmen lassen sich den folgenden Maßnahmenbereichen zuordnen: effizienter Fuhrpark, Optimierung Pkw-Verkehr, Förderung Radverkehr, Förderung von Bus- und Bahnnutzung, Förderung des Zu-Fuß-Gehens, individuelle Kommunikation und Information, betriebsinterne Organisation (s. Abb. 42, S. 148). Wichtig ist die Überlegung, mit welchen Maßnahmen die gesetzten Ziele erreicht werden können.

Abb. 41: Die fünf wichtigsten Schritte des Mobilitätsmanagements

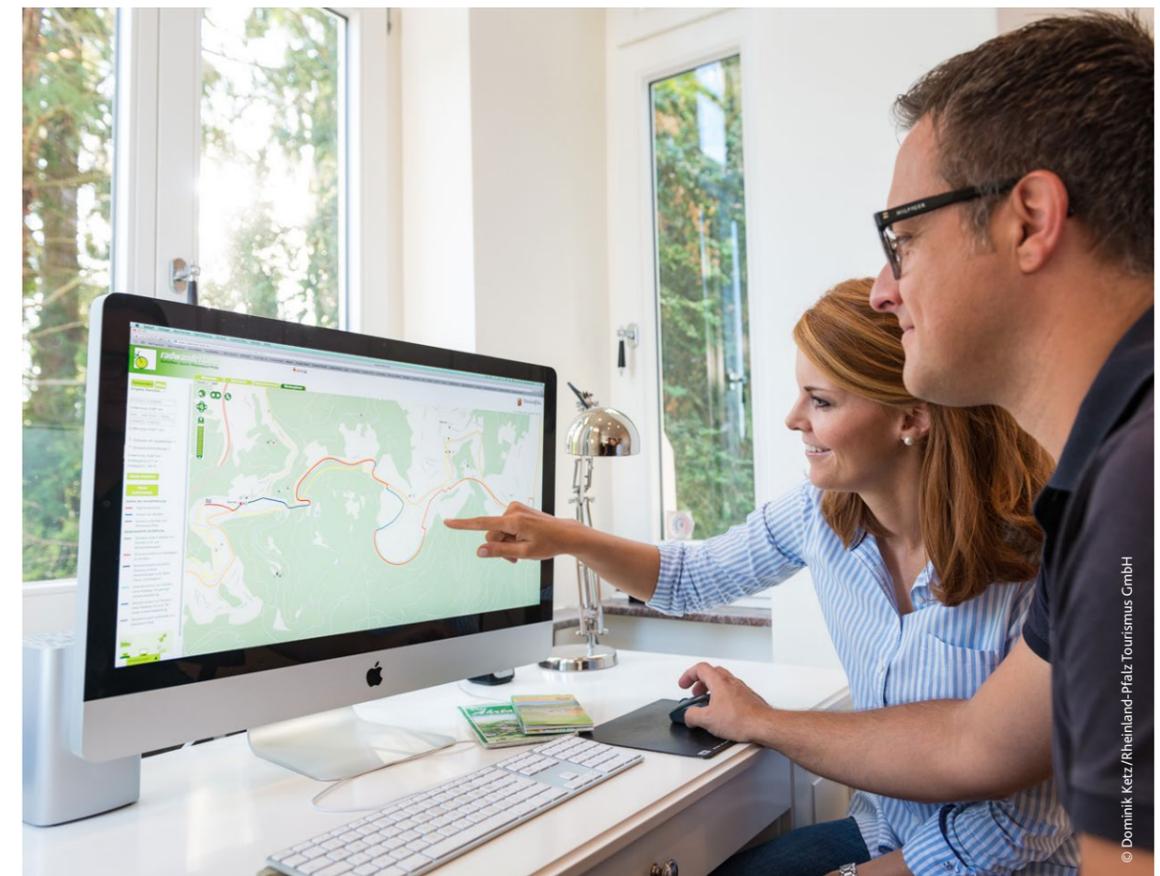


Abb. 42: Typische Maßnahmenbereiche des betrieblichen Mobilitätsmanagements



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2018.

Nachstehend einige ausgewählte Maßnahmen aus dem Bereich Förderung Radverkehr:

- Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen (nah zum Arbeitsplatz, barrierefrei, ausreichende Abstände je Fahrrad, sichere Abschließmöglichkeit, Überdachung ...),
- Duschen/Umkleiden, Spinde/Trockenräume,
- Unterstützung bei Fahrradreparaturen,
- Dienstfahrräder/Radleasing,
- Einbindung von öffentlichen Fahrradvermiet-systemen,
- Analyse und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld,
- Interne Radfahrwettbewerbe und -kampagnen oder Teilnahme an allgemeinen Kampagnen wie „Stadtradeln“, „Mit dem Rad zur Arbeit“,
- Gemeinsame Fahrten zum Arbeitsplatz (Radfahrgemeinschaften),
- Betriebsausflug mit dem Rad.

## Überprüfung (Wirkungskontrolle) und Verstetigung

Eine Überprüfung (Wirkungskontrolle/Evaluation) der Maßnahmen des BMM ist für den gesamten Prozess von großer Bedeutung. Belegbare Zahlen bzw. Verhaltensänderungen der Beschäftigten ermöglichen es, den Erfolg oder Misserfolg einzelner Maßnahmen zu kommunizieren und auf dieser Basis über den weiteren Fortgang bzw. die Anpassung der Instrumente des BMM zu entscheiden. Inwieweit die gesteckten Ziele erreicht wurden, kann z. B. über eine Vorher-nachher-Untersuchung relevanter Mobilitätskennziffern und/oder mittels einer erneuten Befragung unter den Beschäftigten erhoben werden.

Zur Verstetigung des Mobilitätsmanagements in der Organisation ist die Ergebnissicherung und die Weiterentwicklung von Bedeutung. Was ist gut gelaufen, was sollte beibehalten werden, was sollte aufgegeben werden? Der Dialog mit den beteiligten Akteuren und den Mitarbeiter\*innen sichert die Fortsetzung und Verstetigung des BMM.

### Weiterführende Literatur:

ADFC (2017). Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – leicht gemacht. Berlin. <https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de> (Zugriff am 15.12.2020).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2018). Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln.

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.) (2020). (Bearbeitung: Green City Experience GmbH). Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2018). Leitfaden Mobilitätsmanagement in fünf Schritten. Stuttgart.

A man and a woman are cycling on a paved path. The man is wearing a green polo shirt and a black helmet, and the woman is wearing a striped shirt and a white helmet. They are both smiling and looking towards each other. The path is made of grey paving stones and runs alongside a low stone wall. In the background, there is a large, rocky hill with a castle on top. The sky is clear and blue.

# ERSTELLUNG DES RADVERKEHRS- ENTWICKLUNGSPLANS RHEINLAND-PFALZ 2030

Die Erstellung des Radverkehrs-Entwicklungsplans folgte einem integrativen Ansatz, der auf eine breite Beteiligung der Kommunen, der Verbände und Institutionen und weiterer Akteure im Bereich Radverkehr ausgerichtet war.

Der Radverkehrs-Entwicklungsplan bindet alle relevanten Themenfelder und Akteursgruppen ein. Die systematische fachliche Aufarbeitung der Erkenntnisse in Form von Handlungsfeldern, Zielen und Maßnahmen zur koordinierten Radverkehrsförderung wurde durch Fachexpertisen, Fachvorträge und die Einbindung des Know-hows

möglichst vieler Akteure unterstützt. Die Schlüsselbausteine liegen dabei nicht nur in der Schaffung der notwendigen Infrastruktur, sondern decken auch Bereiche ab, die bisher vielfach nicht unmittelbar mit dem Radverkehr in Verbindung gebracht wurden. Die Ergebnisse sind in den weiteren Erstellungsprozess eingeflossen.

Der Radverkehrs-Entwicklungsplan wurde im Zeitraum von März 2019 bis Oktober 2020 erarbeitet. Das methodische Vorgehen und die beteiligten Akteure sind in Abb. 45 (S. 156) dargestellt.

## 1. VORGEHEN

### Sichtung und Auswertung vorhandener Unterlagen

Wichtige Datengrundlagen für die Erstellung des Radverkehrs-Entwicklungsplans waren die Straßendatenbank des LBM und die polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle. Für einen Überblick über die Entwicklung der Radverkehrsunfälle wurden die Unfalljahre 2009 bis 2018 betrachtet, für vertiefende Auswertungen die Jahre 2016 bis 2018.

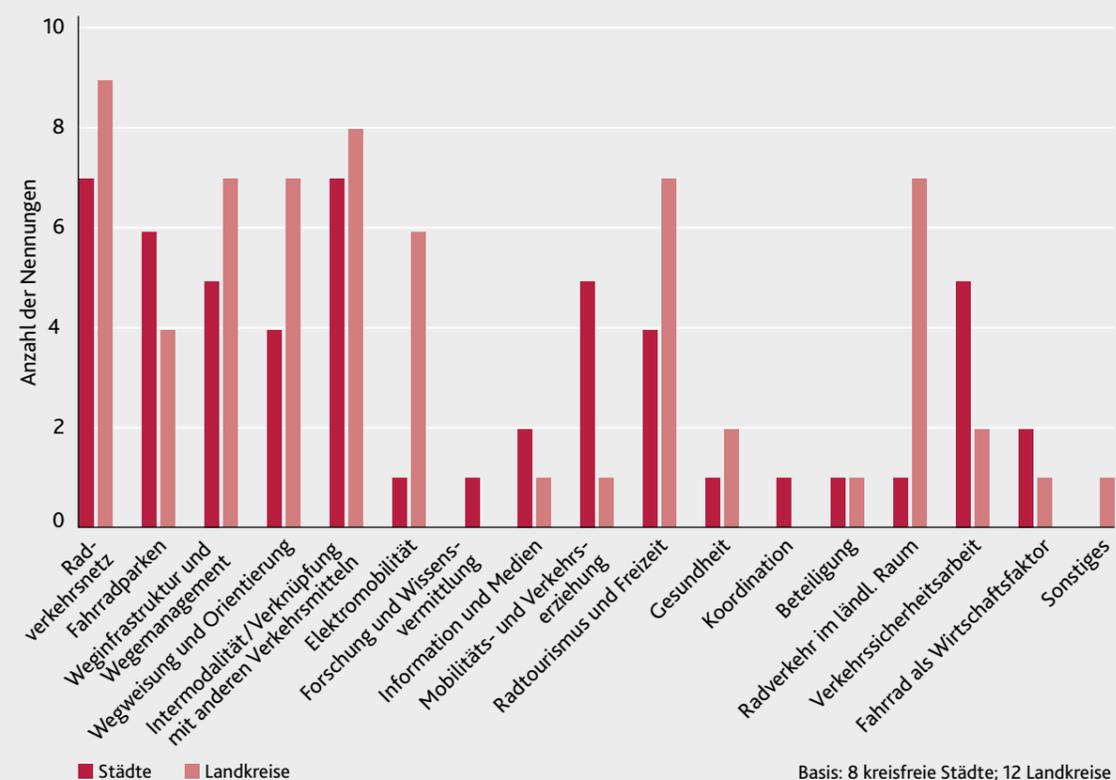
Darüber hinaus wurden vielfältige Unterlagen, wie etwa Wartungsberichte für die mit einer Wegweisung ausgeschilderten Radverkehrsanlagen im GRW, Radverkehrskonzepte von Städten und Landkreisen oder straßen- und bauordnungsrechtliche Regelungen des Landes, herangezogen.

### Kommunalumfrage

Mit einer schriftlichen Umfrage unter den Landkreisen und kreisfreien Städten wurden Aktivitäten der Kommunen für die Radverkehrsförderung erfasst und wichtige Daten als Grundlage für die Erstellung des Radverkehrs-Entwicklungsplans erhoben.

Der Fragebogen, der die verschiedenen Handlungsfelder des RVEP RLP 2030 abdeckt, wurde

Abb. 43: Notwendige Handlungsschwerpunkte aus Sicht der Kommunen



Quelle: Kommunalumfrage.

### Fachexpertisen/Experteninterviews

Durch Fachexpertisen und Experteninterviews wurden spezifische Fragestellungen bearbeitet und Folgerungen für die Maßnahmenlisten der einzelnen Handlungsfelder abgeleitet. So stellt die Studie „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ anhand einer Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsuntersuchung MID 2017 den Status quo zur Fahrradnutzung in Rheinland-Pfalz dar und zeigt weitere Potenziale zur Steigerung des Radverkehrs auf. Experteninterviews wurden zu den Themen

Mobilitätsbildung/Verkehrssicherheitsarbeit, Elektromobilität und Beteiligung durchgeführt.

Mit dem Fahrrad wurden insgesamt etwa 130 km Routenlänge in den Bereichen Ludwigshafen, Mainz und Neustadt an der Weinstraße befahren, um beispielhafte Erkenntnisse über die bestehende Radverkehrsinfrastruktur im Land zu gewinnen.

## 2. BETEILIGUNGSPROZESS

Die Beteiligung im Rahmen der Erstellung des Radverkehrs-Entwicklungsplans erfolgte durch

### Lenkungsrunde

Die Lenkungsrunde wurde als gemeinsames Abstimmungs- und Beratungsgremium zur Steuerung des Prozesses zwischen dem MWVLW und dem Gutachterteam eingerichtet. Mitglieder waren Vertreter des federführenden Referats der Abtei-

den Runden Tisch Radverkehr, koordiniert durch die Lenkungsrunde.

lung 7 im MWVLW (Referat Straßenplanung, Umweltschutz im Straßenbau, Radwege), des LBM, des externen Koordinationsbüros (EDC Information KG) und des Gutachterteams (PGV-Alrutz, plan&rat, imove).

### Runder Tisch Radverkehr

Zur fachlichen Begleitung des Prozesses wurde ein Runder Tisch Radverkehr eingerichtet. In dem Gremium waren folgende Institutionen, Verbände und Organisationen vertreten:

- Abgeordnete im Landtag Rheinland-Pfalz / Mitglieder im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr der Fraktionen bzw. Referent\*innen,
- kommunale Spitzenverbände (Städtetag Rheinland-Pfalz, Landkreistag Rheinland-Pfalz, Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz),
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (Staatssekretär, Referat Straßenplanung, Umweltschutz im Straßenbau, Radwege),
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM),
- Ministerium des Innern und für Sport / Polizeipräsidentium Mainz,
- Verbände und Verbände des öffentlichen Verkehrs (Zweckverband Schienenpersonenverkehr

(ZSPNV) Rheinland-Pfalz Süd, Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM), Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH),

- Kommunen (Landkreis Kusel, Stadt Kaiserslautern, Stadt Mainz, Stadt Ludwigshafen, Stadt Ingelheim, Stadt Koblenz),
- Verbände (ADFC Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., VCD Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.).

Die Mitglieder des etwa 35-köpfigen Gremiums wurden vom MWVLW als Expert\*innen berufen.

In den vier Sitzungen im Zeitraum von Oktober 2019 bis Oktober 2020 sind jeweils begleitet durch fachliche Inputs der Status quo in den einzelnen Handlungsfeldern ermittelt, Ziele und Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern diskutiert und bewertet worden. Neben der Auftaktveranstaltung (1. Sitzung) und der Abschlussitzung gab es zwei Sitzungen mit thematischen Schwerpunkten. Begleitet wurden die Sitzungen mit Vorträgen externer Fachleute zu den Themen Radwanderland, Radroutenplaner Deutschland,

Barrierefreiheit im (touristischen) Radverkehr, Radverkehr in Rheinland-Pfalz (Ergebnisse der MID-Auswertung und des MobilitätsKONSENS).

Ziel der 1. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr war es, die berufenen Mitglieder über Konzept und Sachstand zur Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz zu informieren, die Handlungsfelder zu diskutieren, Ideen und Anregungen aufzunehmen. Als Handlungsfelder mit besonderem Handlungsbedarf wurden als Ergebnis des moderierten Prozesses „Strukturen der Radverkehrsförderung“, „Öffentlichkeitsarbeit/ Kommunikationsstrategie“ und „Fahrradparken/ Bike-&-Ride-Schnittstellen“ benannt.

In der zweiten und dritten Sitzung (ganztägig) mit den jeweiligen inhaltlichen Schwerpunkten (Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Fahrradparken in der 2. Sitzung, soziale Dimension des Radverkehrs, Kommunikation/Mobilitätsmanagement in der 3. Sitzung) wurden die einzelnen Handlungsfelder bearbeitet. Dazu wurden zu den einzelnen Handlungsfeldern nach einem jeweils thematischen Input anhand von Leitfragen Ziele und erste Handlungsempfehlungen erarbeitet. Die Hand-

lungsempfehlungen wurden anschließend von den Teilnehmenden priorisiert (Punktabfrage). Sie sind die Grundlage für die Maßnahmenliste.

In der 4. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr, die aufgrund der Corona-Pandemie erst im Oktober 2020 als Präsenzveranstaltung mit den entsprechenden Hygienevorschriften im Erbacher Hof in Mainz durchgeführt werden konnte, wurden die vorab verschickten Maßnahmenlisten an acht Thementischen diskutiert und bewertet, Änderungsvorschläge wurden aufgenommen (s. Abb. 44).

Durch das Zusammenwirken von Maßnahmen auf Landes- und kommunaler Ebene und die durchgeführte Beteiligung im Rahmen des Erstellungsprozesses des Radverkehrs-Entwicklungsplans, gekennzeichnet durch ein hohes Engagement aller Beteiligten, kann eine zielgerichtete gemeinsame Radverkehrsförderung auf allen Ebenen in Rheinland-Pfalz erfolgen.

Abb. 44: 4. Sitzung Runder Tisch Radverkehr



Abb. 45: Ablauf der Erstellung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030



Quelle: Eigene Darstellung.



# MASSNAHMENLISTE



# RADVERKEHRS-ENTWICKLUNGSPLAN RHEINLAND-PFALZ 2030 – MASSNAHMENVORSCHLÄGE

Der Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 bündelt insgesamt 64 Ziele und 219 Maßnahmen, die im Zeitraum bis 2030 umgesetzt werden könnten. Die Einzelmaßnahmen sind im Anhang tabellarisch zusammengestellt und wie folgt gegliedert:

- **Ziele:** Die Ziele des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030 in den einzelnen Handlungsfeldern sind den Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder vorangestellt.
- **Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf:** Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf sind grau unterlegt.
- **Zeithorizont:** Die Maßnahmen wurden mit einem Zeithorizont hinterlegt, in dem die Maßnahmen umgesetzt werden könnten:
  - bis 2023 (kurzfristig)
  - bis 2026 (mittelfristig)
  - bis 2030 (langfristig)
- **Akteure:** Der Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz schlägt auf der Maßnahmenebene mögliche Akteure vor. Teilweise sollen diese die Federführung für einzelne Maßnahmen übernehmen, teilweise eine finanzierende oder mitwirkende Funktion erhalten.

**Finanzierungsvorbehalt aller Akteure:** Die Kommunen entscheiden in eigener Hoheit im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und der verfügbaren Haushaltsmittel darüber, welche Maßnahmen wie umgesetzt werden. Daher sind alle folgenden Ziele und Maßnahmen mit kommunalem Bezug unter diesem Vorbehalt zu sehen.

- Im Zuständigkeitsbereich des Landes erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen unter Berücksichtigung des Ziels einer nachhaltigen Finanzpolitik, d. h. im Rahmen der vom Gesetzgeber bereitgestellten Haushaltsmittel und durch Priorisierung.

## HANDLUNGSFELD 1: RADVERKEHRSNETZ

### Landesweites Radverkehrsnetz

#### Ziele

Das Großräumige Radwegenetz als landesplanerische Zielsetzung für attraktive und sichere Verbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr wird stetig aktualisiert.

Für die Netzbestandteile des Großräumigen Radwegenetzes, wie z. B. Radfernwege und für die Förderung des Alltagsradverkehrs, wie z. B. die Pendler-Radrouten, sind Qualitätsstandards definiert und werden fortgeschrieben.

Bis 2026 existiert in Rheinland-Pfalz ein landesweites flächendeckendes System hierarchisch abgestufter Radverkehrsnetze mit definierten Qualitätsstandards.

Alle neuen Radverkehrsanlagen, die ab sofort realisiert werden, werden nach den Standards der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (z. B. „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)) geplant.

Alle bestehenden Radverkehrsanlagen der Kommunen sowie an den Bundes- und Landesstraßen werden sukzessive entsprechend den Standards der Regelwerke (z. B. ERA) umgebaut.

Der Ausstattungsgrad der Landes- und Bundesstraßen mit Radverkehrsanlagen wird bis 2030 dem Bedarf entsprechend angehoben.

#### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Großräumiges Radwegenetz	Das Großräumige Radwegenetz wird im Hinblick auf die Anbindung wichtiger Ziele des Alltagsradverkehrs überprüft und ergänzt. Hierbei werden auch die Verknüpfungen mit den regionalen und kommunalen Netzen überprüft.					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Radverkehrsanlagen an Landesstraßen	Das Land schafft im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten die personellen und finanziellen Voraussetzungen, um das Großräumige Radwegenetz im Bereich der Landesstraßen zu realisieren und den Ausstattungsgrad an straßenbegleitenden Radwegen dem Bedarf entsprechend zu heben. Die Bauämter und Tourismusbüros sollen ihre Planungen frühzeitig koordinieren.					x
Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten	Aufgrund des Nachholbedarfes an Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen analysiert das Land die aktuelle Situation sowie den Bedarf. Dabei sind für jeden Einzelfall die sinnvollsten Führungsformen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen anzuwenden. Ein Schwerpunkt des Landes wird dabei sein, die Kommunen z. B. bei der Frage zum Einsatz von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu beraten. In diesem Zusammenhang gilt es weiterhin, gemeinsame Geh- und Radwege zu vermeiden. Stattdessen sollten alternative Lösungen unter Einbeziehung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen für den Kfz-Verkehr bzw. einer innerhalb des straßenverkehrsrechtlichen Rahmens reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Einsatz von sicheren Überquerungsmöglichkeiten an Ortseinfahrten bei Beginn oder Ende einer Zweirichtungs-Radverkehrsführung außerorts gefördert werden.				x	

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Koordination zwischen der Landes- und der kommunalen Ebene	Auf der Landesebene werden Strukturen für die Koordination und die Beratung der Kommunen z. B. über Fördermittel eingerichtet. Bei den Landkreisen wird dies von Radverkehrskordinator*innen übernommen. Für das Land Rheinland-Pfalz wird eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-RLP) eingerichtet. Das Land unterstützt den Aufbau der AGFK-RLP finanziell und dauerhaft.	Vgl. hierzu im Einzelnen Handlungsfeld 10	x	x		
Bestandsaufnahme und Qualitätsbewertung Großräumiges Radwegenetz	Die Qualität der für den Radverkehr geeigneten Verbindungen im Großräumigen Radwegenetz (z. B. baulicher Zustand) und der Handlungsbedarf für Verbesserungen werden durch qualifizierte Befahrungen analysiert und bewertet.			x		
Leitfaden „Radverkehr auf Wirtschaftsweegen“	Leitfaden zum Umgang bei aktiver Lenkung von Radfahrern über Wirtschaftswege. Darin sollen anhand von Mustervereinbarungen die verschiedenen Nutzungsansprüche einheitlich geregelt werden; dies gilt insbesondere für Verkehre der Landwirtschaft, des Weinbaus, des Forstes und der Wasserwirtschaft sowie für den Radverkehr. Dabei sollen die Mustervereinbarungen auch die Fragen der Zuständigkeit für Unterhaltung und Haftung (Verkehrssicherungspflicht) rechtlich verbindlich regeln.			x		

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Land-, forst- und wasserwirtschaftliche Wege, Wege im Weinbau	Um weitere für den Radverkehr geeignete Infrastrukturen bei der Netzentwicklung im ländlichen Raum besser nutzen zu können, ohne die übrigen Funktionen dieser Flächen unangemessen zu beeinträchtigen, werden für diese Bereiche (z. B. land-, forst- und wasserwirtschaftliche Wege oder Wege im Weinbau) mit den entsprechenden Eigentümer*innen Vereinbarungen getroffen. Sicherheitsrelevante Fragestellungen sind bei einer multifunktionalen Nutzung landwirtschaftlicher Wege (einschließlich der Wege im Weinbau) verstärkt zu berücksichtigen (vgl. Hinweise bei Flurneuerungsverfahren).	Vorbild hierfür kann z. B. der Kraut- und Rüben-Radweg sein.		x		x
Wirtschaftswege	Flurneuerungsverfahren werden zur Verbesserung der Radverkehrsführung im ländlichen Raum genutzt. Im Sinne einer bestmöglichen Einbeziehung dieser Wege bei der Netzentwicklung sind die Planungen frühzeitig mit den Flurneuerungsbehörden abzustimmen und die damit zusammenhängenden Fragen der Verkehrssicherungspflicht und der betrieblichen Unterhaltung dieser Wege zu klären.					x

### Regionale und kommunale Radverkehrsnetze

#### Ziele

Bis 2026 existiert in Rheinland-Pfalz ein landesweites flächendeckendes System hierarchisch abgestufter Radverkehrsnetze mit definierten Qualitätsstandards.

Alle neuen Radverkehrsanlagen, die ab sofort realisiert werden, entsprechen den Standards der Regelwerke (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)).

Alle bestehenden Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptradverbindungen werden sukzessive entsprechend den Standards der Regelwerke (z. B. ERA) umgebaut.

Bis 2030 sind in Rheinland-Pfalz sieben Pendler-Radrouten realisiert.

#### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kommunikation: regionale Netze zur Verdichtung des Großräumigen Radwegenetzes	Das Land kommuniziert, dass das Großräumige Radwegenetz als landesplanerisches Ziel auf regionaler und kommunaler Ebene verdichtet werden soll (Ziel 160 des Landesentwicklungsplans RLP, Teil B).			x		x
Flächenhafte Anwendung der Standards	Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden, Entscheidungsträgern und der Bevölkerung durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Definition und Kommunikation von Standards über zielgruppenspezifische Veröffentlichungen und Fortbildungen,</li> <li>■ Festlegung von Standards als Förderbedingungen,</li> <li>■ Einführung der Hinweise zur Anwendung der ERA (HANwERA),</li> <li>■ Vorbildrolle des Landes,</li> <li>■ Fortbildungen, Leitfäden und Informationsmaterialien.</li> </ul>		x			x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Pendler-Radrouten	Das Land unterstützt die Kommunen, in denen die Pendler-Radrouten liegen, bei der Umsetzung der Routen. Dies soll u. a. durch eine Projektkoordination über den LBM und durch eine erhöhte Förderung der Baumaßnahmen erfolgen. Auf Basis der Erfahrungen bei der Realisierung der ersten Abschnitte der Pendler-Radrouten prüft das Land zusammen mit den Kommunen, ob für Pendler-Radrouten besondere Trägerschaftsmodelle – wie z. B. kommunale Zweckverbände – erforderlich sind.			x		
Standards als Förderbedingung	Die Einhaltung der Standards ist Förderbedingung. Ein größerer Standard ist förderfähig.		x			x
Planungsleistung	Förderung Planungsleistung durchs Land (für einzelne Wege)					
Bestandsverbesserung	Förderung Maßnahmen zur Bestandsverbesserung					

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Aktualisierung der regionalen Radverkehrsnetze	Die regionalen Planungsverbände überprüfen und aktualisieren ihre Radverkehrsnetze im Hinblick auf den Alltagsradverkehr. Hier fließen die aktuellen Netz-Grundlagen des LBM ein.	Mandat Kommune		x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kommunale Radverkehrsnetze	Die Kommunen erstellen flächendeckend qualifizierte, aufeinander abgestimmte, baulastträgerübergreifende Radverkehrsnetze mit konkreten Maßnahmenlisten und Umsetzungsprioritäten und schreiben sie regelmäßig fort. Hier fließen die aktuellen Netz-Grundlagen des LBM ein. Die Kommunen setzen die Netze schrittweise um. Die Einbindung der Tourismusregionen ist anzustreben, um homogene Netze zu erstellen. Das Land definiert auf Basis aktueller Regelwerke Mindeststandards für Radverkehrsnetze als Voraussetzung für Infrastrukturförderung im Bereich Rad- und Fußverkehr.			x		x
Koordination auf Kreisebene	Die Radverkehrskoordinator*innen der Landkreise übernehmen die Konzeption für Verbindungen zwischen den Gemeinden, den großen kreisangehörigen Städten sowie den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten. Sie organisieren deren Umsetzung. Darüber hinaus beraten sie die Orts- und Verbandsgemeinden bei eigenen Radverkehrsmaßnahmen.			x		x
Pendler-Radrouten	Die Kommunen, in denen die Pendler-Radrouten liegen, setzen diese Routen um. Sie prüfen zusammen mit dem Land, ob für Pendler-Radrouten besondere Trägerschaftsmodelle erforderlich sind.			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Bestandsverbesserung	Die Konzepte für die Radverkehrsnetze berücksichtigen im Vergleich zum Neubau gleichwertig eine grundlegende Erneuerung und Bestandsverbesserung von Radverkehrsanlagen bei der Bewertung des Maßnahmenbedarfes und bei der Priorisierung.	Bestandsverbesserungen erzielen eine sehr große Wirkung; Schadstellen verursachen oftmals große Unzufriedenheit		x		x
Infrastrukturstandards nachhaltig dimensionieren	Die Infrastrukturstandards neuer Radverkehrsanlagen sollen auch einen veränderten Radverkehr mit mehr Pedelecs, mehr Lastenrädern und höheren Radverkehrsstärken berücksichtigen. Deshalb sollen in begründeten Ausnahmefällen auch Standards, die über dem der ERA liegen, geprüft werden. Bei der Planung von Radverkehrsanlagen ist auch auf eine angemessene Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr achten.					x
Land-, forst- und wasserwirtschaftliche Wege, Wege im Weinbau	Vereinbarungen über die Nutzung und die betriebliche Unterhaltung dieser Wege erstellen, s. Kap. „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21.			x		x
Unterhaltung Haupttrouten	Unterhaltung Haupttrouten als Pflichtaufgabe					

## HANDLUNGSFELD 2: VERKEHRSQUALITÄT UND VERKEHRSSICHERHEIT

### Verkehrssicherheit (objektiv)

#### Ziele

Die Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Radverkehrsförderung in Rheinland-Pfalz. Die Ziele zur Steigerung der Verkehrssicherheit sollen sich an der Vision Zero orientieren.

Die Anwendung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung, der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sowie des technischen Regelwerkes soll im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit flächendeckend und mit Nachdruck verbessert werden.

#### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Flächenhafte Anwendung der Standards	Die flächenhafte Anwendung der Standards und der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen werden durch gezielte Fortbildungen der Straßenbaubehörden, der Tiefbauämter und der unteren Straßenverkehrsbehörden unterstützt.			x		x
Sicherheitsdefizite erkennen	Zentralstelle Verkehrssicherheit/Landesunfallkonferenz: landesweit zentrale Sicherheitsdefizite im Radverkehr und im Radtourismus erkennen und deren systematische Behebung (z.B. Sonderuntersuchungen, die vergleichbar zu den Sonderuntersuchungen zu Motorradunfällen sind) sinnvoll angehen. Hierfür werden der LUK bzw. den Maßnahmenträgern im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten jährlich entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt.			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Schwerpunktprogramme Verkehrssicherheit Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zentralstelle Verkehrssicherheit/Landesunfallkonferenz: Schwerpunktprogramme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsprechend den Analysen in den Bereichen Infrastruktur und Verhalten durch einen Facharbeitskreis.</li> <li>■ Zu berücksichtigen sind bisher wenig beachtete Themen wie etwa: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Steuerung von Lichtsignalanlagen optimieren, um Radverkehr zu sichern und zu beschleunigen,</li> <li>– Dreiecksinseln/freie Rechtsabbieger: An signalisierten Knotenpunkten sind in die Signalisierung nicht einbezogene Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifen für Radverkehr in Geradeausrichtung besondere Gefahrenstellen,</li> <li>– Sicheres Verkehrsverhalten, insbesondere Fahren in entgegengesetzter Fahrtrichtung,</li> <li>– Verhinderung Rechtsabbiegerunfälle durch MV.</li> </ul> </li> </ul>		x			
Sicherheitskampagnen	Turnusmäßige Fahrradsicherheitskampagnen wie z. B. „Sicher – Fahr ich Rad“ (z. B. Zweijahresrhythmus).					x
Bestandsaufnahme Radverkehrsanlagen Großräumiges Radwegenetz	Bei der Befahrung der für den Radverkehr geeigneten Verbindungen im Großräumigen Radwegenetz werden Merkmale mit Einfluss auf die Verkehrssicherheit erhoben und der Bedarf an Verbesserungen aufgezeigt.			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Dokumentation beseitigter Unfallhäufungsstellen	Dokumentation gelungener Vorher-nachher-Beispiele beseitigter Unfallhäufungsstellen und der Nutzen-Kosten-Verhältnisse (z. B. im Fachportal radwanderland).			x		
Kennzeichnung nicht benutzungspflichtiger Radwege	Das Land setzt sich gemeinsam mit anderen Ländern für ein Verkehrszeichen zur Kennzeichnung nicht benutzungspflichtiger Radwege ein.		x			

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Systematische Unfallanalysen	Kreisfreie und große kreisangehörige Städte: systematische Unfalluntersuchungen für den Radverkehr.			x		
Bestandsverbesserung	Die kommunalen Konzepte für die Radverkehrsnetze beziehen Untersuchungen von Radverkehrsunfällen für bestehende Radverkehrsanlagen ein und berücksichtigen diese bei der Bewertung des Maßnahmenbedarfes und bei der Priorisierung.			x		x
Geschwindigkeitsregelungen	Die unteren Straßenverkehrsbehörden schöpfen individuell den bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Rahmen zur Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Sicherung des Radverkehrs z. B. auf radverkehrsrelevanten Straßenabschnitten außerorts und innerorts auch in Ortsdurchfahrten und auf Hauptverkehrsstraßen verstärkt aus.					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Standards als Förderbedingung	Die Einhaltung der Standards ist Förderbedingung.		x			x
Kommunale Unfallkommissionen	Es soll sichergestellt werden, dass die Empfehlungen der kommunalen Unfallkommissionen auch zeitnah umgesetzt werden.					x

## Subjektive Verkehrssicherheit

### Ziel

Erhöhung der subjektiven Sicherheit bei Gruppen von Verkehrsteilnehmenden mit erhöhtem Sicherheitsbedarf (Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/Behinderungen).

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Landesweite Kampagne zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr „Sicher miteinander“	Kampagne „Sicher miteinander“ mit Sicherheitsthemen für alle Verkehrsteilnehmenden, wie z. B. Aktivitäten zur Stärkung der Regelkenntnis und gegenseitiger Rücksichtnahme (bei allen Verkehrsteilnehmenden): <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Informationen zu neuen Erkenntnissen bei der Radverkehrsführung (Stärkung der subjektiven Sicherheit)</li> <li>■ Information zum sicheren Verhalten bei verschiedenen Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn</li> </ul>		x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rollenwechsel/Perspektivenwechsel (auch praktische Übungen) in Verbindung mit Aktionstagen</li> <li>■ Initiierung von Anreizsystemen für verkehrssichere Fahrräder (z. B. Rabatte bei Fahrradinspektionen).</li> </ul>					
Landesweiter Aktionstag an den Schulen	Landesweiter Aktionstag an allen allgemeinbildenden Schulen zum Thema „Fahr Rad – aber sicher!“. Der Aktionstag sollte auch mit den Themen Ernährung und Gesundheitsfaktor Radfahren verknüpft werden. Er sollte jährlich stattfinden.		x			x
Sendung 7. Sinn	Nach dem Vorbild der Sendung 7. Sinn (Informationen über aktuelle Verkehrssicherheitsthemen/-belange) sollte das Format wiederbelebt werden, in Zusammenarbeit mit Medien wie Rundfunk, Fernsehen und Internet.			x		x

## Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Einrichten von Kinderunfallkommissionen	In den Kommunen sollten Kinderunfallkommissionen nach dem Vorbild der Stadt Kaiserslautern eingerichtet werden.	Die Kinderunfallkommission Kaiserslautern (KUK) wurde 2002 gegründet. Ziel ist die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung. Unter dem Motto „Sicher unterwegs in Kaiserslautern“ werden zusammen mit den 14 Partnern Informationstage durchgeführt, Infomaterialien erstellt, Hol- und Bringzonen vor Schulen eingerichtet.		x		x

## Mobilitätserziehung/Mobilitätsbildung

### Ziele

Alle Kinder in Rheinland-Pfalz erhalten eine theoretische und praktische Radfahrausbildung, die sie zu einer eigenständigen, sicheren Verkehrsteilnahme am Straßenverkehr befähigt und motiviert.

Entwicklung eines flächendeckenden Schülerradrouthenetzes bis 2030.

Entwicklung einer Kultur des Miteinanders und der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht in allen Altersgruppen.

## Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kurs- und Trainingsprogramm Radkompetenz	Konzeption und Durchführung eines landesweiten Kurs- und Trainingsangebotes zur Mobilitätskompetenz. Dazu zählen <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Angebote zur Regelkenntnis, zu motorischen Fähigkeiten, zur Bewusstseinsbildung, Rücksichtnahme für alle Altersgruppen,</li> <li>■ Frühradfahren im Kindergarten, Radfahrausbildung in den Grundschulen,</li> <li>■ Radfahren an weiterführenden Schulen und Berufsschulen, Senioreneinrichtungen,</li> <li>■ Fahrtrainings in Kombination mit Sprachkursen, weitere zielgruppenspezifische Angebote.</li> </ul>			x		x
Flächenhafte Radfahrausbildung	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die flächenhafte Radfahrausbildung umfasst die Vermittlung der Grundlagen zum sicheren Radfahren in allen Grund- und Förderschulen.</li> <li>■ Durch die verlässliche Finanzierung der Jugendverkehrsschulen werden leicht zu erreichende Möglichkeiten zum Üben auch im nicht öffentlichen Straßenraum (Schonräume) erhalten oder geschaffen.</li> <li>■ Die Radfahrausbildung (Art und Umfang, Fahren im Straßenraum etc., Verbesserungsmöglichkeiten) wird evaluiert und unter Berücksichtigung der Ergebnisse weiterentwickelt.</li> </ul>		x			x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Sicherer Schulweg (Erlass)	Erarbeitung Erlass „Sicherer Schulweg“ mit Hinweisen und Handlungsempfehlungen/-aufträgen, die von Polizei, Verkehrsbehörden, Schulträgern und Schulen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Schulen und zur Förderung der Mobilitätserziehung umgesetzt werden.		x			
Projekt Schülerrad-routennetz und Schulrad-routenplaner	Konzeption und Einführung des Projektes Schülerradrou-tennetz und Schulradrou-tenplaner. Unterstützung durch ein landesweites webbasiertes georeferen-ziertes Informationssystem (z. B. Internetportal <a href="http://radwanderland.de">radwanderland.de</a> ) und eine Beratungsstelle.		x			
Schulische Mobilitäts-bildung	Erarbeitung eines Programms zur fächerübergreifenden Mo-bilitätsbildung an allgemeinbil-denden Schulen. Das Programm soll in Anlehnung an die Richt-linien der Kultusministerkonfe-renz (KMK-Richtlinien von 2012) Aspekte von Sicherheitserzie-hung und Sozialerziehung, von Umweltbildung und Gesund-heitsförderung für eine verant-wortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr enthalten und sich mit Aspekten einer zukunfts-fähigen Mobilität befassen.		x			
Aktion „Sicherer Schulweg“	Sensibilisierung aller Verkehrs-teilnehmender für die Sicherheit von Schulkindern durch Infor-mationen, Banner, Plakate, Zei-tungsanzeigen und Verkehrskon-trollen.					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Fortbildung für Lehrkräfte aller Schul-typen	Erarbeiten eines Fortbildungs-konzeptes zum Thema Radver-kehr / nachhaltige Mobilität und Integration in die Fortbildung der Lehrkräfte.					x
Verkehrssi-cherheits-tag an den Schulen	Jährlicher Verkehrssicherheits-tag an allen Schulen verbindlich im Lehrplan verankern. Der Ver-kehrssicherheitstag kann im Zu-sammenhang mit dem landes-weiten Aktionstag durchgeführt werden.	s. Kap. „Sub-jektive Ver-kehrssicher-heit“, S. 45	x			x
Landesver-kehrswacht	Fortsetzung der Förderung der Arbeit der Landesverkehrswacht.					x
Neue Medien/ PC-Software	Neue Medien und entsprechen-de PC-Software sollten in der Mobilitätsbildung verstärkt ein-gesetzt werden.			x		x
Verkehrs-sicherheits-berater*innen	Unterstützung bei der Einrich-tung von Verkehrssicherheitsbe-rater*innen in den Polizeidienst-stellen.			x		
Praxisfort-bildung für Erzieher*innen	Fortsetzung des Projektes „Fit für den Straßenverkehr“ – Praxis-ausbildung für Erzieher*innen in Kooperation mit der Unfallkasse, dem Verkehrsforum und der Lan-desverkehrswacht.	Ab 2020 wird die Unfall-kasse einen Fortbildungs-nachmittag für Erzie-her*innen anbieten.				x
Auszeichnung Landespreis „Fahrrad-freundliche Schule“	Jährliche Ausrichtung des Lan-despreises „Fahrradfreundliche Schule“.		x			x

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Einrichten von Kinderverkehrs-unfallkommissionen	Nach dem Vorbild der Stadt Kaiserslautern sollten in den Kommunen Kinderverkehrs-unfallkommissionen eingerichtet werden, mit dem Ziel, die Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung zu reduzieren.	Die Kinderunfallkommission Kaiserslautern (KUK) wurde 2002 gegründet. Ziel ist die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung. Unter dem Motto „Sicher unterwegs in Kaiserslautern“ werden zusammen mit den 14 Partnern Informationstage durchgeführt, Infomaterialien erstellt, Hol- und Bringzonen vor Schulen eingerichtet.		x		
Jugendverkehrsschulen	Zeitgemäße Ausstattung und Unterhaltung der Jugendverkehrsschulen. Einrichtung von weiteren Jugendverkehrsschulen, vor allem im ländlichen Raum.	Bislang gibt es pro Landkreis und pro kreisfreier Stadt je eine Jugendverkehrsschule.				x
Projekt Schülerrad-routennetz und Schulrad-routenplaner	Konzeption und Einführung des Projektes Schülerradrou-tennetz und Schulradrou-tenplaner. Unterstützung durch ein landesweites webbasiertes georeferenziertes Informationssystem (z. B. Internetportal <a href="http://radwanderland.de">radwanderland.de</a> ) und eine Beratungsstelle.		x			

## HANDLUNGSFELD 3: VERKNÜPFUNG

### Fahrradparken

#### Ziele

Bei allen genehmigungspflichtigen Bauvorhaben werden ab 2022 anforderungsgerechte Fahrrad-abstellplätze eingerichtet.

Bei allen Schulbauvorhaben werden ab 2022 anforderungsgerechte Fahrradabstellplätze eingerichtet.

Für 10 Prozent der Einwohner\*innen in Ober-, Mittel- und Grundzentren sollen bis 2030 in ihrer Kommune öffentlich zugängliche Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Bei höherer Bedeutung und höheren Anforderungen an die Qualität des Abstellens sollen ergänzend auch bewirtschaftete Formen zum Einsatz kommen.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Bauordnungs-rechtliche Abstellplatz-pflicht	Das Land prüft, die Regelungen des § 47 Landesbauordnung um landesweit geltende Orientierungswerte für die Anzahl erforderlicher Abstellplätze und für die technische Ausführung anforderungsgerechter Abstellplätze bei Gebäudebauvorhaben zu präzisieren (z. B. Verwaltungsvorschrift).		x			
Schulbau-richtlinien: Fahrrad-parken an Schulen	Das Land ergänzt die Verwaltungsvorschrift „Bau und Förderung von Schulen“ des Ministeriums für Bildung vom 22.1.2010 um zusätzliche Anforderungen an die Anzahl und technische Ausführung von Fahrradabstell-plätzen.		x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Nachträgliche Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder und Lastenräder	<p>Lösungen zur nachträglichen Schaffung von Abstellplätzen insbesondere in Innenstädten, in Einzelhandelsbereichen und im Geschosswohnungsbau, die auch Anforderungen der Stadtgestaltung und ggf. des Denkmalschutzes berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Leitfaden für Umsetzung und Finanzierung,</li> <li>■ Durchführung von Pilotprojekten,</li> <li>■ Aufnahme von Abstellplätzen als Fördertatbestand in die Programme zur städtebaulichen Erneuerung, Städtebauförderung, Altbau-Sanierungsförderung und zur Förderung ländlicher Zentren.</li> </ul>		x			
Förderprogramm Fahrradparken an Schulen	Das Land legt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ein Förderprogramm „Fahrradparken an Schulen“ auf. Hiermit kann auch der Umbau bestehender Abstellplätze zu einer anforderungsgerechten technischen Ausführungsform gefördert werden.					
Kfz-Stellplatzablösebeträge	Das Land kommuniziert, dass die Kommunen die Kfz-Stellplatzablösebeträge gemäß § 47 Abs. 5 Landesbauordnung auch für Fahrrad-Abstellplätze im öffentlichen Raum verwenden können.					
Leitfaden zur Auslegung der LBauO	Mit einem Leitfaden informiert das Land über Möglichkeiten zur Umsetzung der Regelungen der LBauO. Hier werden auch besondere Erfordernisse für touristisch frequentierte Einrichtungen berücksichtigt.					

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Umsetzung des § 47 der Landesbauordnung	Die Bauaufsichtsbehörden der Kommunen prüfen bei genehmigungspflichtigen Bauvorhaben ab 2022 die Umsetzung der Anforderungen des § 47 LBauO.		x			x
Fahrradparken an öffentlichen Gebäuden	Schaffung von ausreichenden, qualitativ geeigneten und zeitgemäßen Abstellanlagen an bestehenden öffentlichen Gebäuden sowie an Gebäuden öffentlicher Betriebe.					x
Kommunale Fahrradstellplatzkonzepte	Erstellung und Umsetzung von kommunalen Fahrradstellplatzkonzepten zur systematischen Erfassung von Angeboten und Bedarfen sowie zur Schaffung von Strategien zur Angebotsverbesserung. In den Stadtzentren soll auch ein Grundangebot gesicherter Standorte für Abstellanlagen errichtet werden.					x
Fahrradparken in Bestandsquartieren	Städte führen bis 2026 Modellversuche zur Verbesserung des Fahrradparkens in bestehenden Quartieren durch.			x		x
Strafverfolgung bei Diebstahl/Vandalismus	Gewährleistung der Strafverfolgung bei Fahrraddiebstahl und Vandalismus.		x			x
Fahrradcodierung	Weiterführung der Fahrradcodierung unter Einbindung anderer Träger.		x			x

## Bike-&-Ride-Schnittstellen

### Ziele

Verdoppelung der Anzahl der B+R-Nutzenden bis 2030.

Durch Verbesserungen der Rahmenbedingungen bei allen Prozessbeteiligten in den Bereichen Planung, Finanzierung, Flächenbereitstellung und Umsetzung soll ein deutlicher Ausbau des Angebotes an Bike-&-Ride-Angeboten und an Fahrradstationen erreicht werden.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Bike-&-Ride-Analyse	Erstellung einer Bike-&-Ride-Analyse für Rheinland-Pfalz zur Schaffung eines detaillierten Überblicks zur Ist-Situation, zur Definition von Bedarfswerten und von Standards für Ausstattungen, auch unter Berücksichtigung radtouristischer Zielgruppen, und zur Konzeption der weiteren Vorgehensweise.	Derzeit wird eine Analyse des Bike-&-Ride-Angebotes erstellt. Fertigstellung bis 2021.	x			
Bedarfsgerechter Zuwachs an B+R-Stellplätzen	Schaffung zusätzlicher Bike-&-Ride-Stellplätze im Schienenpersonenverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr in dem Umfang, wie ihn eine Verdoppelung der Anzahl der B+R-Nutzenden bis 2030 erfordert. Das Land unterstützt die Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände und Kommunen bei der Umsetzung. Berücksichtigt wird auch eine Modernisierung bestehender Bike-&-Ride-Anlagen.					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Erreichbarkeit von SPNV-Halten und Daseinsgrundfunktionen im ländlichen Raum	Umsetzung künftiger Empfehlungen des laufenden Forschungsvorhabens „e-Velo 2 – Potenziale einer Pedelec-Nutzung zur Erreichbarkeit von SPNV-Halten und Daseinsgrundfunktionen im ländlichen Raum“ (imove, TU Kaiserslautern).				x	
Landesprogramm Fahrradstationen	Prüfung eines Landesprogrammes Fahrradstationen auf Basis der Bike-&-Ride-Analyse sowie gegebenenfalls Entwicklung entsprechender Umsetzungs- und Finanzierungsstrukturen.			x		

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Bike & Ride in den kreisfreien und großen kreisangehörigen Städten	An den Bahnhöfen und Haltestellen des Schienenpersonenverkehrs der kreisfreien und der großen kreisangehörigen Städte sollen bis zum Jahr 2030 mindestens 15 Bike-&-Ride-Plätze je 1.000 Einwohner zur Verfügung stehen. Hiervon sollen 50 Prozent überdacht und 20 Prozent als gesicherte Stellplätze ausgeführt sein.				x	
Bike & Ride an kleinen Haltestellen und im ländlichen Raum	An allen Bahnhöfen und an zentralen Bushaltestellen der ländlichen Zentren soll ein Grundangebot an öffentlich nutzbaren und an gesicherten Bike-&-Ride-Plätzen geschaffen werden.				x	

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Abstellplätze baulich standardisieren und Mietdauern flexibilisieren	Innerhalb der Nahverkehrsverbünde sollen einheitliche Abstellplatztypen für gesichertes Bike & Ride angeboten werden (z. B. bei Fahrradboxen). Die Mietdauer für gesicherte Abstellplätze soll flexibilisiert werden.		x			

## Fahrradmitnahme

### Ziele

Landesweit harmonisierte, durchgehende und einfach verständliche Mitnahmeregelungen im öffentlichen Verkehr.

Für die Fahrradmitnahme im Busverkehr sollten bis 2023 geeignete interaktive Lösungsansätze identifiziert, bekannt gemacht und in Rheinland-Pfalz bis 2030 zu einer breiteren Anwendung geführt werden.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Harmonisierung der Regelungen zur Fahrradmitnahme im Schienenpersonen-nahverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung von Transparenz durch Harmonisierung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in den Verkehrsverbänden des Landes sowie bei verbundübergreifenden Fahrten.</li> <li>■ Landesweit zeitlich durchgehende Mitnahmemöglichkeiten.</li> <li>■ Eine einheitliche kostenlose Fahrradmitnahme innerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag 6 bis 9 Uhr wird angestrebt.</li> <li>■ Besonders berücksichtigt werden Strecken zu touristisch bedeutsamen Zielen.</li> </ul>			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kommunikation guter Beispiele	Kommunikation guter Angebote auch aus anderen Ländern, wie etwa das Pilotprojekt Fahrrad2Go in Baden-Württemberg (Fahrradmitnahme im Stadtbusverkehr). Derartige Lösungen sollen auch bei der Förderung der Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt werden.					x

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Angebot RadBusse	Ausweitung des Angebotes Rad-Busse (Fahrradmitnahme in Bussen im ländlichen Raum) vom nördlichen Rheinland-Pfalz in den südlichen Landesteil.			x		
Angebot Falträder	Vermarktung vergünstigter Falträder für ÖV-Kunden. Diese verbrauchen weniger Fläche bei der Fahrradmitnahme und entschärfen Konflikte mit anderen Fahrgästen.					x
Bahnhofsmodernisierungen	Kontinuierliche Verbesserung der Bedingungen für einen barrierefreien Zuganges zu den Bahnsteigen vorzugsweise durch Rampen.					x

## Systemintegration: Das Fahrrad als Teil des öffentlichen Verkehrs

### Ziele

Das Fahrrad soll in das Angebotsspektrum des öffentlichen Verkehrs z. B. durch Dienstleistungsangebote, bauliche Schnittstellen, Tarife und Marketingaktivitäten stärker integriert werden.

Mobilstationen als wichtige Bausteine sollen in Städten wie auch im peripheren Raum erprobt und eingesetzt werden.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Rheinland-Pfalz-Takt	Auf der Marketing-Plattform „ROLPH – Mobilität in Rheinland-Pfalz“ und auf touristischen Kommunikationsplattformen sollten weitere Informationen zu Bike-&-Ride-Angeboten und zur Fahrradmitnahme eingestellt und entsprechende Angebote verstärkt beworben werden.			x		

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Mobilitätsstationen	Erprobung und Ausbau von Mobilitätsstationen als Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr, Carsharing und Radverkehr in Städten und im ländlichen Raum.			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Angebots- und Tarifintegration	Schaffung integrierter Mobilitätsdienstleistungen zur flexiblen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere mit entsprechenden informationstechnischen Lösungen (Buchung beziehungsweise Zugang z. B. über eine Mobilkarte).			x		
Pedelecs als Zubringer zum ÖV	Konzeption und Umsetzung von Projekten zur systematischen Förderung von Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr (gesicherte Bike-&-Ride-Plätze an den Haltestellen kombiniert mit gezielten Marketingmaßnahmen, ggf. Mietpedelecs oder vergünstigte Pedelecs, Tarifintegration).			x		

## Fahrradverleihsysteme

### Ziel

In den Städten und im ländlichen Raum werden Leihfahrradangebote aufgebaut.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Analyse Leihfahrradangebote	Angebots- und Bedarfsanalyse für Leihfahrradsysteme (in Zusammenhang mit dem Bike-&-Ride-Konzept).	In den nächsten zwei Jahren soll eine Bestandsaufnahme erfolgen. Die folgende Bewertung soll zeigen, wo in RLP ein Leihsystem sinnvoll ist.		x		

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kombination ÖV-Abonnement und Leihfahrrad landesweit	Ausweitung des Angebotes im Verkehrsverbund Rhein-Neckar auf andere Verkehrsverbünde. Integration in den ÖV-Tarif. Verstärkte Integration von Pedelecs und Lastenrädern.			x		
Verleihsysteme in rad-touristischen Zielgebieten	Aufbau privatwirtschaftlich getragener Verleihsysteme in radtouristischen Zielgebieten (Destinationen).			x		

## HANDLUNGSFELD 4: KOMMUNIKATION UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

### Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikationsstrategie

#### Ziele

In Rheinland-Pfalz hat sich bis 2026 eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt.

Die lokalen Akteure aus Politik und Verwaltung, der Wirtschaft, dem ÖPNV und von Verbänden haben ein Bewusstsein für die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Förderung des Radverkehrs.

Kommunen und weitere Akteure leisten einen aktiven Beitrag, um die fahrradfreundliche Mobilitätskultur vor Ort mit Leben zu füllen.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Landesweite Kampagne für eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur	<p>Entwicklung und anschließende Durchführung einer landesweiten Kommunikationskampagne zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur und eines sicheren Miteinanders (auf Landesebene und in Kommunen), s. auch Handlungsfeld 2 „Subjektive Verkehrssicherheit“, S. 45.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einbeziehung zusätzlicher Zielgruppen (ÖV, Betriebe, Einzelhandel)</li> <li>■ Aktivitäten zur Stärkung der Regelkenntnis und gegenseitigen Rücksichtnahme (bei allen Verkehrsteilnehmenden)</li> <li>■ Informationen zum sicheren Verhalten bei verschiedenen Radverkehrsführungen</li> <li>■ Initiierung von Anreizsystemen für verkehrssichere Fahrräder (z. B. Rabatte bei Fahrradinspektion)</li> <li>■ Dazu werden auch die touristischen Kommunikationskanäle genutzt. Die Vernetzung der unterschiedlichen Akteure und der Datenaustausch sind dabei von Bedeutung.</li> </ul>		x			
Stadtradeln	Flächendeckende Etablierung der Aktion Stadtradeln in Kommunen in Rheinland-Pfalz. Aktivierung der Kommunen und Fortführung der Übernahme der Teilnahmegebühren durch zentrale Koordination. Zur Prämierung sollte eine landesweite Aktion durchgeführt werden.					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Landesweite Aktion zur Förderung der Mobilität mit dem Rad zur Arbeit	Konzeption und Umsetzung eines landesweiten Wettbewerbs als Angebot für Kommunen und Betriebe, der zum Umstieg vom Auto aufs Rad motiviert. Auszeichnung aktiver Betriebe, Kommunen und/oder Teams. Siehe auch Handlungsfeld 4 „Mobilitätsmanagement“, S. 80.		x			
Kommunikation Radtourismus	Die radtouristischen Angebote in Rheinland-Pfalz werden verstärkt auf Landesebene, auf regionaler und kommunaler Ebene bekannt gemacht und aktiv beworben.		x			

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kommunikation Verkehrssicherheit	<p>Durchführung von Kampagnen, Projekten und Aktionen zur Förderung eines verkehrssicheren Verhaltens durch Kommunikation für die breite Öffentlichkeit, z. B. in den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rücksichtnahme/Miteinander</li> <li>■ Sichtkontakt</li> <li>■ Überholabstand</li> <li>■ Helmtragen</li> </ul> <p>Zielgruppenspezifische Kommunikation z. B. für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer</li> <li>■ Senioren</li> <li>■ Fahrschulen (Fragenkatalog der theoretischen Fahrschulprüfung zum Radverkehr ergänzen)</li> <li>■ Taxi-Unternehmen</li> <li>■ Logistik-Unternehmen (Amazon, UPS ...).</li> </ul>					x
Kommunikation Bewegungsförderung/ Gesundheitsfaktor Radfahren	Durchführung von Kampagnen, Projekten und Aktionen zur Förderung der Bewegung durch Radfahren, z. B. in Schulen, Betrieben, auf Ebene der Landkreise oder integriert in touristische Angebote.					x
Gesellschaftliche Teilhabe	Durchführung von Maßnahmen und Angeboten zur besseren Wahrnehmung des Radfahrens als Möglichkeit zur gesellschaftlichen Teilhabe (Teilnahme am gesellschaftlichen Leben durch Mobilitätssicherung) und als sozialpolitischer Standortfaktor in der Kommune.		x			

## Information und Wissensvermittlung

### Ziele

Der Erkenntnisstand zur Radverkehrsförderung und -planung ist flächenhaft bei den zuständigen Akteuren in Politik und Verwaltung verankert.

Zum Aufbau des Fachkräftenachwuchses und zur Qualifizierung der Fachleute im Bereich Radverkehr gibt es bis 2022 ein breites Angebot an Weiterbildungen und Ausbildungen.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Flächenhafte Etablierung der Standards	<p>Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planungsfachleuten, Personen mit Entscheidungskompetenz und der Bevölkerung durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entwicklung von Standards</li> <li>■ Kommunikation von Standards über zielgruppenspezifische Veröffentlichungen und Fortbildungen</li> <li>■ Festlegung von Standards als Förderbedingungen</li> <li>■ Einführung von Standards und Musterlösungen für das Großräumige Radwegenetz</li> <li>■ Wahrnehmung der Vorbildrolle Land</li> <li>■ Leitfäden und Informationsmaterialien.</li> </ul>	Informationen auf dem Fachportal von <a href="http://radwanderland.de">radwanderland.de</a> .	x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Landesradverkehrskonferenzen	Alle zwei Jahre werden Landesradverkehrskonferenzen an wechselnden Orten durchgeführt. Sie dienen der Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung und zur Begleitung der Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Die erste Landesradverkehrskonferenz sollte 2021 stattfinden (Start der Umsetzung des RVEP RLP).		x			
Nationaler Radverkehrskongress	Durchführung des Nationalen Radverkehrskongresses im Jahr 2023 in Mainz.			x		
Fahrradkommunalkonferenz	Durchführung der Fahrradkommunalkonferenz im Jahr 2022.		x			
<a href="http://radwanderland.de">radwanderland.de</a>	Das Informationsportal mit umfangreichen und aktuellen Informationen zu den Aktivitäten im Land mit Bezug zum Radverkehr ist das zentrale Instrument zur Information und Wissensvermittlung, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Es wird dauerhaft gesichert und kontinuierlich weiterentwickelt. Stärkere Bewerbung des Internetportals bei Kommunen und weiteren Akteuren.	Eine erste Aktualisierung wurde in 2020 durchgeführt.				x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Fachinformationen/Leitfäden	<p>Entwicklung von zielgruppenspezifischen Leitfäden, Broschüren, Checklisten und Handlungsanweisungen zu verschiedenen Themen entsprechend der Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen, z. B. für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ kleinere Kommunen</li> <li>■ Leitungsebenen</li> </ul> <p>Vorgeschlagen werden Info-Materialien/Leitfäden/Faktenblätter z. B. zu folgenden Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Faktenblatt für die Politik (Nutzen des Radverkehrs: Daten, Zahlen, Fakten)</li> <li>■ Fördermöglichkeiten für den Radverkehr</li> <li>■ Leitfaden „Radverkehrsnetze in Stadt und Region planungsrechtlich absichern“</li> <li>■ Leitfaden für die Durchführung eigener Modal-Split-Erhebungen der Kommunen</li> <li>■ Faktenblatt Betriebliches Mobilitätsmanagement (Radnutzungen im Betrieb)</li> <li>■ Empfehlungen Einrichtung kommunaler Runder Tische Radverkehr (Faktenblatt)</li> <li>■ Leitfaden „Radverkehr/ Nahmobilität in der Bauleitplanung“</li> <li>■ Leitfaden Beteiligungsverfahren</li> <li>■ Faktenblatt „Fahrradstraßen“.</li> </ul>	Teilweise gibt es in anderen Bundesländern bereits derartige Leitfäden. Ggf. kann die Übernahme entsprechender Leitfäden mit Anpassung an die Randbedingungen in Rheinland-Pfalz geprüft werden. Folgende Leitfäden liegen in Rheinland-Pfalz z. B. vor: „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR) (mit Ergänzungen zur Barrierefreiheit im touristischen Radverkehr)“, „Standards für Pendlerradrouten und Radschnellwege in Rheinland-Pfalz“.		x		x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Fachseminare	Regelmäßige Fachseminare für die Beschäftigten des LBM.					x
Weiterbildung weitere Träger	Es wird darauf hingewirkt, dass Weiterbildungseinrichtungen und -träger das Thema Radverkehrsförderung verstärkt in ihr Programm aufnehmen (z. B. VSVI).		x			
Fahrradakademie des Difu	Die Fahrradakademie ist ein Fortbildungsinstitut zur Radverkehrsförderung, finanziert durch den Bund, Projektträger ist das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu). Für die Angebote der Fahrradakademie wird verstärkt geworben, vor allem in Klein- und Mittelstädten.					x
Informationen über Förderwege und Handreichungen für die Erstellung von Förderanträgen übersichtlich zur Verfügung.	Das Land stellt Informationen über geeignete Förderwege und Handreichungen für die Erstellung von Förderanträgen übersichtlich zur Verfügung.					x
Internet auf Landesebene	Erweiterung des Internetauftrittes des Landes zum Radverkehr, Ergänzung Rubrik „Aktuelles“.		x			

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Weiterbildung	Möglichkeit der regelmäßigen Teilnahme an Fortbildungsseminaren (AGFK-RLP, s. Handlungsfeld 10 „Strukturen und Rahmenbedingungen“, S. 124).					x

# Mobilitätsmanagement

## Ziele

Die Landesverwaltung Rheinland-Pfalz ist bis 2026 fahrradfreundlich.

Bis 2026 sollen 30 Prozent aller Schulen das Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“ erhalten haben.

Bis 2026 soll die Zahl der Betriebe/Unternehmen und Verwaltungen mit Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement deutlich gesteigert werden.

## Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Fahrradfreundliche Verwaltung	Das Land übernimmt eine Vorreiterfunktion im Bereich Fahrradfreundliche Verwaltung und verbessert die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung im behördlichen Alltag (Behördliches Mobilitätsmanagement).			x		
Programm Fahrradfreundlicher Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kommunen und Unternehmen setzen gemeinsam Maßnahmen um, die die Fahrradnutzung im Berufsverkehr steigern (Betriebliches Mobilitätsmanagement). Start mit einem Pilotprojekt (Land formuliert Förderbedingungen). Schaffung von Unterstützungsstrukturen für fahrradfreundliche Betriebe.</li> <li>■ Zertifizierung und/oder Auszeichnung fahrradfreundlicher Unternehmen.</li> <li>■ Prüfung einer Schwerpunktsetzung im Bereich Pedelecs.</li> <li>■ Broschüre „Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung“.</li> </ul>			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Programm Fahrradfreundliche Schule	<p>Erarbeitung Konzept Fahrradfreundliche Schule (schulisches Mobilitätsmanagement):</p> <p>Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte und Schulträger setzen gemeinsam Maßnahmen um, die die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule steigern. Start mit einer Pilotregion. Ziel sind schulische Mobilitätspläne in 10 Prozent aller Schulen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entwicklung eines Werkzeugkastens mit einfach übertragbaren Modulen für alle Schulen</li> <li>■ Verkehrssicherheitstage in allen 8. Klassen</li> </ul>		x			
Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“	Konzeption Auszeichnung Fahrradfreundliche Schule nach einheitlichem Prüfschema, Bewerbung, jährliche Auszeichnungsveranstaltungen, Evaluation, Weiterentwicklung.		x			x
Radleasing	Schaffung der rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Einführung von Finanzierungsmodellen für Fahrräder und Pedelecs (z. B. Jobrad) für Beamtinnen und Beamte und Beschäftigte des öffentlichen Dienstes.		x			
„Firmenradprivileg“ bekannt machen	Verbesserung der Bekanntheit des „Firmenradprivilegs“, das Arbeitgebern die Möglichkeit gibt, ihren Mitarbeitenden durch Steuervorteile den vergünstigten Kauf von Fahrrädern zu ermöglichen.		x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Förderprogramm „Neubürgermarketing“	Förderung von Neubürgermarketingaktivitäten in Kommunen unter Berücksichtigung der Mobilitätsalternative Radverkehr.		x			
Infopaket für Studierende	Nach dem Vorbild der „Neubürgerbroschüren“ wird für die neuen Studierenden am Hochschulort ein Infopaket mit rad-spezifischen Informationen zusammengestellt.			x		
Lastenräder für Post- und Dienstwege	Die Landesregierung schafft einen Pool von Lastenrädern, auch E-Lastenräder, an. Damit werden Postwege zwischen den Ministerien (Transport von Akten, Post etc.) mit dem Fahrrad zurückgelegt.					

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Fahrradfreundliche Verwaltung	Kommunen setzen auf lokaler Ebene Maßnahmen um, die die Fahrradnutzung in der Verwaltung steigern (betriebliches Mobilitätsmanagement). Sie nehmen an der Zertifizierung und/oder Auszeichnung fahrradfreundlicher Unternehmen des Landes teil.			x		

## HANDLUNGSFELD 5: SOZIALE DIMENSION

### Gesellschaftliche Teilhabe

#### Ziele

Die Maßnahmen des Radverkehrs-Entwicklungsplans werden so ausgestaltet, dass sie den Belangen aller Menschen unter Berücksichtigung alters-, geschlechtsspezifischer und kultureller Besonderheiten sowie den besonderen Belangen von Menschen mit Behinderungen und Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen Rechnung tragen.

Jeder Mensch in Rheinland-Pfalz hat bis 2026 die Möglichkeit, Kompetenzen zu erwerben, die ein sicheres, selbstständiges Fahren mit dem Fahrrad ermöglichen.

Jedes Kind hat bis 2026 Zugang zu einem verkehrssicheren Fahrrad.

#### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Barrierefreie Fahrradnutzung	Schaffung fehlertoleranter Infrastruktur, systematischer Abbau von Barrieren für die Nutzung von Fahrrädern (fehlende Toiletten, Sicherheitsgefühl, Sturzfallen, Umlaufsperrn ...) durch entsprechende Programme. Entwicklung eines Leitfadens Barrierefreie Fahrradnutzung. Die Maßnahme wird mit den Programmen und Aktivitäten im barrierefreien Tourismus abgestimmt.	Im Bereich der Barrierefreiheit im touristischen Radverkehr gibt es vier (Rad-) Modell-Regionen. Das Pilotprojekt „Glan-Blies- und Odenbach-Radweg“ im Pfälzer Bergland sind bereits barrierefrei und mit einer entsprechenden Wegweisung beschildert.			x	

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Fahrradtrainings	Landesprogramm zum Radfahrtraining (Zielgruppen Ältere/ Wiedereinsteiger – auch für Pedelecs –, Menschen mit Migrationshintergrund, internationale Studierende, Geflüchtete).	Lokale Fahrradtrainings unter anderem vom ADFC.	x			x
Einbindung neuer Zielgruppen	Entwicklung eines Konzeptes, um Personengruppen mit eingeschränktem Zugang zum Radverkehr und/oder wenigen Mobilitätsoptionen den Zugang zu einer Fahrradnutzung zu erleichtern und eine verstärkte Nutzung des Fahrrades in Personengruppen mit geringer Fahrradnutzung (z. B. Migrantinnen) zu erreichen.			x		
Fahrräder für alle	Schaffung eines landesweiten Netzes für lokale Initiativen zur Bereitstellung von Fahrrädern und Erstellung von Unterstützungsstrukturen, besonders für Kinder und die Personengruppen, die sich in sozial schwierigen Situationen befinden.			x		
Anforderungen von Senior*innen	Initiierung einer Studie zu den spezifischen Anforderungen älterer Menschen im Verkehr bezogen auf den Radverkehr und Begleitung durch eine Projektgruppe „Radmobilität im Alter“.		x			
Altersangepasste Fahrräder / Fahrräder für Menschen mit Behinderungen	Aktivitäten zur Verbesserung der Bekanntheit, der gesellschaftlichen Akzeptanz von sowie des Zuganges zu speziellen Fahrrädern für ältere Menschen sowie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. Behinderungen.		x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Radkompetenz Geflüchteter	Konzeption eines Projektes zur Integration von Geflüchteten durch Zugang zur Fahrradmobilität. Kombination von Fahrkursen, Bereitstellung von Fahrrädern und mehrsprachigen Informationen über sicheres Verhalten im Straßenverkehr. Aufbereitung der Ergebnisse anderer Länder, Kommunen und Weitergabe dieser Materialien für die Arbeit mit Geflüchteten und Migrant*innen.		x			

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Mobilitätspatenschaften	Unterstützungsstrukturen für gemeinsam gestaltete aktive Mobilität von alleinstehenden Personen und Personen, die nicht alleine am (Rad-)Verkehr teilnehmen können. Aufbau und Stärkung von Patenschaftsmodellen.		x			

## Gesundheitsfaktor Radfahren

### Ziele

Mindestens 30 Prozent mehr Personen nutzen das Fahrrad im Alltag regelmäßig, um dadurch die Zahl körperlich inaktiver Menschen zu reduzieren.

Bis zum Jahr 2026 werden die Kindertageseinrichtungen und Schulen in Rheinland-Pfalz durch entsprechende Unterstützung befähigt, den gesundheitsfördernden Aspekt des Radfahrens zu vermitteln.

## Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Bewegungsförderung im Kindergarten / in der Schule	<ul style="list-style-type: none"> <li>In allen Jahrgangsstufen wird das Thema Bewegungsförderung durch Radfahren verankert.</li> <li>Einrichtung eines Programms „Frühradfahren“.</li> </ul>		x			
Betriebliches Gesundheitsmanagement	Das Thema Radfahren wird in Konzepte für betriebliches Gesundheitsmanagement integriert (Mit dem Rad zur Arbeit, Abstellanlagen, Bedingungen am Arbeitsplatz etc.). Hierzu werden maßgeschneiderte Konzepte entwickelt, Materialien erstellt, Initiativen und Wettbewerbe gefördert. Dabei wird auch das Thema Verkehrssicherheit aktiv kommuniziert.	LBM Gesundheitstage als positives Beispiel.		x		
Anreizsysteme zur Bewegungsförderung durch Aktionen und gegebenenfalls Bonusleistungen	Aktivierung der Bevölkerung zu einem bewegungsfördernden Lebensstil durch Anreizsysteme (z. B. Bonusleistungen) bei Arbeitgebern, durch Krankenkassen oder andere Akteure.			x		
Strategien und Programme zur Gesundheitsförderung	Berücksichtigung des Gesundheitsfaktors Radfahren bei der Erarbeitung der landesweiten Strategien und Programme zur Gesundheitsförderung.		x			
Landesweite oder regionale Gesundheitskonferenzen	Durchführung landesweiter oder regionaler Gesundheitskonferenzen zum Thema „Radfahren und Gesundheit“ (mit Beteiligung der im Gesundheitsbereich zuständigen Akteure, mögliche Ansprechpartner Krankenkassen, Ärztekammer, Gesundheitsämter, Landessportbund etc.).			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Aus- und Fortbildung der Ärzteschaft	Stärkere Betonung des Nutzens körperlicher Aktivität im Rahmen der Aus- und Fortbildung der Ärztinnen und Ärzte.			x		

## Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Ausstattung von Kitas	Ausstattung von Kitas mit Fahrrädern (Frühradfahren).		x			

## Beteiligung

### Ziele

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gehört zum Standard bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten und Radverkehrsplänen auf allen Ebenen.

Auf allen Ebenen (Land, Regionalverbände, Landkreise, Städte und Gemeinden) sollen gefestigte Formen der Beteiligung geschaffen und Ansprechpersonen benannt werden.

## Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Beirat Radverkehr	Die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans und die Radverkehrsplanung auf Landesebene werden durch einen Beirat Radverkehr begleitet. Dieser wird jeweils zu den Meilensteinen der Umsetzung (2023, 2026 und 2030) einberufen. Die Mitglieder des Beirats Radverkehr werden durch das federführende Ministerium benannt.		x	x	x	

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Mängelmeldesystem	Aufbau eines zentralen Mängelmeldesystems für Alltags- und Freizeitrouten des Großräumigen Radwegenetz in Zuständigkeit des Landes (Zuständigkeit LBM).					x
BYPAD-Verfahren	Die Städte, Gemeinden und Kreise führen zur Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung und zur Systematisierung ihrer Radverkehrsförderung BYPAD-Verfahren durch (BYPAD – Bicycle Policy Audit – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätssicherung kommunaler Radverkehrsförderung). Die Durchführung wird vom Land Rheinland-Pfalz unterstützt.	s. Handlungsfeld 10 „Strukturen der Radverkehrsförderung“, S. 125.				x

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Institutionalisierte Formen der Beteiligung	Einrichtung von Ansprechpersonen Radverkehr und Beteiligungsgremien für Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen.	Runde Tische Radverkehr unter Beteiligung der Bürgerschaft in einigen Kommunen (z. B. Mainz „Forum Fahrrad“, Koblenz AK Radverkehr)	x			
Instrumente zur Mängelbehebung der Kommunen	Die Landkreise, Städte, Gemeinden schaffen Instrumente zur Mängelbehebung für Ihre Radverkehrsinfrastrukturen (Mängelmeldungen, „Scherbentelefone“, Ansprechpersonen für Mängel an Signalanlagen).					x

## HANDLUNGSFELD 6: ÖKOLOGISCHE UND ÖKONOMISCHE DIMENSION

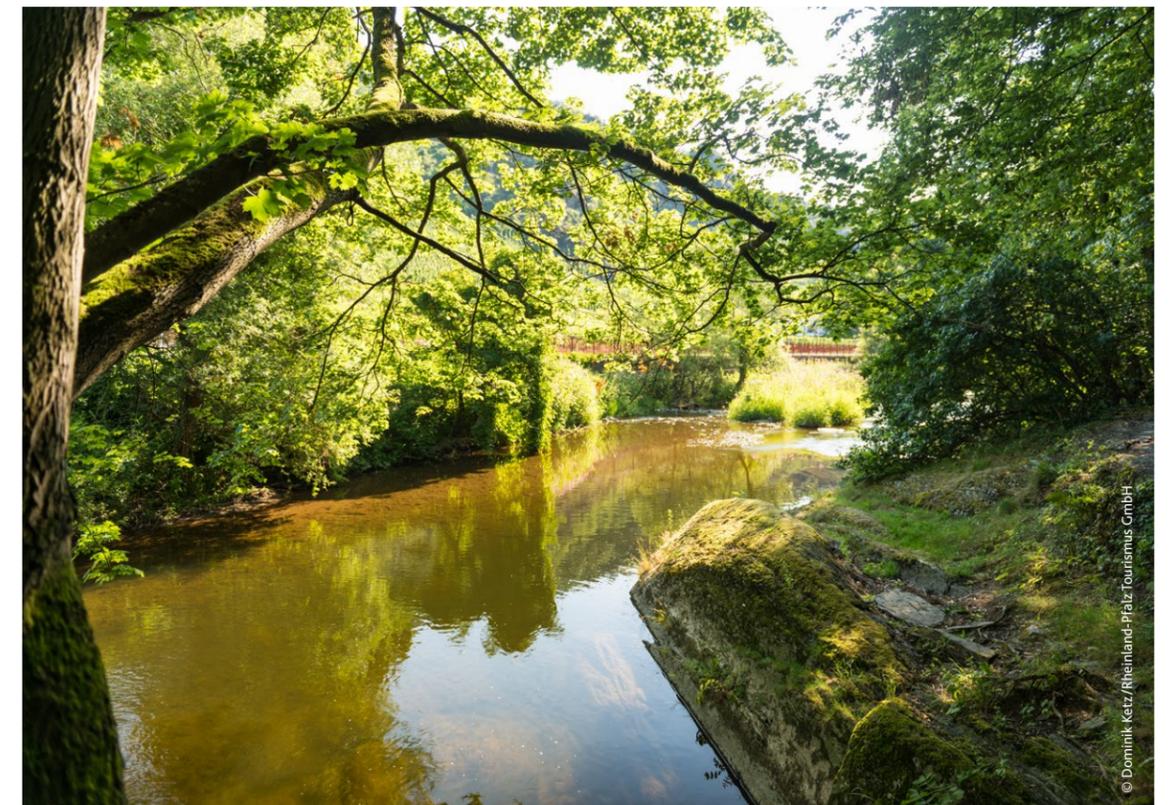
### Klimaschutz

#### Ziele

Durch umfassende Maßnahmen der Radförderung, mit dem Ziel der Maximierung der Radnutzung, werden größtmögliche Klimaschutzwirkungen erzielt.

Einsparung von 500 bis 550 t CO<sub>2</sub> pro Tag bis 2030.

Die Umverteilung bestehender Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs ist der Neuversiegelung durch Neubau vorzuziehen.



© Dominik Ketz/Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH

Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Radverkehrs-anlagen an Landesstraßen	Weitere Realisierung des Großräumigen Radwegenetzes im Bereich der Landesstraßen und Steigerung des Ausstattungsgrades an straßenbegleitenden Radwegen (s. Handlungsfeld 1 „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21).	Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ des Instituts für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern definiert drei Potenziale: „Neue Fahrradnutzer gewinnen“, „Intensivierung der Fahrradnutzung von bisherigen Nutzern“ und „Steigerung des Pedelecanteils in der Fahrradflotte“. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent müsste in jedem dieser Potenziale ein Wirkungsgrad von 25 Prozent erreicht werden. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege etwa müsste von 0,24 Wegen pro Person und Tag auf 0,30 steigen (+ 25 Prozent). Hiermit könnten etwa 500 bis 550 t CO <sub>2</sub> pro Tag eingespart werden. Dies erfordert eine deutliche Verbesserung der Qualität der Infrastruktur.				x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Radverkehrs-anlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten	Das Land analysiert die aktuelle Situation sowie den Bedarf an Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landstraßen. Das Land übernimmt die Verantwortung für die Radverkehrsinfrastruktur der Ortsdurchfahrten aus Netzkonzeptionen für alle.	Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ des Instituts für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern definiert drei Potenziale: „Neue Fahrradnutzer gewinnen“, „Intensivierung der Fahrradnutzung von bisherigen Nutzern“ und „Steigerung des Pedelecanteils in der Fahrradflotte“. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent müsste in jedem dieser Potenziale ein Wirkungsgrad von 25 Prozent erreicht werden. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege etwa müsste von 0,24 Wegen pro Person und Tag auf 0,30 steigen (+ 25 Prozent). Hiermit könnten etwa 500 bis 550 t CO <sub>2</sub> pro Tag eingespart werden. Dies erfordert eine deutliche Verbesserung der Qualität der Infrastruktur.			x	

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Flächenhafte Anwendung der Standards	Das Land unterstützt die Kommunen, in denen die Pendler-Radrouten liegen, bei der Umsetzung der Routen (s. Handlungsfeld 1 „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28).	Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ des Instituts für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern definiert drei Potenziale: „Neue Fahrradnutzer gewinnen“, „Intensivierung der Fahrradnutzung von bisherigen Nutzern“ und „Steigerung des Pedelecanteils in der Fahrradflotte“. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent müsste in jedem dieser Potenziale ein Wirkungsgrad von 25 Prozent erreicht werden. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege etwa müsste von 0,24 Wegen pro Person und Tag auf 0,30 steigen (+ 25 Prozent). Hiermit könnten etwa 500 bis 550 t CO <sub>2</sub> pro Tag eingespart werden. Dies erfordert eine deutliche Verbesserung der Qualität der Infrastruktur.	x			x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Pendler-Radrouten	Das Land unterstützt die Kommunen, in denen die Pendler-Radrouten liegen, bei der Umsetzung der Routen (s. Handlungsfeld 1 „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28).	Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ des Instituts für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern definiert drei Potenziale: „Neue Fahrradnutzer gewinnen“, „Intensivierung der Fahrradnutzung von bisherigen Nutzern“ und „Steigerung des Pedelecanteils in der Fahrradflotte“. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent müsste in jedem dieser Potenziale ein Wirkungsgrad von 25 Prozent erreicht werden. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege etwa müsste von 0,24 Wegen pro Person und Tag auf 0,30 steigen (+ 25 Prozent). Hiermit könnten etwa 500 bis 550 t CO <sub>2</sub> pro Tag eingespart werden. Dies erfordert eine deutliche Verbesserung der Qualität der Infrastruktur.		x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Verbesserung Fahrradparken	Maßnahmen im Bereich der bauordnungsrechtlichen Abstellplatzpflicht, des Fahrradparkens an Schulen und der nachträglichen Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder und Lastenräder (s. Handlungsfeld 3 „Fahrradparken“, S. 55)	Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ des Instituts für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern definiert drei Potenziale: „Neue Fahrradnutzer gewinnen“, „Intensivierung der Fahrradnutzung von bisherigen Nutzern“ und „Steigerung des Pedelecanteils in der Fahrradflotte“. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent müsste in jedem dieser Potenziale ein Wirkungsgrad von 25 Prozent erreicht werden. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege etwa müsste von 0,24 Wegen pro Person und Tag auf 0,30 steigen (+ 25 Prozent). Hiermit könnten etwa 500 bis 550 t CO <sub>2</sub> pro Tag eingespart werden. Dies erfordert eine deutliche Verbesserung der Qualität der Infrastruktur.		x		x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Bike & Ride	Bike-&-Ride-Konzept und Ausbau der Bike-&-Ride-Plätze (s. Handlungsfeld 3 „Bike-&-Ride-Schnittstellen“, S. 59)	Die Untersuchung „Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ des Instituts für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern definiert drei Potenziale: „Neue Fahrradnutzer gewinnen“, „Intensivierung der Fahrradnutzung von bisherigen Nutzern“ und „Steigerung des Pedelecanteils in der Fahrradflotte“. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 8 Prozent auf 15 Prozent müsste in jedem dieser Potenziale ein Wirkungsgrad von 25 Prozent erreicht werden. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege etwa müsste von 0,24 Wegen pro Person und Tag auf 0,30 steigen (+ 25 Prozent). Hiermit könnten etwa 500 bis 550 t CO <sub>2</sub> pro Tag eingespart werden. Dies erfordert eine deutliche Verbesserung der Qualität der Infrastruktur.	x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Mobilitätsmanagement	Maßnahmen „Fahrradfreundliche Verwaltung“ sowie Programme „fahrradfreundlicher Betrieb“ und „fahrradfreundliche Schule“ (s. Handlungsfeld 4 „Mobilitätsmanagement“, S. 80).	Das Klimaschutzkonzept Rheinland-Pfalz benennt im Handlungsfeld Verkehr u. a. die Maßnahme „Unterstützung von Bike und Business in der Verwaltung“.		x		

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kommunale Radverkehrsnetze	Die Kommunen erstellen qualifizierte Radverkehrskonzepte und -netze (s. Handlungsfeld 1 „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21).			x		x
Pendler-Radrouten	Die Kommunen, in denen die Pendler-Radrouten liegen, setzen diese Routen um (s. Handlungsfeld 1 „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21).			x		
Bestandsverbesserung	Die Konzepte für die Radverkehrsnetze berücksichtigen im Vergleich zum Neubau gleichwertig eine grundlegende Erneuerung und Bestandsverbesserung von Radverkehrsanlagen (s. Handlungsfeld 1 „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21).			x		x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Infrastrukturstandards nachhaltig dimensionieren	Die Infrastrukturstandards neuer Radverkehrsanlagen sollen auch einen wachsenden Radverkehr berücksichtigen (s. Handlungsfeld 1 „Landesweites Radverkehrsnetz“, S. 21). Die Vorgaben zur Förderung sind an die dadurch z.T. erhöhten Planungs- und Baukosten anzupassen.					x
Verbesserung Fahrradparken	Umsetzung des § 47 der Landesbauordnung, Verbesserung Fahrradparken an öffentlichen Gebäuden und kommunale Fahrradstellplatzkonzepte (s. Handlungsfeld 3 „Fahrradparken“, S. 55). Dabei sind auch Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhänger angemessen zu berücksichtigen.	Das Klimaschutzkonzept Rheinland-Pfalz benennt im Handlungsfeld Verkehr u. a. die Maßnahme „Mehr Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum“.	x			
Bike & Ride	Kapazitätserweiterung und gesichertes Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen in den Städten sowie im ländlichen Raum (s. Handlungsfeld 3 „Bike-&-Ride-Schnittstellen“, S. 59).	Das Klimaschutzkonzept Rheinland-Pfalz benennt im Handlungsfeld Verkehr u. a. die Maßnahme „Mehr Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum“.				x

## Ökonomische Dimension

### Ziele

Die Fahrradwirtschaft als hochinnovative Wachstumsbranche sollte in Rheinland-Pfalz gestärkt werden.

Bei der Förderung des Radverkehrs werden auch die positiven Wirkungen auf die Innenstädte und deren Wirtschaftsbranchen (z. B. Handel, Tourismus, Gastronomie) berücksichtigt.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Elektromobilität	Strategiepapier Elektromobilität im Radverkehr sowie weitere Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität (s. Handlungsfeld 8 „Elektromobilität“, S. 111).			x		
Innovation/Technik	Innovationsanreize für die Fahrradbranche und weitere Maßnahmen im Handlungsfeld Innovation (s. Handlungsfeld 8 „Forschung und Innovation / Technik“, S. 115).		x			
Dokumentation zur Radverkehrsentwicklung	Bereitstellung geeigneter Messdaten zur Dokumentation der Radverkehrsentwicklung u. a. für Öffentlichkeitsarbeit und Radverkehrsmarketing.		x			
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Attraktivität der Arbeitgeber durch betriebliches Mobilitätsmanagement stärken. Unterstützung der Unternehmen durch Bereitstellung von Informationen und Förderangeboten (s. Handlungsfeld 4 „Mobilitätsmanagement“, S. 80).			x		
Informationsbereitstellung	Informationsbereitstellung durch das Land an die Kommunen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Radverkehrs als Standortfaktor.		x			

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Elektromobilität	Pedelec-taugliche Infrastruktur und weitere Maßnahmen zur Stärkung der Pedelec-Nutzung, auch an touristischen Einrichtungen und im Gastgewerbe (s. Handlungsfeld 8 „Elektromobilität“, S. 111).					x
Dokumentation zur Radverkehrsentwicklung	Bereitstellung geeigneter Messdaten zur Dokumentation der Radverkehrsentwicklung u. a. für Öffentlichkeitsarbeit und Radverkehrsmarketing.			x		
Bereitstellung betrieblicher Infrastruktur für Radfahrer*innen	Betriebliche Infrastruktur für Radfahrer*innen (z. B. Duschen, Umkleiden, Spinde). Unterstützung der Unternehmen durch Bereitstellung von Informationen und Förderangeboten.					x

## HANDLUNGSFELD 7: RADTOURISMUS

### Ziele

Rheinland-Pfalz wird das attraktivste Radreiseland in Deutschland.

Rheinland-Pfalz wird attraktiver für den Radsport (Mountainbike, Rennrad).

## Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Verknüpfung Planung und Tourismus	Verknüpfung von Ansprechpersonen für Radverkehrsinfrastrukturplanung in den kreisfreien Städten, Landkreisen und Verbandsgemeinden mit den lokalen und regionalen Tourismusorganisationen für eine abgestimmte, koordinierte Entwicklung des Radtourismus. Dazu zählen z. B. Qualitätsstandards der Radverkehrsinfrastruktur (s. Handlungsfeld 1 „Regionale und kommunale Radverkehrsnetze“, S. 28) und der touristischen Attraktivität von Routen (Erlebnisharakter, Serviceeinrichtungen).		x			x
Qualitäts-offensive Rheinland-Pfalz	Auf Grundlage der vorhandenen Vorgaben zur Radverkehrsnetzplanung und -Qualifizierung (u. a. HBR 2014) kann das Land im Rahmen einer Qualitätsoffensive die Überprüfung und ergänzende Erfassung der nach den Vorgaben der HBR ausgeschilderten Routen durchführen. Das Projekt dient als wesentliche Grundlage für eine Optimierung der zukünftigen Prozessabläufe. Im Rahmen der Qualitätsoffensive ist es auch wichtig, eine Klassifizierung der Radfernwege und der Rheinland-Pfalz-Route nach ADFC-Kriterien vorzunehmen.	Bisher sind folgende vier Radfernwege vom ADFC e. V. klassifiziert (vier Sterne): Lahntalradweg, Vennbahn, Saar-Radweg, Glan-Blies-Radweg	x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Stärkung vermarktungsfähiger touristischer Radrouten	Stärkung und Inwertsetzung der vermarktungsfähigen touristischen Routen (Strecken- und Rundrouten) sowie begleitender Radinfrastruktur zur Steigerung der Attraktivität, Verlängerung der Aufenthaltsdauer und zum Ausbau der positiven wirtschaftlichen Effekte durch den Radtourismus. Die Anforderungen der touristischen Zielgruppen (z. B. Sterntourenradler, Radausflügler) finden dabei Berücksichtigung.	Es gibt sieben Radfernwege und 145 Radrouten mit thematischem Bezug in Rheinland-Pfalz		x		
Konzept „Pedelecs/MTBs und Radtourismus“	Erarbeitung einer Konzeptstudie „Pedelecs/MTBs und Radtourismus in Rheinland-Pfalz“ zur Erreichung weiterer Zielgruppen und zur Erschließung topografisch bewegter, aber touristisch reizvoller Destinationen. Einbeziehung von Faktoren wie Infrastruktur, Abstellanlagen, Ladeinfrastruktur in Verknüpfung mit touristischen POIs, Fahrradverleihsysteme mit Pedelecs sowie Identifikation von Pilotprojekten in ausgewählten Destinationen (z. B. Westerwald, Hunsrück, Eifel, Pfälzerwald).			x		
Verbesserung der Datengrundlagen	Verbesserung der Datengrundlagen für Marktforschung und Marketing im Radtourismus in Rheinland-Pfalz. Das sollte durch entsprechende qualifizierte Erhebungen, z. B. in Form von Dauerzählstellen oder Befragungen, erfolgen. Zunächst sollte eine entsprechende Konzeption erarbeitet werden. Vorgeschlagen wird ein Stufenmodell: zunächst modellhaft an 1–2 Radfernwegen, nach Evaluation landesweite Etablierung.		x			x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Leitfaden „Qualitätskriterien für Radrouten“	Erarbeitung eines Leitfadens „Qualitätskriterien für touristische Radrouten in Rheinland-Pfalz – Infrastruktur, Service und Erlebnischarakter“. Berücksichtigung der nutzerspezifischen Anforderungen an die Infrastruktur und den Erlebnischarakter bei der Gestaltung touristischer Radrouten und an den Bereich Service (z. B. von Mobilitätseingeschränkten bzw. Älteren (An- und Abreise, Toiletten)).		x			
Radtourismuskonferenz	Durchführung von Landeskonferenzen zum Radtourismus als gemeinsame Veranstaltung der Akteure: Vernetzung und Synergien zwischen den Akteuren im Tourismus, Radtourismus und Radverkehr.			x		
Bett & Bike	600 Bett-&-Bike-Betriebe in Rheinland-Pfalz. Notwendig sind dazu verstärkte gemeinsame Aktivitäten des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs e. V. (ADFC) und den touristischen Leistungsträgern.	Derzeit gibt es ca. 500 Bett-&-Bike-Betriebe. Die Zertifizierung der Betriebe erfolgt durch den ADFC.		x		
Mountainbiking	Vernetzung der Initiativen und Vereine zum Mountainbiking in den Mittelgebirgsregionen mit dem Ziel der Profilierung von Rheinland-Pfalz als Mountainbike-Land.	Es gibt ein MTB-Netz im Kreis Altenkirchen (ca. 80 km), in den Mittelgebirgsregionen gibt es Mountainbikerouten (beworben auf eigenen Internetseiten (z. B. Pfälzer Wald, Hunsrück).	x			

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Verdichtetes und qualifiziertes Infrastrukturangebot Radrouten	Verdichtung und Qualifizierung der radtouristischen Infrastrukturangebote und Verknüpfung der einzelnen touristischen Radrouten (Themenrouten) zu vermarktungsfähigen radtouristischen Netzen (landkreisübergreifend).			x		
Ergänzung radtouristische Infrastruktur	Kontinuierlicher Ausbau begleitender Radinfrastruktur unter Berücksichtigung der gestiegenen Anzahl von Pedelec-/E-Bike-Fahrer*innen. Hierzu zählen ansprechende Rastplätze mit entsprechender Aufenthaltsqualität, Radabstellanlagen (auch abschließbar) z. B. an touristischen Sehenswürdigkeiten und Tourist-Infos sowie E-Bike-Ladestationen, Reparatur-Services und Toilettenanlagen.					x
Fahrradmitnahme	Sicherung von ÖV-Erschließung und Fahrradmitnahme in allen radtouristisch relevanten Destinationen sowie an Radfernwegen.					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Angebote für Mobilitätseingeschränkte	Entwicklung zielgruppenspezifischer Angebote für mobilitätseingeschränkte Menschen. Fortsetzung der Umsetzung barrierefreier Radrouten nach dem Vorbild der vier (Rad-)Modellregionen in Rheinland-Pfalz.	Es gibt vier (Rad-)Modellregionen in Rheinland-Pfalz, die barrierefrei gestaltet und entsprechend beschildert werden. Das Pilotprojekt ist der „Glan-Blies- und Odenbach-Radweg“.			x	
Bike-Parks	Einrichtung von Sportgeländen für Mountainbiker (Bike-Parks).			x		
Radsport	Einrichtung und Marketing von Rennradrouten und Rennrad-events.			x		

## HANDLUNGSFELD 8: NACHHALTIGKEIT UND INNOVATIONEN

### Elektromobilität

#### Ziele

Rheinland-Pfalz entwickelt insbesondere in ländlichen Räumen moderne Schnittstellen von Rad und öffentlichem Verkehr, insbesondere auch für Pedelecs.

Rheinland-Pfalz schafft für Pedelecs eine den Regelwerken entsprechende Radverkehrsinfrastruktur einschließlich hochwertiger Fahrradparkangebote.

Das Land Rheinland-Pfalz schafft die erforderlichen Voraussetzungen (Strukturen und Förderung), um die Verbreitung und Nutzung von Pedelecs als Treiber der Radverkehrsentwicklung zu maximieren.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Strategiepapier zur Elektromobilität im Radverkehr	Weiterentwicklung vorhandener Untersuchungen zu einem Strategiepapier zur Förderung der Elektromobilität im Radverkehr unter Einbeziehung von Lastenrädern und Fahrradverleihsystemen. Differenzierung zwischen Wirtschaft-, Alltags- und Freizeitnutzung.	Untersuchungen e-Velo (2017) und e-Velo 2 des MWVLW.		x		
Modellvorhaben Elektromobilität	Umsetzung von Modellvorhaben zum Einsatz von Elektromobilität in der Praxis. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit von SPNV-Halten und ländlichen Zentren, wie sie im Projekt e-Velo 2 entwickelt werden.				x	
Förderung des Einsatzes von Pedelecs und Lastenrädern als Dienstfahrzeuge	Förderung der Verbreitung von Pedelecs und Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr z. B. durch Wettbewerbe und/oder Verbreitung von Informationen (Broschüre, Internet) zu Fahrzeugkonzepten und Fahrradleasingmöglichkeiten. Hierbei werden branchenspezifische Angebote geprüft.				x	
Lokale Nutzungsangebote für Lasten-Pedelecs	Lokale Organisationen, Kommunen und Wohnungsbaugesellschaften erhalten Lasten-Pedelecs, wenn sie geeignete Konzepte vorweisen, um diese einer möglichst breiten Nutzerschicht zugänglich zu machen.				x	
City- und Innenstadtlogistik	Initiierung von Forschungsprojekten und Schaffung eines Rechtsrahmens zur Stärkung von City-Logistik und Innenstadtlogistik.			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Private Lastenräder	Das Land fördert die Anschaffung von privaten Lastenrädern.		x			
Pedelecs als Dienstfahrzeuge	In der Landesverwaltung wird die Anschaffung von Pedelecs als Dienstfahrzeuge gefördert.		x			

#### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Pedelecs und Lastenräder in Verleihsystemen	Stärkung der Integration von Pedelecs und Lastenrädern in Fahrradverleihsystemen, dabei auch Berücksichtigung touristischer Zielgruppen (z. B. Anreise mit eigenem eBike und Verleihsysteme in der Unterkunft).			x		x
Pedelec-taugliche Infrastruktur	Schaffung einer Pedelec-tauglichen Infrastruktur (Radverkehrsinfrastruktur und Abstellanlagen). Bei Abstellanlagen an wichtigen Bahnhöfen/Mobilitätsstationen sowie bei wichtigen touristischen Zielpunkten zählen hierzu Akkulademöglichkeiten.				x	
Elektro-Lastenfahrrad-taugliche Infrastruktur	Erarbeitung von landesweiten Standards zum Aufbau einer Elektro-Lastenfahrrad-tauglichen Radverkehrsinfrastruktur.				x	

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Verknüpfung öffentlicher Verkehr und Pedelec	Systematische Verbesserung der Verknüpfung von Pedelecs und öffentlichem Verkehr insbesondere im ländlichen Raum mit erweiterten Haltestelleneinzugsbereichen: z. B. gesicherte Abstellplätze an Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs an und wichtigen Bushaltestellen in den Mittel- und Grundzentren.				x	
Pedelecs/ Lastenräder in öffentlichen Fuhrparks	Land und Kommunen steigern die Nutzung von Pedelecs und Lastenrädern bei Dienstfahrten durch Bereitstellung entsprechender Fahrzeuge für ihre Beschäftigten.			x		x
Erfassung der Pedelec-Nutzung	Standardisierte differenzierte Erfassung der Nutzung von Pedelecs (in Abgrenzung zum Fahrrad) in allen Mobilitäts-erhebungen.	U. a. Differenzierung in der Untersuchung Mobilität in Deutschland 2017.				x

## Forschung und Innovation /Technik und Fahrradwirtschaft

### Ziele

Rheinland-Pfalz optimiert den Einsatz innovativer Fahrzeuge für den Mehrpersonen- und Gütertransport u. a. durch Unterstützung von Entwicklern und Produzenten.

In den Großstädten werden die Voraussetzungen für eine lastenradbasierte City-Logistik geschaffen, um den überwiegenden Teil der verlagerbaren Fahrten im Wirtschaftsverkehr (ca. 8 Prozent –13 Prozent) per Lastenräder abwickeln zu können.

Forschungsaktivitäten im Bereich Fahrrad/Radverkehr sollen im Rahmen der Hochschulautonomie ausgebaut und koordiniert werden.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Innovationsanreiz Fahrradbranche	Zielorientierte Stärkung der Innovationskraft der Fahrradbranche durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hilfestellung bei der Antragstellung für Forschungsgelder,</li> <li>■ Erleichterung des Zugangs zu Forschungsgeldern und</li> <li>■ Vernetzung der Forschungsaktivitäten.</li> </ul>					x
Forschungsfreundliches Klima	Das Land verpflichtet sich, durch Rahmenbedingungen, Fördermittel etc. ein forschungsfreundliches Klima für die Zweiradindustrie in RLP zu schaffen.			x		
Modellvorhaben	Durch die Umsetzung von Modellvorhaben in Kommunen werden innovative Ansätze im Radverkehr initiiert.			x		

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Wahrnehmung des Landes im Bereich Forschung und Innovation	Das Land Rheinland-Pfalz verstärkt seine Aktivitäten bei bundesweiten und übergeordneten Forschungs- und Innovationsaktivitäten im Fahrrad- und Pedelec-Segment, um bundesweit eine Vorreiterrolle in der Forschung und der Umsetzung („Best Practice“) zu erreichen.					
City-Logistik	Modellvorhaben City-Logistik in einer Großstadt, u. a. mit für kleine und mittlere Großstädte angepassten Verknüpfungspunkten zum Übergang auf Fahrräder/ Lastenräder		x			
Fahrrad-Logistik in Mittel- und Grundzentren	Modellvorhaben zur Erprobung der Fahrradlogistik in einem Mittel- oder Grundzentrum (insbesondere mit ländlichem Umland)		x			
Koordination Fahrradforschung	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ertüchtigung einer Hochschule zur Koordination der fahrradbezogenen Forschung</li> <li>■ Schaffung einer Ansprechpartnerin / eines Ansprechpartners im Land zur Erleichterung des Zugangs zu Forschungsmitteln für die Fahrradwirtschaft.</li> </ul>		x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Entwicklung innovativer Produkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entwicklung attraktiver, zukunftsorientierter Produkte unter anderem, um Pedelecs mit digitalen Medien zu verknüpfen und das Fahrrad insgesamt als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel attraktiver zu machen.</li> <li>■ Ausweitung der Fahrzeugflotte um innovative Fahrzeuge für den Mehrpersonen- und Gütertransport. Schaffung von Marktreife nutzergroupenspezifischer Angebote, z. B. Mobilitätshilfen für Betagte (altersangepasste Räder, Einkaufshilfen).</li> </ul>					x
Einbindung und Vernetzung der Fahrradwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vernetzung und aktive Zusammenarbeit der Branchenvertreter, um die Fahrradwirtschaft als relevanten Akteur sichtbar zu machen und somit die Interessen gegenüber Gesellschaft, Politik und Wirtschaft besser zu vertreten.</li> <li>■ Einbindung der Fahrradwirtschaft in die Radverkehrsförderung und Stärkung des Dialogs zwischen Verwaltung, Forschung und Wirtschaft.</li> </ul>					x
Marketingaktivitäten der Fahrradwirtschaft zur Förderung der Radkultur	Aktive Bewerbung des Fahrradfahrens und der Stärkung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur im Land durch Akteure der Fahrradwirtschaft (z. B. eigene Marketingaktivitäten, Veranstaltungen und Beteiligung an Aktionen von Kommunen und Land).					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Forschungsvorhaben Radverkehr	<p>Weitere Forschungsvorhaben mit den Zielen Verkehrssicherheit, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der Fahrradwirtschaft und Aktivierung von Nutzerpotenzialen zu folgenden Aspekten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nutzer,</li> <li>■ z. B. Nutzerverhalten, Motivationen, Bedürfnisse Radfahrer*innen, Potenziale und Einsatzmöglichkeiten Lastenräder, Gesundheit, gesellschaftliche Teilhabe; Erfassung auch unter Nutzung von Smartphones,</li> <li>■ technische Weiterentwicklungen Fahrrad,</li> <li>■ z. B. Fahrerassistenzsysteme zur Erhöhung des Komfort- und Sicherheitspotenzials und Erweiterung der Angebotspalette (altersangepasste Räder, Mehrpersonenräder, Anhänger mit E-Motor, Lastenräder o. ä.), Diebstahlschutz,</li> <li>■ technische Weiterentwicklung,</li> <li>■ z. B. Fahrzeugtechnik, Sensorik in Fahrzeugen und in der Straßeninfrastruktur.</li> </ul>					x

# HANDLUNGSFELD 9: FÖRDERUNG UND INVESTITIONEN

## Fördermöglichkeiten

### Ziele

Für eine wirksame Radverkehrsförderung stellen Land und Kommunen im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Möglichkeiten ausreichende Ressourcen für alle Handlungsfelder bereit.

Es besteht die politische Bereitschaft zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten Radverkehrsinfrastruktur.

Die dazugehörige Förderkulisse ist für alle Akteure transparent.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Unterstützung der Kommunen	Das Land unterstützt die Kommunen bei Maßnahmen zur Umsetzung des RVEP in dem Umfang, wie er im Landesinteresse liegt. Hierzu zählt z. B. eine anteilige Finanzierung der AGFK-RLP oder eine Unterstützung für die Radverkehrskoordinator*innen der Kreise.					x
Information über die Förderkulisse	Eine „Förderfibel“ des Landes stellt z. B. zuwendungsfähige Maßnahmen, inhaltliche und lokale Eingrenzungen, den Fördersatz und weitere Informationen zur Antragstellung zusammen.	Vorschlag: Prüfung vor Veröffentlichung des RVEP RLP 2030.	x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Aktualisierungen der Förderkulisse	Das Land prüft, ob und inwieweit die zuwendungsfähigen Radverkehrsmaßnahmen erweitert werden sollten. Hierzu zählen z. B. Fördermöglichkeiten für größere kommunale Fahrradparkplätze außerhalb von Bike-&-Ride-Anlagen (ggf. Ergänzung § 2 des Landesverkehrsförderungsgesetzes Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom)). Geprüft wird auch eine mögliche Kumulierung einer Förderung nach § 2 LVFGKom mit einer Förderung von Radverkehrsmaßnahmen aus Mitteln der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums.	Anpassung der Förderkulisse u. a. für Pendler-Radrouten ist erfolgt.		x		
Quote für den Radverkehr	Das Land prüft, ob bei den Mitteln für eine zweckgebundene Förderung von Straßenbaumaßnahmen nach § 2 LVFGKom eine feste Quote für Radverkehrsmaßnahmen eingeführt werden kann.			x		
Sonderprogramme des RVEP RLP 2030	Das Land prüft mögliche Sonderprogramme zur Umsetzung des RVEP RLP 2030. Hierzu zählt z. B. ein Programm „50.000 Abstellplätze an Schulen“.				x	

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Mittel für eine bedarfsgerechte Radverkehrsförderung	<p>Die Städte, Gemeinden und Landkreise stellen ausreichende Mittel für eine bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur und Förderung bereit. Ihre Höhe kann sich an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 orientieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für Städte und Gemeinden als „Einsteiger“ werden 8 bis 18 Euro je Einwohner und Jahr empfohlen, als „Aufsteiger“ 13 bis 18 Euro je Einwohner und Jahr.</li> <li>■ Für Landkreise als „Einsteiger“ wie auch als „Aufsteiger“ werden 1 bis 6 Euro je Einwohner und Jahr empfohlen.</li> </ul>					x

## HANDLUNGSFELD 10: STRUKTUREN UND RAHMENBEDINGUNGEN

### Strukturen und Radverkehrsförderung

#### Ziele

Es gibt ein landesweites Gremium zur Begleitung der Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans.

In den Landkreisen gibt es Koordinator\*innen für den Radverkehr, die miteinander vernetzt sind.

Auf kommunaler Ebene existieren in Städten mit mehr als 20.000 Einwohner\*innen sowie in den Landkreisen Runde Tische Radverkehr und Radverkehrsbeauftragte bzw. -koordinator\*innen.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Beirat Radverkehr	Die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans RVEP RLP und die Radverkehrsplanung auf Landesebene werden durch einen Beirat Radverkehr begleitet. Dieser wird jeweils zu den Meilensteinen der Umsetzung (2023, 2026 und 2030) einberufen. Die Mitglieder des Beirats Radverkehr werden durch das federführende Ministerium benannt.		x	x	x	
Koordination Landesebene	Zur Koordinierung der Radverkehrsförderung setzt sich das Land unter Federführung des MWVLW für eine effektive Zusammenarbeit der Akteure auf den unterschiedlichen Ebenen ein. Dazu wird beim MWVLW ein Referat Radverkehr eingerichtet.		x			x
Koordination zwischen der Landes- und der kommunalen Ebene	Auf der Landesebene sollen Strukturen für die Koordination und die Beratung der Kommunen, z. B. über Fördermittel, eingerichtet werden. Bei den Landkreisen soll dies von Radverkehrskordinator*innen übernommen werden.					x

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Radverkehrs-koordina-tor*innen beim LBM	Aufstockung der personellen Kapazitäten für den Radverkehr beim LBM prüfen. Die Ansprechpersonen (Radverkehrsbeauftragte) sollen grundsätzlich zuständig sein für die Qualitätsprüfung, Mobilitätsmanagement und die Beratung kleinerer Kommunen.		x			
Radverkehrs-koordina-tor*innen bei den Landkreisen und kreisfreien Städten	<p>Die für den Radverkehr zuständigen Koordinator*innen in den Landkreisen und kreisfreien Städten aktivieren, koordinieren und beraten die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des Radverkehrs auf Kreis- und Gemeindeebene. Sie sind auch zuständig für die Verdichtung des großräumigen Radwegenetzes (Kompetenzzentren).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Koordinator*innen werden vom Land bei der Aufgabewahrnehmung unterstützt. Sie erhalten exklusiven oder vorrangigen Zugriff auf Informationen, Fördermittel und Fortbildungen.</li> <li>■ Auf Ebene der Landkreise finden regelmäßige (mindestens jährliche) Koordinierungstreffen mit allen kreisangehörigen Kommunen statt. Das MWVLW unterstützt die Einrichtung entsprechender Vernetzungsgremien.</li> <li>■ Der regelmäßige Austausch der Koordinator*innen wird durch das MWVLW koordiniert und finanziell unterstützt.</li> </ul>		x			

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
AGFK-RLP	Für das Land Rheinland-Pfalz soll eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-RLP) eingerichtet werden. Das Land unterstützt den Aufbau der AGFK-RLP finanziell und dauerhaft auf Grundlage der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen. Die Interessenverbände werden bei der Gründung der AGFK-RLP eingebunden.	Es liegt ein Konzeptpapier zur Einrichtung einer AGFK vor.	x			
Jährliches Treffen der Radverkehrsbeauftragten	Jährliches Treffen der Radverkehrsbeauftragten aus den kreisfreien Städten und den Landkreisen, Städten und Gemeinden. Einbeziehen der Radverkehrskordinator*innen der Landkreise und des LBM.	Bisher gab es jährlich ein Treffen der Radverkehrsbeauftragten der kreisfreien Städte.	x			x
Interministerieller Arbeitskreis	Etablierung eines interministeriellen Arbeitskreises (IMAK Radverkehr) zur Abstimmung und zum Austausch auf regelmäßiger Basis und institutionalisierter Ebene (dauerhaft oder begleitend zur Umsetzung des RVEP RLP).		x			x
Internetforum einrichten	Einrichten eines Internetforums, in dem zuständigkeitsübergreifende Fragen und Antworten sowie Erfahrungen und Informationen ausgetauscht werden können. Ansiedlung beim Internetportal <a href="http://radwanderland.de">radwanderland.de</a> oder bei der AGFK.		x			x

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Koordination auf kommunaler Ebene	Es wird angestrebt, dass Kommunen mit über 20.000 Einwohner*innen Ansprechpersonen für das Thema Radverkehr mit entsprechenden Arbeitszeitkontingenten schaffen und Runde Tische Radverkehr, Fahrradbeiräte oder vergleichbare Vernetzungsgremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und weiteren Akteuren einrichten. Das MWVLW unterstützt die Einrichtung von Vernetzungsgremien.				x	

## Qualitätskontrolle/Erfolgssicherung

### Ziele

Die Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans 2030 wird regelmäßig evaluiert. Die Instrumente zur Radverkehrsförderung werden entsprechend den Ergebnissen der Evaluation kontinuierlich verbessert.

Alle kreisfreien und großen kreisangehörigen Städte sowie die Landkreise haben bis 2030 qualifizierte Radverkehrskonzepte.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung (Landesebene)	Eine Wirkungskontrolle zur Umsetzung des RVEP RLP 2030 wird alle fünf Jahre durchgeführt. Sie wird als Steuerungsinstrument der Radverkehrsförderung des Landes konzipiert. Die daraus abzuleitenden Kenngrößen – z. B. zur Infrastrukturausstattung, zur Sicherheit des Radverkehrs oder zu den Bewertungen der Bürger*innen – werden auch für die Entwicklung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene genutzt und regelmäßig fortgeschrieben.			x		x

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Kommunale Radverkehrskonzepte	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln übergreifende Radverkehrskonzepte mit klaren Zielen und Aussagen zu Radverkehrsnetz, Radverkehrsinfrastruktur, Fahrradparken, Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Rad, Service und Kommunikation. Hierzu zählen konkrete Maßnahmenlisten.</li> <li>■ Die kommunalen Radverkehrskonzepte werden vom Stadtrat beziehungsweise vom Kreistag beschlossen.</li> <li>■ Die Kommunen erhalten vom Land Unterstützung bei der Konzepterstellung.</li> </ul>	Nur wenige Städte und Kreise verfügen über Radverkehrskonzepte. Diese unterscheiden sich hinsichtlich der Breite und Tiefe der behandelten Themen deutlich.			x	

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Wirkungskontrolle kommunale Radverkehrskonzepte	Die Kommunen überprüfen regelmäßig (z. B. durch Fortschrittsberichte) den Umsetzungsstand ihrer Radverkehrskonzepte zur Überprüfung der gesetzten Zeitziele.					x
Standards für Modal-Split-Erhebungen der Kommunen	Für kreisfreie und große kreisangehörige Städte sowie Landkreise werden landesweit einheitliche Standards für Modal-Split-Erhebungen entwickelt. Das Land unterstützt die Kommunen bei Modal-Split-Erhebungen im Radverkehr. Diese sollten auch mit neuen digitalen Möglichkeiten erfolgen.			x		
Regelmäßige Zählungen der Kommunen	Die Städte und Kreise sowie Tourismusorganisationen führen regelmäßige Zählungen des Radverkehrs durch und richten Dauerzählstellen ein. Die Durchführung von Zählungen und der Einsatz von Dauerzählstellen werden vom Land unterstützt.					x

## Qualitätssicherung/Rechtsrahmen

### Ziele

Die Akteure der Radverkehrsförderung werden durch geeignete Maßnahmen – wie z. B. Schulungen – in die Lage versetzt, den bestehenden Rechtsrahmen im Sinne der Radverkehrsförderung auszuschöpfen.

Hindernisse für die Radverkehrsförderung werden durch die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens vermieden.

### Mögliche Maßnahmen Land

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Daueraufgabe
Rechtssetzung Land	Das Land nutzt seine eigene Rechtssetzungskompetenz, wie z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung einer Ergänzung des § 47 Landesbauordnung (s. Handlungsfeld 3 „Fahrradparken“, S. 55)</li> <li>■ Ergänzung der Verwaltungsvorschrift „Bau und Förderung von Schulen“ (s. Handlungsfeld 3 „Fahrradparken“, S. 55).</li> </ul>			x		
Straßenverkehrsrecht	Das Land setzt sich im Bereich des Straßenverkehrsrechts für eine Weiterentwicklung des Bundesrechts u. a. in folgenden Bereichen ein: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit über zulässige Höchstgeschwindigkeiten in deren Zuständigkeitsbereich</li> <li>■ Prüfung weiterer fahrradgerechter Regelungen wie etwa mit einem Verkehrszeichen „nicht benutzungspflichtiger Radweg“.</li> </ul>					x

### Mögliche Maßnahmen kommunal/lokal

Kurztitel	Kurzbeschreibung möglicher Maßnahmen bzw. der Ziele	Stand der Umsetzung	Umsetzung bis 2023	Umsetzung bis 2026	Umsetzung bis 2030	Dauer-aufgabe
Anwendung Rechtsrahmen	Die bestehenden Regelungen des Straßenverkehrsrechts werden nach Möglichkeit im Sinne einer Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit ausgelegt und umgesetzt. Umsetzungsdefiziten, z. B. bei gemeinsamen Führungen von Rad- und Fußverkehr, der Radwegebenutzungspflicht oder einer fehlenden Nutzung von Kfz-Stellplatzablösebeträgen für Fahrrad-Abstellplätze, wird aktiv entgegengewirkt. Das Bewusstsein bei den zuständigen Akteuren wird durch entsprechende Schulungen gestärkt (z. B. Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörden, Bauordnungsbehörden).					x



# ANHANG



# ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

<b>ADFC</b>	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
<b>AGFK-RLP</b>	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Rheinland-Pfalz
<b>BMU</b>	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
<b>BMVI</b>	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
<b>B+R</b>	Bike & Ride
<b>BYPAD</b>	Bicycle Policy Audit
<b>DB</b>	Deutsche Bahn
<b>Difu</b>	Deutsches Institut für Urbanistik
<b>ERA</b>	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
<b>FGSV</b>	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
<b>GRW</b>	Großräumiges Radwegenetz
<b>HBR</b>	Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug
<b>KMK</b>	Kultusministerkonferenz
<b>LBM</b>	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
<b>Lkw</b>	Lastkraftwagen
<b>LKSG</b>	Landesklimaschutzgesetz
<b>LSA</b>	Lichtsignalanlage
<b>MiD</b>	Mobilität in Deutschland

<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>MUEEF</b>	Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz
<b>MWVLW</b>	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
<b>ÖPNV</b>	öffentlicher Personennahverkehr
<b>ÖV</b>	öffentlicher Verkehr
<b>RLP</b>	Rheinland-Pfalz
<b>P+R</b>	Park+Ride
<b>Pkw</b>	Personenkraftwagen
<b>RASt</b>	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
<b>RPT</b>	Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH
<b>RVEP RLP 2030</b>	Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030
<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>StVO</b>	Straßenverkehrsordnung
<b>StVZO</b>	Straßenverkehrszulassungsordnung
<b>VCD</b>	Verkehrsclub Deutschland e.V.
<b>VSVI</b>	Vereinigung für Straßenbau- und Verkehrsingenieure
<b>VwV</b>	Verwaltungsvorschrift
<b>WHO</b>	Weltgesundheitsorganisation
<b>ZIV</b>	Zweirad-Industrie-Verband

# QUELLENVERZEICHNIS

**ADFC (2017).** Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – leicht gemacht. Berlin.  
<https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de> (Zugriff am 15.12.2020).

**ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse (2020).**  
<https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse> (Zugriff am 17.12.2020).

**Allekotte, Michel et al. (2020).** Umweltfreundlich mobil. Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland. Fachbroschüre zu dem Vorhaben „Ökologische Bewertung von Verkehrsarten“ des Umweltbundesamtes.

**Alrutz, Dankmar; Bohle, Wolfgang et al. (2015).** Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen. Forschungsbericht Nr. 29 der Unfallforschung der Versicherer. Berlin.

**BTE Tourismus- und Regionalberatung (2019).** Radtouristischer Entwicklungsplan Rheinhessen (Projekt im Auftrag der Rheinhessen Touristik GmbH). Hannover/Mainz.

**Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2020).** EU-Klimapolitik. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.  
<https://www.bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/eu-klimapolitik> (Zugriff 01.08.2020).

**Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2009).** Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Forschungsbericht Nr. 583 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Berlin.

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2008).** Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (ODR 2008). Berlin.

**BMVI (2020).** Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.  
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

**BMVI (2020).** Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020.

**BPA (2019).** CO<sub>2</sub>-Ausstoß verbindlich senken. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung.  
<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-beschlossen-1679886> (Zugriff 01.08.2020).

**EcoLibro (2015).** Mobilität und Gesundheit. Troisdorf.

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010).** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012).** Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012).** Hinweise zum Fahrradparken. Köln.

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2018).** Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln.

**Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.) (2020).** (Bearbeitung: Green City Experience GmbH.) Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.

**Gruber, Johannes et al. (2016).** Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr. Bericht zu dem Forschungsvorhaben 70.0884 des BMVI. Berlin.

**Kienzler, Hans-Paul et al. (2019).** Finanzierung des Radverkehrs. Bericht zum Forschungsvorhaben 97.0377 des BMVI. Berlin.

**Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) (2014).** Hinweise zur wegweisenden und touristischen Radwegweisung in Rheinland-Pfalz (HBR). Koblenz.

**LBM (2019).** Radschnellwege Rheinland-Pfalz – Standards für Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen. Version 1.0, Stand 05.04.2019. Koblenz.

**Land Nordrhein-Westfalen.** Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (HBR, Stand 2017).

**Manz, Wilko, Umland, Lars (2020).** Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Analyse der Daten der bundesweiten Mobilitätsbefragung Mobilität in Deutschland zur Radnutzung in RLP. Studie im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrs-Entwicklungsplans. Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Kaiserslautern.

**Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2018).** Leitfaden Mobilitätsmanagement in fünf Schritten. Stuttgart.

**Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz (Hg.) (2015).** Bearbeitung: Zeiss, Christoph, Barthel, Claus, Bierwirth et al. Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz.  
[https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Themen/Klima-\\_und\\_Ressourcenschutz/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/Klimaschutzkonzept\\_Massnahmen\\_net\\_2\\_03\\_02\\_2021.pdf](https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Themen/Klima-_und_Ressourcenschutz/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/Klimaschutzkonzept_Massnahmen_net_2_03_02_2021.pdf) (Zugriff 03.02.2021).

**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) (2018).** Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz 2025. Mainz.

**Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz (MUEEF) (o. J.).** Klimaschutz in Rheinland-Pfalz.  
<https://mueef.rlp.de/de/themen/klima-und-ressourcenschutz/klimaschutz>.

**MUEEF (o. J.).** Landesklimaschutzgesetz.  
<https://mueef.rlp.de/de/themen/klima-und-ressourcenschutz/klimaschutz/klimaschutzgesetz>.

**MobilitätsKONSENS 2021 – Der Beteiligungsprozess 2020.**  
<https://mwvlw.rlp.de/de/themen/verkehr/aktuelles/mobilitaetskonsens-2021-rheinland-pfalz>.

**Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018):** Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

**Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018):** Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

**Otte, Dietmar.** Einfluss der Geschwindigkeit auf das Verletzungsmuster und die Verletzungsschwere bei Verkehrsunfällen. DVR-Presseseminar Lüdenscheid, 21.06.2018.  
<http://docplayer.org/105853023-Einfluss-der-geschwindigkeit-auf-das-verletzungsmuster-und-die-verletzungsschwere-bei-verkehrsunfaellen.html>. (Zugriff am 17.12.2020).

**Region Hannover (2017).** Führungen des Radverkehrs innerorts. Umsteigen: aufsteigen: Beiträge zum Handlungskonzept Radverkehr Nr. 1. Hannover.

# BILDNACHWEISE

## plan&rat, Büro für kommunale Planung und Beratung

- Titel
- Seite 20
- Seite 54
- Seite 56
- Seite 62
- Seite 72
- Seite 84
- Seite 88
- Seite 96
- Seite 104
- Seite 110
- Seite 124
- Seite 155

## Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR

- Seite 33
- Seite 61
- Seite 65
- Seite 144

## Technische Universität Kaiserslautern Institut für Mobilität und Verkehr (imove)

- Seite 25

## Adobe Stock

- Seite 36
- Seite 71

**Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland.** Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012.  
[https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen\\_beschluesse/1972/1972\\_07\\_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf](https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf).

**SINUS Institut (2020).** Fahrradmonitor Deutschland 2019.  
[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile) (Zugriff am 15.08.2020).

**Welsch, Janina / Conrad, Kerstin / Wittowsky, Dirk / Reutter, Ulrike (2014):** Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. Pilotstudie Offenbach.  
<https://doi.org/10.1007/s13147-014-0323-6> (Zugriff am 15.08.2020).

**Zweirad-Industrie-Verband (ZIV):** Marktdaten 2019. Pressekonferenz des ZIV, 05.03.2020.  
[https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c](https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c) (Zugriff am 01.08.2020).

# WIR BEDANKEN UNS BEI DEN STÄNDIGEN EINBERUFENEN TEILNEHMENDEN AM RUNDEN TISCH

## **Antonia Alberti**

Projektmanagerin, Rheinland-Pfalz  
Tourismus GmbH

## **Andy Becht**

Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft,  
Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

## **Julia Bingeser**

Radverkehrsbeauftragte, Stadt Kaiserslautern

## **Ralf Bitterwolf**

Gemeinde- und Städtebund RLP

## **Dieter Blachowski**

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr  
RLP-Süd

## **Jutta Blatzheim-Roegler**

Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

## **Wolfgang Bohle**

Geschäftsführer, PGV-Alrutz GbR

## **Dr. Jan Bollinger**

Verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Fraktion

## **Kolja Breitbach**

Fachgruppenleiter Projekte Süd/Radwege,  
Landesbetrieb Mobilität RLP

## **Erich Dahlheimer**

Fahrradbeauftragter, Stadt Ingelheim am Rhein

## **Bärbel Demuth**

Verkehrsverbund Rhein-Mosel

## **Reiner Dölger**

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Landwirtschaft und Weinbau

## **Amelie Döres**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

## **Josef Dötsch**

Abgeordneter der CDU-Fraktion, Ausschuss für  
Wirtschaft und Verkehr

## **Patrick Esch**

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Landwirtschaft und Weinbau

## **Benedikt Even**

Werkstudent, PGV-Alrutz GbR

## **Rolf Feltens**

EDC Information KG

## **Andreas Geers**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

## **Philipp Gruber**

Fachbereich Organisation, Beschaffung und  
Tourismus, Kreisverwaltung Kusel

## **Nathalie Hartenstein**

Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH

## **Diana Haun**

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Landwirtschaft und Weinbau

## **Jürgen Hesch**

Landkreistag RLP

## **Ralf Keßler**

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Landwirtschaft und Weinbau

## **Juliane Krause**

Geschäftsführung, plan&rat

## **Miriam Kuder**

Fachbereich Mobilität und Verkehr, Technische  
Universität Kaiserslautern

## **Stefan Leidinger**

Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Mainz,  
Ministerium des Innern und für Sport

## **Sabrina Lenz**

Referentin für Energie, Verkehr, Wirtschaft und  
Tourismus, Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE  
GRÜNEN

## **Christian Lorenz**

Stadt Speyer, Tiefbauabteilung Straßen- und  
Verkehrsplanung

## **Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz**

Fachbereich Mobilität und Verkehr, Technische  
Universität Kaiserslautern

## **Carl Michaelis**

Referent für Wirtschaft und Verkehr,  
CDU-Landtagsfraktion

## **Benedikt Oster**

Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion

## **Timo Philippi**

Referent für Wirtschaft und Verkehr,  
SPD-Landtagsfraktion

## **Michael Puschel**

Abteilungsleiter Abt. Straßen und Verkehr,  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Landwirtschaft und Weinbau

## **Andrea Rau**

AR Mobilitätsplanung

## **Dr. Rupert Röder**

Verkehrsclub Deutschland

## **Beate Roesner**

Stadt Ludwigshafen am Rhein

## **Christian Ruhland**

Radverkehrsbeauftragter, Stadt Kaiserslautern

## **Sebastian Schäfer**

FDP-Fraktion

## **Cornelia Schönberg**

Referentin, Städtetag RLP

## **Ludger Schulz**

Fachgruppe Projekte Süd/Radwege, Landesbetrieb  
Mobilität RLP

## **Tina Smolders**

Teamleitung Alternative Mobilitätsangebote,  
Mainzer Verkehrsgesellschaft

## **Lars Umland**

Fachbereich Mobilität und Verkehr, Technische  
Universität Kaiserslautern

## **Franziska Voigt**

Radverkehrsbeauftragte Stadt Mainz

## **Erhardt Vortanz**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

## **Jörg Wagner**

Persönlicher Referent des STS Becht, Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Wein-  
bau

## **Tobias Weber**

Radverkehrsbeauftragter, Stadt Koblenz

## **Tobias Weiss-Bollin**

Radverkehrsbeauftragter, Stadt Koblenz

## **Gabriele Wieland**

Verkehrspolitische Sprecherin der CDU-Fraktion

## **Steven Wink**

Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion

# IMPRESSUM

## **Auftraggeber:**

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz

## **Auftragnehmer:**

Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Telefon 0511 22 06 01 80  
bohle@pgv-hannover.de  
www.pgv-alrutz.de

plan&rat,  
Büro für kommunale Planung und Beratung  
Humboldtstraße 21  
38106 Braunschweig  
Telefon 0531 79 82 03  
krause@plan-und-rat.com  
www.plan-und-rat.com

Technische Universität Kaiserslautern  
Institut für Mobilität und Verkehr (imove)  
Paul-Ehrlich-Straße  
Gebäude 14  
67663 Kaiserslautern  
wilko.manz@bauing.uni-kl.de  
www.bauing.uni-kl.de/imove

## **Bearbeitung:**

Dipl.-Ing., Dipl.-Soz.-wiss. Wolfgang Bohle  
Dipl.-Ing. Detlev Gündel  
Dipl.-Ing. Juliane Krause  
Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz  
Lars Uhland, M. Sc.

## **Gestaltung:**

RHEINDENKEN GmbH  
www.rheindenken.de

## **Stand:**

Hannover, Braunschweig, Kaiserslautern  
im März 2021



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
LANDWIRTSCHAFT UND  
WEINBAU

Stiftstraße 9  
55116 Mainz

[Poststelle@mwwlw.rlp.de](mailto:Poststelle@mwwlw.rlp.de)  
[www.mwwlw.rlp.de](http://www.mwwlw.rlp.de)