

## Maßnahmensteckbriefe Musterlösungen für den Landkreis Bernkastel-Wittlich

Maßnahmentitel kurz: Fahrradabstellanlagen an Mitfahrerparkplätzen und Bahnhöfen	
<b>ID:</b>	<b>1172; 1175; 1182; 1189; 1217</b>

Ausgangssituation	
<b>Mangelbeschreibung</b>	Aktuell besteht ein genereller Mangel an Abstellanlagen an Mitfahrerparkplätzen und Bahnhöfen. Die nahtlose Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel im Sinne des Umweltverbunds sowie Mitfahrmöglichkeiten und Autoverkehr, erfordert Verbesserungen.

Maßnahmentitel kurz: Fahrradabstellanlagen an Mitfahrerparkplätzen und Bahnhöfen	
<b>Maßnahmekategorie</b>	Abstellanlagen
<b>Zielbeschreibung</b>	Errichtung moderner und sicherer Abstellanlagen, die den Anforderungen gerecht werden.
<b>Handlungsempfehlung</b>	<p>Zu Beginn ist es notwendig den Bedarf an Fahrradabstellplätzen für jeden Standort zu ermitteln. Dieser Bedarf ist von standortspezifischen Faktoren abhängig, die an jedem Standort unterschiedlich gewichtet sind und miteinander in Beziehung stehen können. Bei der Ermittlung des Bedarfs sollten insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Beschaffenheit der Nahverkehrsstruktur und das Aufkommen von Pendlern</li> <li>• Die Struktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Anbindung und Verknüpfung mit dem Busverkehr)</li> <li>• Die lokale und regionale Einbindung in das Straßenverkehrsnetz.</li> <li>• Die Anbindung an das bestehende lokale Radwegesystem</li> </ul> <p>Darüber hinaus ist es wichtig, die bereits vorhandene Auslastung, das bestehende Angebot an qualitativen Stellplatzanlagen, das Potenzial für eine Erweiterung sowie mögliche Trends und Entwicklungen zu berücksichtigen.</p> <p>Viele Pendler wünschen sich die Möglichkeit, ihre hochwertigen Fahrräder oder E-Bikes sicher abstellen zu können. Dies kann durch die Bereitstellung von sicheren Abstellmöglichkeiten, wie beispielsweise Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen, sichergestellt werden. Jedoch sollten Fahrradboxen nicht die alleinige Lösung sein, da sie nicht nur einen erheblichen Flächenbedarf aufweisen, sondern auch hohe Bau- und Instandhaltungskosten verursachen.</p> <p>Bei der optimalen Gestaltung der Standorte sollten 50 % der Kapazität für sichere Abstellmöglichkeiten mit abschließbaren Vorrichtungen vorgesehen werden, während die restlichen 50 % für zeitgemäße Fahrradparkmöglichkeiten, wie etwa Anlehnbügel, zur Verfügung stehen.</p> <p>Es ist ratsam, von Anfang an eine modulare Gestaltung der Abstellanlagen zu planen und zu nutzen. Dies ermöglicht es, die Anlagen kostengünstig und effizient an sich verändernde Bedürfnisse anzupassen, und gewährleistet somit eine langfristige Anpassungsfähigkeit.</p> <p>Des Weiteren empfiehlt es sich, B+R-Stellplätze grundsätzlich mit Überdachung zu planen und umzusetzen, um die Fahrräder vor Witterungseinflüssen zu schützen.</p>

Ein besonderes Augenmerk sollte auf kurzen Wegen gelegt werden, sowohl in Bezug auf den Zugang zum Bahngleis als auch zur Haltestelle. Fahrradfahrer sind in der Regel empfindlich gegenüber Umwegen und längeren Wegstrecken, weshalb Fahrradabstellanlagen stets an den optimalen Standorten auf den Parkplätzen positioniert werden sollten.

Zusätzlich zur Standortwahl ist auch die Beleuchtung und Einsehbarkeit von großer Bedeutung. Dies trägt zur sozialen Sicherheit bei und hilft, dunkle, unsichere Bereiche zu vermeiden.

Neben dem bekannten Sonderförderprogramm „Stadt und Land“ gibt es auch andere Finanzierungsmöglichkeiten. Im Folgenden findet sich eine Liste aktueller Fördermöglichkeiten auf Bundesebene zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen.



Abbildung 1: Sammelschließanlage Petershagen<sup>1</sup>

	
	Abbildung 2: B+R Box Wandlitzsee <sup>1</sup>
<b>Priorität</b>	1
<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig

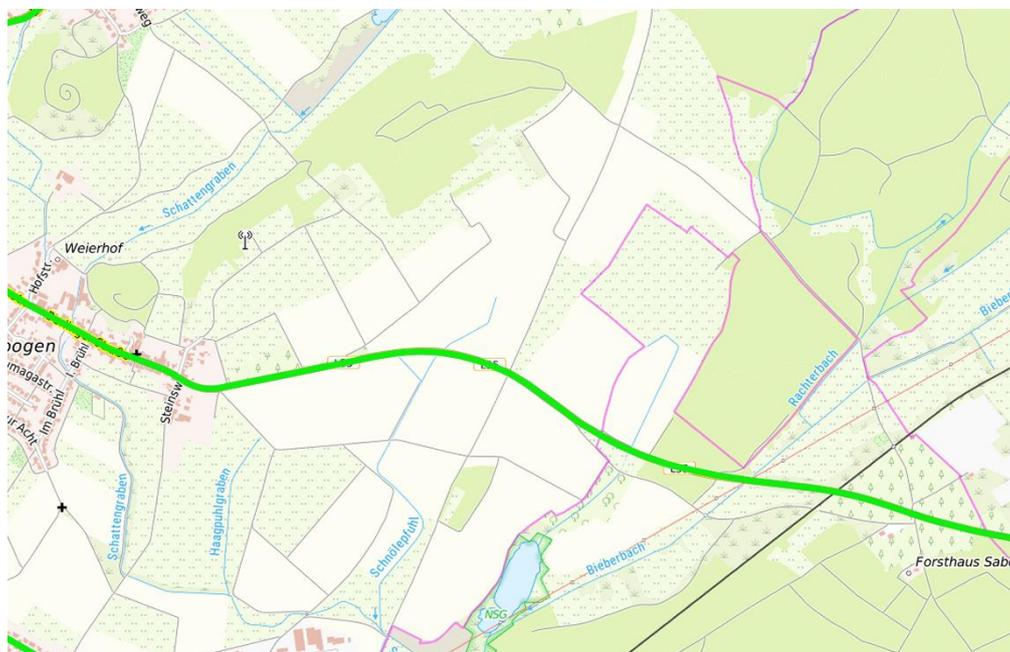
<b>Kostenschätzung [€]</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radabstellplatz: 1.100 € je Stellplatz</li> <li>• Radabstellplatz in Sammelschließanlage: 1.800 € je Stellplatz</li> <li>• Fahrradbox: 1.800 € je Stellplatz</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonderprogramm „Stadt &amp; Land“ (Bundesförderung, bis zu 90 %)</li> <li>• Förderaufruf „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ (Bundesförderung, bis 90 %)</li> <li>• Richtlinie „innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ (Bundesförderung, bis zu 100 %)</li> <li>• Kommunalrichtlinie „Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld“ (Bundesförderung, bis zu 85 %)</li> <li>• Förderaufruf „modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs“ (Bundesförderung, bis zu 90 %)</li> </ul>
<b>Baulasträger</b>	Gemeinden; ggf. Deutsche Bahn (bei Bahnhöfen)

<sup>1</sup> Quelle: Land Brandenburg (2023): Leitfaden Parken am Bahnhof – Errichtung von Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg

**Maßnahmentitel kurz: Anlage eines straßenbegleitenden Radweges**

<b>ID:</b>	<b>6110</b>
<b>Gemeinde, Ort/Straße:</b>	<b>Wittlich/Bombogen – Ürzig, L55</b>

**Lageplan Bestand:**



**Ausgangssituation**

<b>Ortslage</b>	außerorts
<b>Oberflächenbelag</b>	--
<b>Oberflächenqualität</b>	--

<b>Mangelbeschreibung</b>	<p>Die L55 zwischen Wittlich/Bombogen und Ürzig ist Teil des Zielnetzes für den Alltagsradverkehr und dort in der höchsten Netzkatgorie (AR II) für den überörtlichen Radverkehr eingeordnet. Sie stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen Wittlich und den Gemeinden und Radverbindungen entlang der Mosel dar. Alternativen zur L55 sind für diese Wegebeziehung für den Radverkehr nicht vorhanden.</p> <p>Für den Radverkehr gibt es auf oder entlang der L55 im Bestand keinerlei Führung. Radfahrende müssen auf dieser Verbindung daher im Mischverkehr mit Kfz bei 100 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit, Steigungen und unübersichtlicher Kuppe (Brücke über die Moselstrecke) fahren. Die Verkehrsbelastung auf diesem Segment der L55 beträgt 4.088 Kfz/24h.</p> <p>Aus der Kombination von Geschwindigkeit, Verkehrsbelastung und topographischem Relief ergibt sich eine erhöhte örtliche Gefahrenlage. Diese macht die Strecke und mangels Alternativen damit auch die gesamte Wegebeziehung zwischen Wittlich und dem Moseltal zwischen Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach unattraktiv für den Radverkehr.</p> <p>Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr weist ohne eine attraktive Verbindung entlang der L55 eine erhebliche Lücke auf.</p>
---------------------------	---

<b>Maßnahmentitel kurz: Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges</b>	
<b>Maßnahmenkategorie</b>	Neubau
<b>Zielbeschreibung</b>	Herstellung einer attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen Wittlich und dem Moseltal zwischen Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach
<b>Handlungsempfehlung</b>	<p>Für die Herstellung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen Wittlich/Bombogen und Ürzig wird die Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L55 empfohlen.</p> <p>An den Ortsein- bzw. ausgängen von Bombogen und Ürzig wird eine Überführung des Radweges in den bzw. aus dem Mischverkehr gemäß der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Musterblatt 9.5-3 bzw. 9.5-9) empfohlen.</p> <p>* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO  oder Zeichen 241 StVO  möglich.                  Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegführung erforderlich.</p> <p><i>Musterlösung 9.5-3<sup>2</sup></i></p>

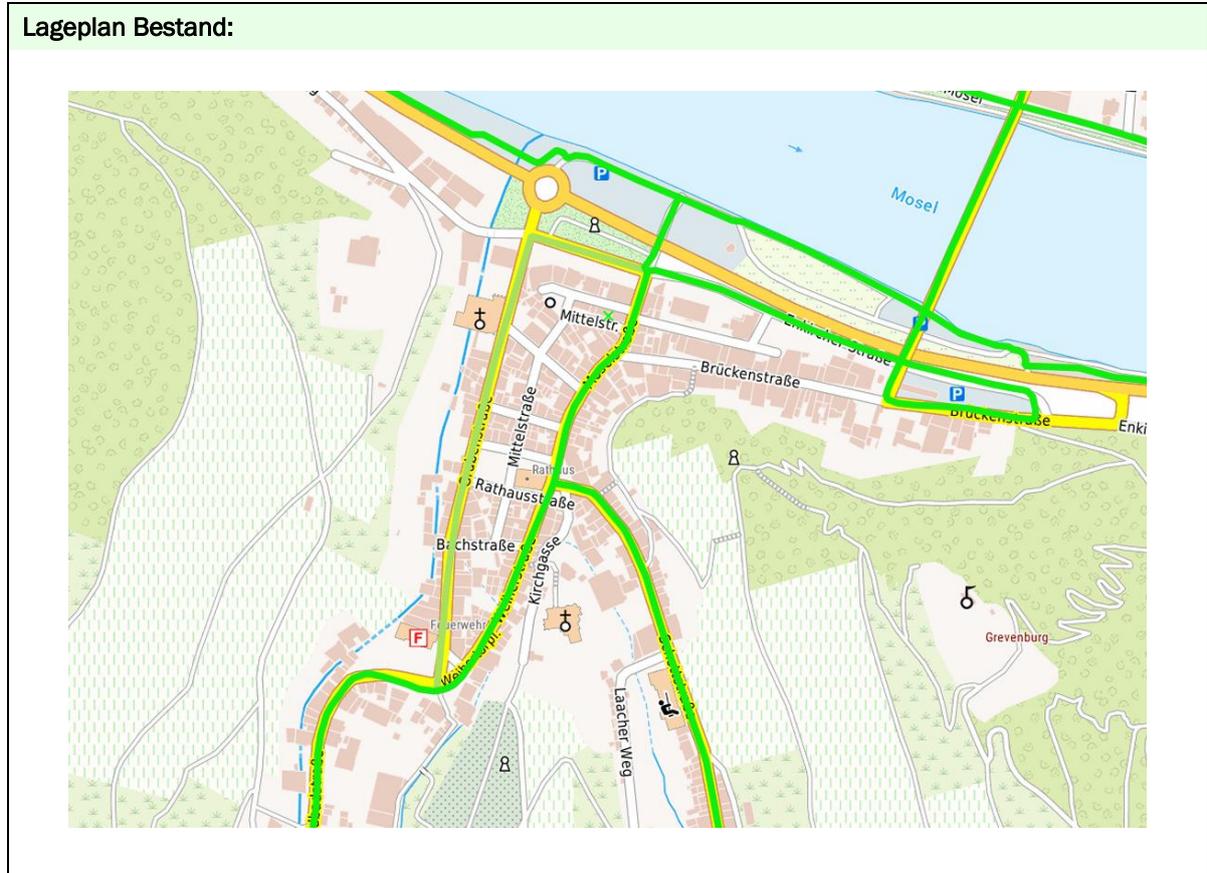
<sup>2</sup> Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

	<p>Zeichen 205 StVO          Wartelinie für den Radverkehr  <math>h=0</math>  <math>\leq 3,75\text{ m}</math>          ca. 20,00 m  <math>\geq 3,50\text{ m}</math>  <math>\leq 3,75\text{ m}</math>  <math>\leq 3,75\text{ m}</math>  <math>\geq 2,50\text{ m}</math>  <math>h=0</math>          Zeichen 240 StVO          auch andere Radverkehrs-          führungen möglich (siehe 9.5-1)          ggf. Zeichen 1000-31 StVO          Zeichen 239 StVO und          Zeichen 1022-10 StVO          Zeichen 240 StVO und          Zeichen 1012-31 StVO          oder          Zeichen 239 StVO und          Zeichen 1022-10 StVO          (bei Wahlfreiheit)          Musterlösung 9.5-9<sup>3</sup></p>
<b>Priorität</b>	1
<b>Umsetzungshorizont</b>	Langfristig

<b>Kostenschätzung [€]</b>	1.600.000 €
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Sonderprogramm „Stadt und Land“ (Bundesförderung, 75-90 %)
<b>Baulastträger</b>	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

<sup>3</sup> Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Maßnahmentitel kurz: Ortsdurchfahrten Trarbach	
ID:	4812; 4923
Gemeinde, Ort/Straße:	Traben-Trarbach, Weiherstraße/Moselstraße, Grabenstraße



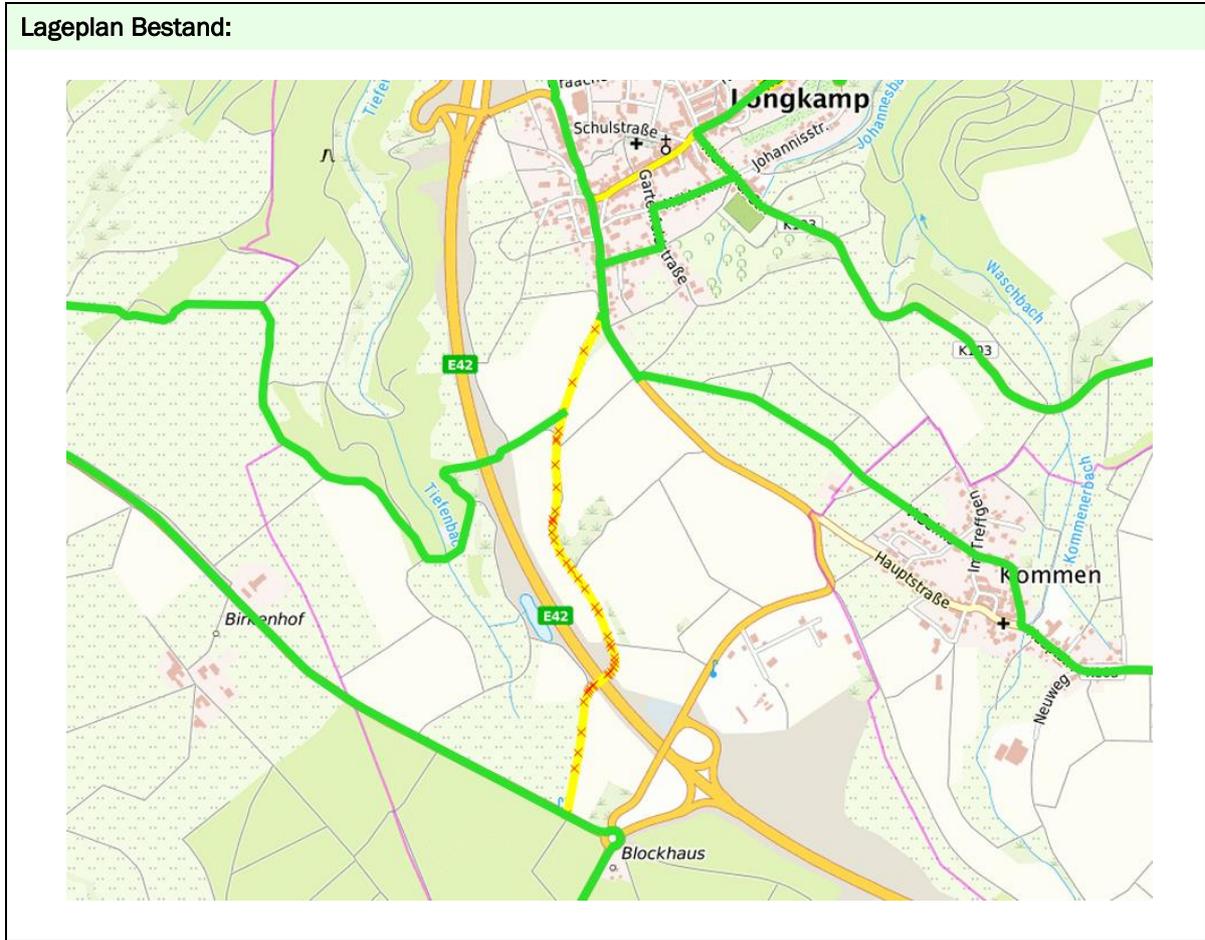
Ausgangssituation	
Ortslage	innerorts
Oberflächenbelag	Asphalt
Oberflächenqualität	starke Schäden

<b>Mangelbeschreibung</b>	<p>Bei der Weiherstraße/Moselstraße und parallel in Gegenrichtung der Grabenstraße handelt es sich um historische Ortsdurchfahrten mit stark beengtem Querschnitt. Als Teil der L187 sind sie zudem für den überörtlichen Verkehr relevant und haben auch eine Durchgangsfunktion. Aufgrund der Enge und der Straßenschäden gilt hier Tempo 30.</p> <p>Aktuell läuft ein Planfeststellungsverfahren zur Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrten.</p> <p>Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist aufgrund des niedrigen Tempos grundsätzlich unproblematisch. Gefährdungen des Radverkehrs entstehen durch parkende Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand und Überholen ohne ausreichenden Seitenabstand. Beide Gefährdungsfaktoren werden durch eine Fahrlinie Radfahrender dicht am rechten Rand der Fahrgasse begünstigt.</p> <p>Aufgrund der beengten Verhältnisse sind die Grabenstraße und die Weiherstraße/Moselstraße Einbahnstraßen ohne Freigabe für den Radverkehr. Aufgrund der beengten Verhältnisse ist eine Freigabe nicht anzustreben.</p>
---------------------------	---

<b>Maßnahmentitel kurz: Moselstraße, Traben-Trarbach</b>	
<b>Maßnahmen-kategorie</b>	Markierung
<b>Zielbeschreibung</b>	Sicherung des Radverkehrs
<b>Handlungs-empfehlung</b>	Um die Fahrlinie von Radfahrenden in der Mitte der Fahrbahn zu verdeutlichen, wird empfohlen, Sicherheitstrennstreifen zu den rechtsseitigen Parkflächen zu markieren. Zusätzlich sollten Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Dabei sollte der rechte Rand der Fahrradpiktogramme einen Abstand von mindestens 1,50 m zu den rechtsseitigen Parkflächen aufweisen oder 1,25 m zum Bordstein, wenn keine Parkflächen vorhanden sind oder sie sich linksseitig befinden. Dies trägt dazu bei, die Fahrspur für Fahrradfahrer klarer zu kennzeichnen und eine sichere, zentralere Fahrweise zu fördern.
<b>Priorität</b>	1
<b>Umsetzungshorizont</b>	Mittelfristig

<b>Kostenschätzung [€]</b>	3.500
<b>Fördermöglichkeiten</b>	-
<b>Baulastträger</b>	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Maßnahmentitel kurz: Wirtschaftsweg Longkamp in Ri. Gonzerath	
ID:	4844; 5477; 5479 (Beispiele)
Gemeinde, Ort/Straße:	Wirtschaftsweg Longkamp in Ri. Gonzerath



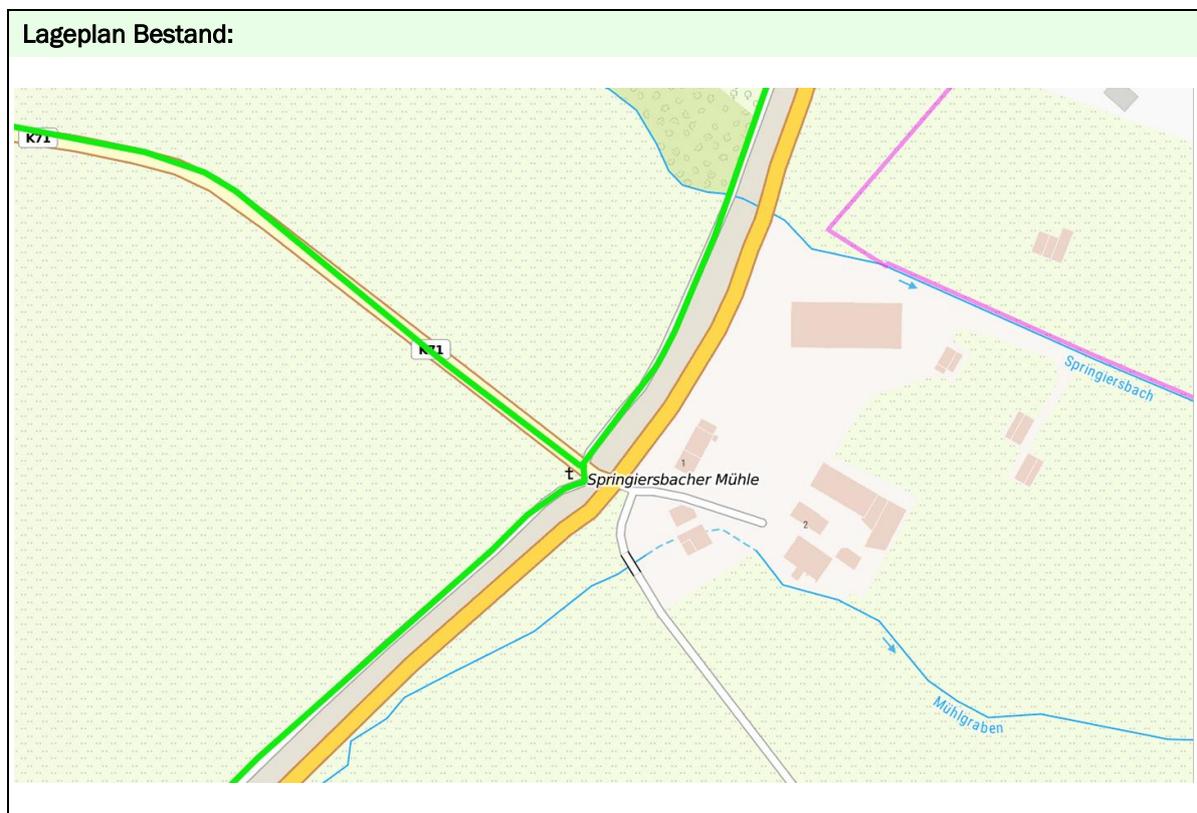
Ausgangssituation	
Ortslage	außerorts
Oberflächenbelag	Asphalt
Oberflächenqualität	Guter Zustand
Mangelbeschreibung	Der Wirtschaftsweg zeichnet sich durch eine asphaltierte Oberfläche ohne nennenswerte Schlaglöcher aus und befindet sich insgesamt in einem guten Zustand. Mit einer Breite von etwa 3,00 Metern ist er auch für den Radverkehr gut geeignet. Gegenwärtig ist der Wirtschaftsweg nicht für die Nutzung durch Fahrräder freigegeben, wie durch das Verkehrsschild VZ 250 und das Zusatzschild ZZ 1026-36 kenntlich gemacht wird, die die Durchfahrt von Fahrrädern untersagen. Zudem enthält die Satzung der Gemeinde Longkamp zur Nutzung der gemeindlichen Wirtschaftswege (Feld- und Waldwege) keine Bestimmungen zur Freigabe dieser Wege für den Radverkehr.

<b>Maßnahmentitel kurz: Wirtschaftsweg Longkamp in Ri. Gonzerath</b>	
<b>Maßnahmen- kategorie</b>	Verkehrsorganisatorische Maßnahme
<b>Zielbeschreibung</b>	Das Ziel dieser Maßnahme besteht darin, den Wirtschaftsweg für den Radverkehr zu öffnen, indem geeignete Beschilderung und Sensibilisierungsmaßnahmen zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und Landwirten umgesetzt werden.
<b>Handlungs- empfehlung</b>	<p>Um einen Wirtschaftsweg für den Radverkehr freizugeben, ist es zunächst erforderlich, eine enge Abstimmung mit den betroffenen Landwirten und den örtlichen Gemeinden zu führen. Während dieses Prozesses kann auch eine gründliche Bewertung vorgenommen werden, um festzustellen, wie intensiv der Wirtschaftsweg derzeit von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrenden genutzt wird.</p> <p>Die Freigabe des Wirtschaftsweges erfolgt in der Regel durch die Anbringung von Verkehrszeichen 260 (ergänzt durch Zusatzzeichen 1026-36 („Landwirtschaftlicher Verkehr frei“) oder alternativ durch Verkehrszeichen 250 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1026-36 und 1022-10 („Rad frei“).</p> <p>Es ist von großer Bedeutung, dass die Freigabe von Wirtschaftswegen mit Sensibilisierungsmaßnahmen einhergeht. Eine mögliche Maßnahme besteht darin, den Landwirten Schablonen zur Verfügung zu stellen, die sie eigenständig mit Sprühkreide auf den Wirtschaftswegen anbringen können. Diese Schablonen dienen dazu, auf die Wichtigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme hinzuweisen. Zusätzlich kann eine angemessene Beschilderung diese Botschaft verstärken. Diese Maßnahmen sollten von öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen begleitet werden.</p> <p>Die Freigabe der Wirtschaftswege und die Wirksamkeit der Sensibilisierungsmaßnahmen sollten nach einem Jahr evaluiert werden. Sollte sich zeigen, dass die Sensibilisierungsmaßnahmen nicht ausreichend wirken, können bauliche Lösungen in Betracht gezogen werden. Dies könnte beispielsweise die Schaffung von Ausweichflächen für Radfahrer oder die Verbreiterung der Wirtschaftswege sein.</p> <p>In Gemeinden, in denen die Nutzung von Landwirtschaftswegen durch eine örtliche Satzung beschränkt ist, ist eine Änderung dieser Satzung durch die zuständigen Gremien erforderlich. Diese Änderung kann beinhalten, dass Karten mit Radwegen in den Anhängen der Satzung aufgenommen werden und entsprechende Bestimmungen eingeführt werden, die die Freigabe dieser Wege für den Radverkehr ermöglichen.</p>  <p>Visualisierung</p>

<b>Priorität</b>	Sofort
<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig

<b>Kostenschätzung [€]</b>	1.500,00 (ohne bauliche Maßnahmen)
<b>Fördermöglichkeiten</b>	-
<b>Baulastträger</b>	Gemeinde

Maßnahmentitel kurz: Kreuzung Springiersbacher Mühle	
ID:	1727
Gemeinde, Ort/Straße:	Bengel, K71/B49



Ausgangssituation	
Ortslage	Außerorts
Oberflächenbelag	Asphalt
Oberflächenqualität	gut
Mangelbeschreibung	<p>Entlang der B49 verläuft eine überregionale Hauptroute des Radverkehrs. 1 km östlich von Bengel endet der straßenbegleitende Radweg entlang der B49. Stattdessen wird der Radverkehr auf den parallel verlaufenden Wirtschaftsweg geleitet und dort bis zum Ortseingang von Bengel geführt.</p> <p>Unmittelbar neben dem Knotenpunkt K71/B49 an der Springiersbacher Mühle quert der entlang der B49 verlaufende Wirtschaftsweg die K71. Büsche rund um den Schrein am Wegesrand verstellen die Sichtbeziehungen zwischen von Bengel kommenden Radfahrenden und auf der K71 von Springiersbach kommendem Fahrverkehr. Die Sichtlinie, bis zu der vorgefahren werden muss, um den Querverkehr sehen zu können, liegt je nach Fahrzeug unter Umständen bereits im Konfliktbereich der Kreuzung.</p> <p>An der Einmündungsstelle des südlichen Wirtschaftswegs zur K71 ist zudem der Bordstein unzureichend abgesenkt. Das beeinträchtigt den Fahrkomfort und bei Querung mit hohem Tempo bergab von Norden kommend auch die Sicherheit des Radverkehrs auf dem straßenbegleitenden Wirtschaftsweg.</p>

	Durch die Parallelität des Wirtschaftswegs mit der B49 besteht die Gefahr, dass dieser von Verkehrsteilnehmenden wie ein fahrbahnbegleitender Radweg wahrgenommen und mit einer Bevorrechtigung am Knoten mit der K71 gerechnet wird. Daraus können sich vor allem zwischen aus der B49 in die K71 einbiegenden Kfz und Radfahrenden auf dem Wirtschaftsweg Konflikte ergeben.
--	--

<b>Maßnahmentitel kurz:</b>	
<b>Maßnahmen-kategorie</b>	Querungen (bauliche Maßnahme)
<b>Zielbeschreibung</b>	Übersichtliche radverkehrsfreundliche Querung herstellen
<b>Handlungs-empfehlung</b>	<p>Durch regelmäßigen Rückschnitt der Büsche um den Schrein auf max. 80 cm Höhe können die Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich verbessert werden. Die südliche Einmündung des Wirtschaftsweges sollte wie die nördliche Einmündung niveaugleich gestaltet und dazu der Bordstein entfernt werden.</p> <p>Zur Warnung vor dem Unfallrisiko zwischen in die K71 einbiegenden Fahrzeugen und die K71 querenden Radfahrenden wird empfohlen, eine Beschilderung durch Gefahrzeichen zu prüfen (Zeichen 138 mit Zusatzzeichen 1000-11 bzw. 1000-21).</p> <p>Auf Grundlage der Netzfunktion und der Ähnlichkeit zu einem straßenbegleitenden Radweg ist eine Vorrangführung des Radverkehrs an der Querung über die K71 wünschenswert. Voraussetzung dafür ist es, den Wirtschaftsweg zu einer außerörtlichen Fahrradstraße mit Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr umzuwidmen. Es wird daher empfohlen, die Umwidmung zu prüfen und soweit möglich anschließend eine bevorrechtigte Querung für die Fahrradstraße über die K71 einzurichten.</p>
<p><i>Minimallösung: Gefahrzeichen Radverkehr für einbiegende Kfz</i></p>	



Ziellösung: Fahrradstraße mit bevorrechtigter Querung über die K71



Visualisierung des Knotenpunkts in der Ziellösung

<b>Priorität</b>	1
<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig



<b>Kostenschätzung [€]</b>	Minimallösung 2.500 € – Ziellösung 5.000 €
<b>Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sonderprogramm „Stadt und Land“</li><li>• Förderung „Radwege an Bundesfernstraßen“</li></ul>
<b>Baulastträger</b>	Bund