

## Ref-StB26

---

**Von:** Referat-43@stmb.bayern.de  
**Gesendet:** Freitag, 9. September 2022 11:38  
**An:** Ref-StB23; [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED] Referat-45  
@stmb.bayern.de; Referat-47@stmb.bayern.de; Referat-43  
@stmb.bayern.de; Referat-46@stmb.bayern.de  
**Betreff:** AW: Konzept zur Nachrüstung von Radwegen und Erfahrungen zu den  
Grundsätzen  
**Anlagen:** 2021-07-26\_Radwegeprogramm\_2020-2024.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrte [REDACTED]

in der Anlage haben wir einen Flyer beigefügt, aus dem u.a. unser Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an Bundesstraßen ersichtlich ist.

Darüber hinaus möchten wir auch auf unseren Internet Auftritt unter:  
<https://www.stmb.bayern.de/vum/fussundradverkehr/index.php> verweisen. Dort sind weitergehende Informationen zum Thema Radverkehr zu finden.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

Referat 43 - Haushaltsangelegenheiten der Abteilung Straßenbau, Kommunalstraßen

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München

Telefon: [REDACTED]

E-Mail [REDACTED]@stmb.bayern.de <mailto:[REDACTED]@stmb.bayern.de>

Internet [www.stmb.bayern.de](http://www.stmb.bayern.de) <<http://www.stmb.bayern.de/>>

Karriere [www.ich-bau-bayern.de](http://www.ich-bau-bayern.de) <<http://www.ich-bau-bayern.de/>>



# Radwegebau

an Bundes- und Staatsstraßen in Bayern  
Ausgabe 2020



leben  
bauen  
bewegen





Sehr geehrte Damen und Herren,

Bayern ist *Radland*. Ob nach Feierabend mit dem Mountainbike in die Natur, der Urlaub mit dem E-Bike oder einfach nur schnell von daheim zum Einkaufen: Immer mehr Menschen in Bayern schwingen sich in den Sattel. Radfahren ist in!

Der Radverkehr hat deshalb in der bayerischen Verkehrspolitik eine hohe Priorität. Das Fahrrad ist auf kurzen und mittleren Strecken in aller Regel das effektivste und schnellste Verkehrsmittel. In Verbindung und Vernetzung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln liegt noch einmal besonderes Potential. Und im Tourismus ist das Fahrrad ohnehin seit Jahrzehnten ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für unser Land.

Grundlegende Voraussetzung, damit möglichst viele Menschen aufs Rad steigen, ist eine moderne und attraktive Radwegeinfrastruktur. Mit dem Bau neuer Radwege an Bundes- und Staatsstraßen wollen wir die fahrradfreundliche Infrastruktur weiter ausbauen und die Verkehrssicherheit für Radfahrer noch verbessern. Dafür investieren wir in den nächsten fünf Jahren wieder mindestens 200 Millionen Euro.

Den Rahmen bilden unsere erfolgreichen Bauprogramme, in denen jetzt erstmals auch Radschnellwege enthalten sind. Das sind besonders hochwertige, leistungsfähige und eigenständige Verkehrsanlagen, die die Radfahrer auch über größere Distanzen schnell, sicher und direkt an ihr Ziel bringen sollen.

Sollten über unsere Bauprogramme hinaus Radwege benötigt werden, reagieren wir flexibel. Und wenn Städte und Gemeinden an Bundes- und Staatsstraßen auch selbst Radwege bauen wollen, unterstützen wir das auch in Zukunft gern mit den bewährten Förderprogrammen aus dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz.

Der Radwegebau ist eine Daueraufgabe. Und wir versichern Ihnen: Unsere Radfahrerinnen und Radfahrer haben den Freistaat auch in Zukunft an Ihrer Seite.

Wir wünschen Ihnen allzeit gute Fahrt auf Bayerns Radwegen!

Ihre

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'KS' with a long horizontal stroke extending to the right.

Kerstin Schreyer, MdL  
Staatsministerin

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Klaus Holetschek' in a cursive style.

Klaus Holetschek, MdL  
Staatssekretär

# Programme 2020 - 2024 für den Bau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen

## Netzdaten zum Bestand (Stand 01.01.2020)

In Bayern gibt es bereits ein gut ausgebautes Radwegenetz an Bundes- und Staatsstraßen:

- Von 6.000 km Bundesstraßen sind 2.750 km mit Radwegen ausgestattet (46 %).
- Von 14.500 km Staatsstraßen sind 4.050 km mit Radwegen ausgestattet (28%).

Zusätzlich gibt es Verbindungen für Radler über parallel verlaufende Straßen und Wege in kommunaler Baulast, die einen eigenen Radweg an Bundes- und Staatsstraßen ersetzen.

## Investitionsziele

In den Bau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen sollen im Zeitraum 2020 – 2024 mehr als 200 Millionen Euro investiert werden. Es sollen sowohl Radwege nachträglich an vorhandene Straßen angebaut als auch zusammen mit einem Straßenbauprojekt neu angelegt werden. Außerdem beinhalten die Bauprogramme auch wichtige Erhaltungsprojekte.

## Finanzrahmen

Die Investitionen in Höhe von rd. 200 Millionen Euro in den Jahren 2020 – 2024 kommen zu

- rd. 90 Mio. Euro aus dem Bundesstraßenetat,
- rd. 70 Mio. Euro aus dem Staatsstraßenetat und
- rd. 40 Mio. Euro aus staatlichen Fördermitteln nach BayFAG, wenn die Gemeinden die Finanzierung übernehmen.

## Bauprogrammaufstellung

Für die Aufstellung der Radwegebauprogramme 2020 – 2024 haben die Staatlichen Bauämter zusammen mit den Bezirksregierungen aufgrund ihrer Erkenntnisse zu Radfahreraufkommen und Bedarf die notwendigen Netzergänzungen an Bundes- und Staatsstraßen identifiziert. Anschließend wurden Landkreise und kreisfreie Gemeinden beteiligt, um deren kommunale Radwegekonzepte in die Bauprogramme einzubeziehen.

## Bauprogrammvolumen

Erfahrungsgemäß kann es bei einzelnen Projekten zu zeitlichen Verzögerungen kommen, beispielsweise beim Grunderwerb. Damit die Staatlichen Bauämter darauf flexibel reagieren können, sind in den Bauprogrammen mehr Projekte enthalten, als im Programmzeitraum 2020 – 2024 realisiert werden können. Damit ist bestmöglich sichergestellt, dass die Investitionsziele für den Ausbau des Radwegenetzes an Bundes- und Staatsstraßen erneut erreicht werden.

Die neuen Radwegebauprogramme 2020 – 2024 beinhalten Projektpools für Radwege an

### Bundesstraßen

- 200 Vorhaben
- auf rd. 370 km Länge neue Radwege
- rd. 198 Mio. € Investitionen und

### Staatsstraßen

- 239 Vorhaben
- auf rd. 440 km Länge neue Radwege
- rd. 207 Mio. € Investitionen

## Bau von Radwegen, die nicht in den Bauprogrammen enthalten sind

Wie sich schon bei den bisherigen Radwegebauprogrammen gezeigt hat, wollen die Städte und Gemeinden auch einzelne Radwege realisieren, die nicht in den Programmen enthalten sind, oder Radwege aus den Bauprogrammen früher bauen als von den Staatlichen Bauämtern vorgesehen. Auch diese Vorhaben können zwischen 2020 und 2024 realisiert werden. Dazu übernehmen die Kommunen in bewährter Weise Bau und Finanzierung und erhalten Fördermittel aus dem BayFAG. Ansprechpartner sind die Staatlichen Bauämter, Förderbehörden sind die Bezirksregierungen.

## Digitale Angebote

Alle Informationen zum Radverkehr in Bayern mit den Radwegebauprogrammen und einer Übersichtskarte sind unter [www.radverkehr.bayern.de](http://www.radverkehr.bayern.de) abrufbar.

Zur Planung von eigenen Radrouten stehen der Radroutenplaner Bayern [www.radroutenplaner-bayern.de](http://www.radroutenplaner-bayern.de) und für mobile Endgeräte eine App zur Verfügung.

# Radverkehrsförderung in Bayern

## Radverkehrsprogramm Bayern 2025

Die Staatsregierung hat 2017 das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 beschlossen, das die Grundlage der Radverkehrsförderung in Bayern ist. Mit einer Vielzahl an Maßnahmen soll Radfahren im Freistaat noch attraktiver werden. Das vollständige Radverkehrsprogramm Bayern 2025 kann bestellt werden unter <https://www.bestellen.bayern.de/shop/link/03500215.htm>.

## Netzplanung

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr konzipiert ein Netz für den Alltagsradverkehr, das alle Städte und Gemeinden in Bayern verbindet. Dieses Netz bildet eine wichtige Grundlage bei der Planung von Maßnahmen und wird über wegweisende Beschilderung vor Ort sichtbar sein.

## Fahrradabstellanlagen

Zur Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr sind attraktive Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen von großer Bedeutung. Planung und Bau liegen in der Zuständigkeit der Kommunen. Der Freistaat unterstützt die Kommunen mit Förderung von derzeit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

## AGFK Bayern

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. ist als kommunales Netzwerk wichtigster Partner des Freistaats bei der Radverkehrsförderung und wird über institutionelle Förderung mit derzeit 300.000 Euro im Jahr unterstützt. Die gemeinsam durchgeführte jährliche Fachtagung Radverkehr bietet eine Plattform zum Informations- und Erfahrungsaustausch.





## Programm für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen

**2020 - 2024**

**Finanzvolumen rd. 90 Mio. €**

**Anmerkung:**

Die Höhe der verfügbaren Mittel hängt von der Höhe der Zuweisung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ab. Um Flexibilität in der Umsetzung zu gewährleisten, beinhaltet der Programmpool Radwegeprojekte mit einem Investitionsvolumen des Bundes von rd. 198 Mio. €. Das Investitionsvolumen umfasst auch Ausgaben für die bauliche Erhaltung von Radwegen.

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
OB-B-01	Freising	Fürstenfeldbruck	B 2	Hattenhofen - Mittelstetten	2,3	1.380
OB-B-02	Freising	Freising	B 13	Lauterbach - Fahrzenhausen	3,2	1.920
OB-B-03	Freising	Freising	B 301	Zolling - Flitzing	0,5	300
OB-B-04	Freising	München	B 13	Radschnellverbindung LH München - Garching-Hochbrück	4,3	9.000
OB-B-05	Freising	München	B 471	GRW Luthheim - Hochbrück (B13)	1,7	1.200
OB-B-06	Freising	Erding	B 388	Grünbach-Ottering	4,5	2.700
OB-B-07	Ingolstadt	Eichstätt	B 13	Radweg Bauamtsgrenze - Geländer	2,8	700
OB-B-08	Ingolstadt	Eichstätt	B 299	Radweg Paulshofen - Eglförsdorf	0,6	515
OB-B-09	Ingolstadt	Eichstätt	B 13	Radweg Eitensheim - Tauberfelder Grund	2,2	850
OB-B-10	Ingolstadt	Eichstätt	B 299	Radweg Eglförsdorf - Arnbuch	1,5	710
OB-B-11	Ingolstadt	Eichstätt	B 299	Radweg Pöndorf - Schamhaupten	3,4	670
OB-B-12	Ingolstadt	Eichstätt	B 299	Radweg Mindelstetten - Forchheim	3,2	975
OB-B-13	Ingolstadt	Pfaffenhofen a. d. Ilm	B 300	RW Geisenfeld - Engelbrechtsumünster	0,4	460
OB-B-14	Ingolstadt	Pfaffenhofen a. d. Ilm	B 13	RW Raibach - PAF 9 Einmündung Ehrenberg	5,6	2.300
OB-B-15	Rosenheim	Miesbach	B 318	Kreuth Weissach - Ringsee	0,6	275
OB-B-16	Rosenheim	Miesbach	B 318	Kreuth Weissach - Reitham	1,1	300
OB-B-17	Rosenheim	Miesbach	B 318	Kreuzstraße - Reitham	2,2	1.300
OB-B-18	Rosenheim	Miesbach	B 472	Neub RGW KrG TÖL/MB-Waakirchen	1,5	775
OB-B-19	Rosenheim	Miesbach	B 472	Müller am Baum - Wächlehen	0,9	500
OB-B-20	Rosenheim	Miesbach	B 472	Kammerloher Kreisel - Waakirchen	0,5	300
OB-B-21	Rosenheim	Miesbach	B 472	Miesbach-Hirschenberg, Schwaig - Jedling	0,6	400
OB-B-22	Rosenheim	Miesbach	B 472	Miesbach-Hirschenberg, Marktstein - Riedgasteig - Schwaig	1,3	900
OB-B-23	Rosenheim	Mühlendorf	B 299	Neubau Geh- und Radweg Feichten-Egglikofen	2,8	1.960
OB-B-24	Rosenheim	Mühlendorf	B 299	Neubau Geh- und Radweg Aich-Egglikofen	4,2	2.400
OB-B-25	Traunstein	Berchtesgadener Land	B 20	Höfen - Bubenberg	0,9	500
OB-B-26	Traunstein	Berchtesgadener Land	B 20	Struber Berg / Bischofswiesen	0,6	410
OB-B-27	Traunstein	Altötting	B 20	Hochöster - Nonnreit	2,3	1.650
OB-B-28	Traunstein	Traunstein	B 305	Gnaig - Froschsee	1,7	780
OB-B-29	Traunstein	Traunstein	B 305	südlich Inzell - Zwing	1,2	400
OB-B-30	Traunstein	Traunstein	B 304	Thalman - Gastag	1,7	780
OB-B-31	Traunstein	Berchtesgadener Land	B 304	Gastag - Spöck	2,9	1.390
OB-B-32	Traunstein	Berchtesgadener Land	B 304	Ufering - Hörating	1,4	750
OB-B-33	Traunstein	Berchtesgadener Land	B 305	Reihofmühle - Duftberg	0,9	420
OB-B-34	Traunstein	Traunstein	B 305	Radweg Hinterpoint	0,4	220
OB-B-35	Traunstein	Traunstein	B 305	OD Brem	0,5	160
OB-B-36	Traunstein	Traunstein	B 305	OD Marquartstein	1,2	550

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
OB-B-37	Traunstein	Berchtesgadener Land	B 304	Brücke DB Straße mit Verlegung (Hörfing - Straß)	1,2	600
OB-B-38	Traunstein	Berchtesgadener Land	B 20	Mauthausen - St 2103	0,7	390
OB-B-39	Weilheim	Garmisch-Partenkirchen	B 2	NB Quierungsmöglichkeit GRW nördlich Mittenwald	0,1	150
OB-B-40	Weilheim	Garmisch-Partenkirchen	B 2	Ausbau Radschnellweg Oberau - Eschenlohe	4,2	1.000
OB-B-41	Weilheim	Garmisch-Partenkirchen	B 23	NB GRW Bad Bayersoien - Saulgrub	0,7	300
OB-B-42	Weilheim	Landsberg a. Lech	B 17	NB GRW Hohenfurch - Denkingen (BA 2)	1,7	500
OB-B-43	Weilheim	Bad Tölz-Wolfratshausen	B 11	Neubau GRW Icking - Ebenhausen	2,4	1.450
OB-B-44	Weilheim	Bad Tölz-Wolfratshausen	B 13	Neubau GRW nördl. Lenggries	6,9	3.550
OB-B-45	Weilheim	Weilheim-Schongau	B 2	NB GRW südlich Etting	0,5	500
OB-B-46	Weilheim	Weilheim-Schongau	B 17	NB GRW Steingaden Ilgen	2,9	1.600
OB-B-47	Weilheim	Weilheim-Schongau	B 472	NB GRW Hohenpeißenberg	0,2	100
OB-B-48	Weilheim	Weilheim-Schongau	B 472	NB GRW Obersöchering - Habach	1,1	300

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
NB-B-01	Landshut	Kelheim	B 16	G+R Abensberg - Arnhofen	2,8	700
NB-B-02	Landshut	Kelheim	B 300	G+R südlich Münchsmünster	3,0	1.500
NB-B-03	Landshut	Kelheim	B 301	G+R Siegenburg - Neukirchen	2,7	1.400
NB-B-04	Landshut	Landshut	B 15	G+R Münchsdorf - Lkr.-Grenze	3,0	1.600
NB-B-05	Landshut	Landshut	B 299	G+R bei Höhenberg	1,9	1.000
NB-B-06	Landshut	Landshut	B 299	G+R bei Oberhornbach	0,2	120
NB-B-07	Landshut	Landshut	B 299	G+R Landshut - Geisenhausen	7,0	3.700
NB-B-08	Landshut	Landshut	B 15	G+R Wittstraße in Landshut	0,2	100
NB-B-09	Landshut	Kelheim	B 301	G+R Instandsetzung OD Mainburg	1,7	300
NB-B-10	Landshut	Kelheim	B 299	G+R Siegenburg - Ludmannsdorf BA 2	1,5	450
NB-B-11	Landshut	Landshut	B 299	G+R Moniberg - Mühlhof	1,0	550
NB-B-12	Landshut	Landshut	B 299	G+R Aich - Lkr.-Grenze	1,9	1.000
NB-B-13	Passau	Deggendorf	B 8	RW Straßkirchen - Plattling, 5 Teilschnitte	8,6	3.200
NB-B-14	Passau	Deggendorf	B 8	RW Langenisarhofen - Osterhofen, 2 Teilschnitte	4,3	1.010
NB-B-15	Passau	Regen	B 11	RW Mühlen - Gotteszell im Zug „Ausbau südlich Gotteszell“	1,5	500
NB-B-16	Passau	Regen	B 11	RW Zwiesel Süd, BA 1	1,2	350
NB-B-17	Passau	Regen	B 11	RW Zwiesel Süd, BA 2	0,7	220
NB-B-18	Passau	Regen	B 11	RW Zwiesel Süd, BA 3	0,8	230
NB-B-19	Passau	Regen	B 11	RW Bayerisch Eisenstein	7,0	3.200
NB-B-20	Passau	Passau St	B 12	Verb. RGW Hängebr.-Ilzbrücke Nord Passau	0,1	200
NB-B-21	Passau	Straubing	B 20	RW Oberschneiding - Alterhofen, 3 Abschnitte	5,7	1.290
NB-B-22	Passau	Straubing	B 20	RW Donaubrücke Straubing	1,3	7.880
NB-B-23	Passau	Rottal-Inn	B 20	Radweg bei Wurmannsquick (mit Unterführung)	0,7	1.000
NB-B-24	Passau	Passau	B 85	RW von der St 2128 bis St 2127 bei Tittling	0,6	510
NB-B-25	Passau	Rottal-Inn	B 388	Radweg bei Gern	0,4	350
NB-B-26	Passau	Passau	B 388	RW östlich Untergriesbach	0,1	50
NB-B-27	Passau	Freyung-Grafenau	B 533	RW östlich Kapfham	0,7	700
NB-B-28	Passau	Freyung-Grafenau	B 533	RW westlich Kapfham	1,0	600
NB-B-29	Passau	Freyung-Grafenau	B 533	RW Rothbach - Freyung	0,9	650

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
Opf-B-01	Amberg-Weizbach	Neustadt a. d. Waldnaab	B 299	RW Hessenreuth – Pressath	3,5	1.800
Opf-B-02	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 299	RW Großschönbrunn-Altzmannreuth, BA II	0,9	500
Opf-B-03	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 85	RW Kropfersricht-SuRo, BA I	1,6	700
Opf-B-04	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 85	RW Kropfersricht-SuRo, BA II	2,0	700
Opf-B-05	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 85	RW SuRo-Prangershof	0,4	300
Opf-B-06	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 14	RW Schnaittenb.-Werb. BA IV	2,7	1.100
Opf-B-07	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 14	RW Kauerhof-SuRo	1,6	650
Opf-B-08	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 470	RW Auerbach	1,2	1.600
Opf-B-09	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 85	Ausbau B85 / BAB A6	2,0	3.000
Opf-B-10	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 299	RW Tanzfleck	2,1	1.000
Opf-B-11	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	B 299	St. Lampert - Baumitzgrenze	1,0	600
Opf-B-12	Amberg-Weizbach	Tirschenreuth	B 22	RW Schadenreuth - Straßenschacht	1,8	765
Opf-B-13	Regensburg	Cham	B 20	Furth im Wald - Schafberg	1,4	702
Opf-B-14	Regensburg	Cham	B 20	2-bahniger Ausbau Cham Süd - Cham Mitte	0,2	1.371
Opf-B-15	Regensburg	Cham	B 85	Miltach - Oberndorf	0,3	255
Opf-B-16	Regensburg	Cham	B 85	östl. Altenkreith-westl. Watterfeld	1,4	728
Opf-B-17	Regensburg	Cham	B 85	Altenkreith-Neubühl	4,0	2.080
Opf-B-18	Regensburg	Neumarkt i. d. Opf	B 8	Grünberg-Pölling West	1,4	830
Opf-B-19	Regensburg	Neumarkt i. d. Opf	B 299	Geh- und Radwegunterführung nördlich Wegscheid	0,0	1.000
Opf-B-20	Regensburg	Neumarkt i. d. Opf	B 299	Lauterhofen Süd-Ikr.-gr. (St. Lampert)	1,0	420
Opf-B-21	Regensburg	Regensburg	B 8	AS Rosenhof - Rosenhof	0,6	200
Opf-B-22	Regensburg	Regensburg	B 15	GuR-Unterführung Oberdeggenbach	0,2	810
Opf-B-23	Regensburg	Regensburg	B 15	südl. Obertraubling	0,2	130

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
Ofr-B-01	Bamberg	Kronach	B 85	GRW Weißenbrunn - Landkreisgrenze	1,8	660
Ofr-B-02	Bamberg	Kronach	B 85	GRW Förttschendorf - Rothenkirchen BA I	1,2	120
Ofr-B-03	Bamberg	Kronach	B 85	GRW Förttschendorf - Rothenkirchen BA II	2,7	500
Ofr-B-04	Bamberg	Kronach	B 85	GRW Waldeslust - Förttschendorf	0,9	250
Ofr-B-05	Bamberg	Coburg	B 303	GRW Ahorn - B4	0,2	50
Ofr-B-06	Bamberg	Coburg	B 303	GRW Ahorn - B4	0,3	215
Ofr-B-07	Bamberg	Coburg	B 303	GRW südl. Ahorn, BA II	1,0	250
Ofr-B-08	Bamberg	Coburg	B 303	GRW südl. Ebersdorf	0,2	65
Ofr-B-09	Bamberg	Coburg	B 4	GRW bei Gleußen, BA 1	0,3	310
Ofr-B-10	Bamberg	Coburg	B 4	GRW bei Gleußen, BA 2	0,4	60
Ofr-B-11	Bamberg	Coburg	B 4	GRW Gleußen-Rossach	4,1	510
Ofr-B-12	Bamberg	Coburg	B 303	GRW Ahorn-Tambach	2,1	480
Ofr-B-13	Bamberg	Coburg	B 4	GRW Ausbau in Coburg (Weichengereuth)	1,2	620
Ofr-B-14	Bamberg	Bamberg	B 4	GRW Kemmern - Breitengüßbach	0,8	210
Ofr-B-15	Bamberg	Forchheim	B 470	GRW Behringersmühle - BAG BA 1	0,5	150
Ofr-B-16	Bamberg	Forchheim	B 2	GRW Weißenhohe - Gröllenberg	1,0	250
Ofr-B-17	Bayreuth	Kulmbach	B 85	GRW Bauamtsgrenze - Losau	4,5	2.460
Ofr-B-18	Bayreuth	Bayreuth	B 85	GRW Altenplos-Unterwaiz	0,9	615
Ofr-B-19	Bayreuth	Kulmbach	B 85	GRW Leuchau-Unterbrücklein	2,6	500
Ofr-B-20	Bayreuth	Bayreuth	B 470	GRW westl. Tüchersfeld	1,9	2.570
Ofr-B-21	Bayreuth	Bayreuth	B 470	GRW Tüchersfeld - Bärenschlucht	2,8	2.250
Ofr-B-22	Bayreuth	Bayreuth	B 470	GRW Bärenschlucht - Pottenstein	2,0	2.810
Ofr-B-23	Bayreuth	Bayreuth	B 303	GRW nördlich Bischofsgrün	3,0	1.280
Ofr-B-24	Bayreuth	Hof St	B 173	GRW OD Haidt(Hof)	0,6	240
Ofr-B-25	Bayreuth	Hof	B 289	GRW Schwarzenbach a.d.S. - Rehau	3,7	1.665

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
MFr-B-01	Ansbach	Ansbach	B 13	Oberdachstetten - Gräfenbuch	4,2	1.330
MFr-B-02	Ansbach	Ansbach	B 14	Külbingen - Wicklesgreuth	2,2	1.130
MFr-B-03	Ansbach	Ansbach	B 14	Wicklesgreuth - Gleizendorf	1,1	570
MFr-B-04	Ansbach	Ansbach	B 14	östl. Gültershof - Heilsbronn	2,6	1.360
MFr-B-05	Ansbach	Ansbach	B 14	Heilsbronn - BAG	2,6	1.350
MFr-B-06	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 8	Enzlar - Altmannshausen	2,7	1.120
MFr-B-07	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 13	AS Gollhofen - Autohof Gollhofen	0,8	310
MFr-B-08	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 13	Neuherberg (St. 2252) - Pfaffenhofen	2,3	1.170
MFr-B-09	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 13	Pfaffenhofen - Buchheim	2,0	990
MFr-B-10	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 13	Buchheim - Schwabheim	1,5	720
MFr-B-11	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 286	BAG - Ziegenbach	0,8	420
MFr-B-12	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 286	Ziegenbach - Enzlar	1,9	960
MFr-B-13	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	B 470	Radweg bei Pahres	0,6	250
MFr-B-14	Ansbach	Weißenburg-Gunzenhausen	B 2	Dietfurt - St2216	0,6	280
MFr-B-15	Ansbach	Weißenburg-Gunzenhausen	B 2	St2217 - Dietfurt	5,7	2.100
MFr-B-16	Ansbach	Weißenburg-Gunzenhausen	B 13	Laubenthal - Rothenstein	2,1	940
MFr-B-17	Nürnberg	Erlangen-St.	B 4	Radschnellverbindung Nürnberg - Erlangen	17,7	6.550
MFr-B-18	Nürnberg	Erlangen-Höchstadt	B 2	Nürnberg - Heroldsberg	4,9	4.960
MFr-B-19	Nürnberg	Fürth	B 14	Bauamtsgrenze - Buchschwabach	1,1	788
MFr-B-20	Nürnberg	Nürnberger Land	B 8	Ersatzneubau Schwarzachbrücke mit Radwegkappe	0,1	446
MFr-B-21	Nürnberg	Nürnberg-St.	B 14	Sanierung Radweg Nürnberg -- Behringersdorf	2,7	473
MFr-B-22	Nürnberg	Roth	B 2	OU Wernsbach (RW-Kappe Überführung RH 7)	0,1	122
MFr-B-23	Nürnberg	Roth	B 2	Radwegunterführung an der AS Rednitzhembach	0,1	340
MFr-B-24	Nürnberg	Roth	B 466	Wassermungenau - Wierfeld/RH 10	1,7	840
MFr-B-25	Nürnberg	Schwabach	B 2	Wolkersdorf Volkamerstr. - OD E-Ende	0,8	460

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
UFR-B-01	Aschaffenburg	Aschaffenburg	B 26	Neubau Auweg - Stadion - BA I	0,8	250
UFR-B-02	Aschaffenburg	AB	B 26	Lückenschluß Aschaffenburg - Goldbach	0,2	100
UFR-B-03	Aschaffenburg	AB	B 26	Hösbach - Stachus	0,1	1.300
UFR-B-04	Aschaffenburg	Miltenberg	B 47	Neubau Radweg Amorbach - Weilbach	0,3	370
UFR-B-05	Aschaffenburg	Miltenberg	B 426	Neubau Radweg Oberruburg - Eisenbach	0,5	800
UFR-B-06	Aschaffenburg	Miltenberg	B 469	Mil 4 - Mil 5	1,1	250
UFR-B-07	Aschaffenburg	Miltenberg	B 469	Mil 5 - Breitendiel	1,5	340
UFR-B-08	Aschaffenburg	Miltenberg	B 469	Breitendiel - Weilbach	1,5	250
UFR-B-09	Schweinfurt	Bad Kissingen	B 27	B 27, GRW Baumtsgrenze - Obereschenbach	3,0	900
UFR-B-10	Schweinfurt	Haßberge	B 303	B 303, GRW Goßmannsdorf - Ibind	2,0	2.230
UFR-B-11	Schweinfurt	Bad Kissingen	B 286	B 286, Oerlenbach - B 19	0,1	300
UFR-B-12	Schweinfurt	Bad Kissingen	B 286	B 286, GRW Seehof - Garitz	1,0	250
UFR-B-13	Schweinfurt	Bad Kissingen	B 286	B 286, GRW Platz - Waldfenster - St2291	12,4	3.350
UFR-B-14	Schweinfurt	Schweinfurt	B 286	B 286, GRW Unterspiesheim - Schwebheim	1,5	725
UFR-B-15	Schweinfurt	Schweinfurt St	B 286	Schweinfurt Georg-Schäfer-Straße	0,3	100
UFR-B-16	Schweinfurt	Schweinfurt	B 286	Amshausen - Oerlenbach	1,2	250
UFR-B-17	Würzburg	Kitzingen	B 8	Marktneusesheim - Possenheim - BAGr	2,5	1.000
UFR-B-18	Würzburg	Würzburg	B 19	Unterpleichfeld - Bergtheim	3,0	1.500
UFR-B-19	Würzburg	Main-Spessart	B 27	MSP 8 - Himmelstadt	1,0	500
UFR-B-20	Würzburg	Main-Spessart	B 276	Rote Mühle - Lohr a. Main	2,2	1.000
UFR-B-21	Würzburg	Würzburg	B 19	Opferbaum - Baumtsgrenze	0,5	300
UFR-B-22	Würzburg	Kitzingen	B 22	Kitzingen - Schwarzach	1,5	750
UFR-B-23	Würzburg	Kitzingen	B 22	Stadelschwarzach - Neuses - BAGr	5,0	2.000
UFR-B-24	Würzburg	Main-Spessart	B 26	Südl. Gumbach	1,3	650
UFR-B-25	Würzburg	Kitzingen	B 286	RW Birklingen - BAGr	0,7	500

Programm für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Regierungsbezirk Schwaben

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Bund [Tsd. €]
Schw-B-01	Augsburg	Donau-Ries	B 25	G+R Fremdingen - Minderöffingen	2,4	850
Schw-B-02	Augsburg	Augsburg	B 300	G+R Gessertshausen - Diedorf	2,9	1.750
Schw-B-03	Augsburg	Aichach-Friedberg	B 300	G+R AS Dasing - Neulwirth	0,9	500
Schw-B-04	Augsburg	Donau-Ries	B 466	G+R ST2221 (Öttingen) - BaGr (+500m Ri. Westheim)	3,3	900
Schw-B-05	Augsburg	Donau-Ries	B 2	G+R Rothenberg - Bauamtsgränze	2,5	1.000
Schw-B-06	Augsburg	Aichach-Friedberg	B 300	G+R Ecknach - AS Klingen	0,4	400
Schw-B-07	Kempten	Lindau	B 12	westlich Wildberg	0,4	1.000
Schw-B-08	Kempten	Lindau	B 32	bei Schreckelberg	0,9	810
Schw-B-09	Kempten	Lindau	B 32	in Heimenkirch	0,1	110
Schw-B-10	Kempten	Lindau	B 32	südlich Auers	0,5	270
Schw-B-11	Kempten	Lindau	B 308	Verbreiterung G+R östlich Biesings mit Querungshilfe bei GVS <u>Heigenweller</u>	0,4	155
Schw-B-12	Kempten	Oberallgäu	B 19	Umbau Kreisverkehr nördlich Oberstdorf (Geigerkreisel)	0,1	72
Schw-B-13	Kempten	Oberallgäu	B 19	Ausbau Immenst. Str. in Kempten nördl. Teil	0,7	900
Schw-B-14	Kempten	Oberallgäu	B 308	KV im Stillen bis Zollbrücke bei <u>Immenstadt</u>	1,0	1.100
Schw-B-15	Kempten	Oberallgäu	B 308	Umbau Knotenpunkt <u>B308/DAS</u> b. Stein	0,6	406
Schw-B-16	Kempten	Oberallgäu	B 310	Ern. s Oy mit Umbau Knotenpunkt bei Haslach und G+R	0,9	400
Schw-B-17	Kempten	Ostallgäu	B 17	<u>Sanierung GRW</u> Ziegelwies	1,3	1.000
Schw-B-18	Kempten	Ostallgäu	B 17	Bannwaldsee - Campingplatz	1,3	400
Schw-B-19	Kempten	Ostallgäu	B 472	Bertoldshofen- Eitzlensberg	6,1	800
Schw-B-20	Kempten	Unterallgäu	B 16	Pfaffenhausen , Ortseingang Nord-Weilbacher Straße	0,3	150
Schw-B-21	Kempten	Unterallgäu	B 16	Hausen - Pfaffenhausen	1,0	400
Schw-B-22	Krumbach	Neu-Ulm	B 10	Radweg 4, streifiger Ausbau B 10	3,0	1.629
Schw-B-23	Krumbach	Günzburg	B 300	Querung Radweg bei Edenhausen	0,4	1.214
Schw-B-24	Krumbach	Dillingen a. d. Donau	B 16	Radweg in Höchstädt B 16 - K.DLG 23	0,7	380
Schw-B-25	Krumbach	Dillingen a. d. Donau	B 16	Ausbau B 16 Gundelfingen - Lauingen	10,3	5.511



RadlLand  
Bayern

# RADVERKEHR

## Programm für den Bau von Radwegen an Staatsstraßen

**2020 - 2024**

**Finanzvolumen rd. 70 Mio. €**

**Anmerkung:**

Zur Finanzierung des Radwegebaus in den Jahren 2020 – 2024 sind rd. 70 Mio. € vorgesehen. Um Flexibilität in der Umsetzung zu gewährleisten, beinhaltet der Programmpool Radwegeprojekte mit einem Investitionsvolumen des Freistaats von rd. 207 Mio. €. Das Investitionsvolumen umfasst auch Ausgaben für die bauliche Erhaltung von Radwegen.

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
OB-L-01	Freising	Dachau	St 2050	Hilgershausen - Abzweig Kleinschwabhausen	3,3	1.650
OB-L-02	Freising	Erding	St 2332	Landkreisgrenze-Abzw. Weig. Zeilern	1,4	610
OB-L-03	Freising	Erding	St 2082	Langengiesing - Tittenkofen	2,6	1.600
OB-L-04	Freising	Fürstentfeldbruck	St 2054	Moorenweis - Jesenwang	4,0	2.000
OB-L-05	Freising	Freising	St 2054	Heifenbrunn - Paizing	1,6	960
OB-L-06	Freising	München	St 2573	GRW nördlich Lanzenhaar - A 995	3,0	1.800
OB-L-07	Ingolstadt	Eichstätt	St 2229	Radweg Dinopark - Grampersdorf	2,8	880
OB-L-08	Ingolstadt	Eichstätt	St 2047	Radweg Weigersdorf - Preith	1,3	390
OB-L-09	Ingolstadt	Eichstätt	St 2047	Radweg Workerszell - Seuersholz	3,3	570
OB-L-10	Ingolstadt	Eichstätt	St 2231	Radweg Altmannstein - Bauamtsgrenze	5,2	300
OB-L-11	Ingolstadt	Eichstätt	St 2035	OU Nassenfels	1,9	470
OB-L-12	Ingolstadt	Neuburg-Schrobenhausen	St 2045	RW Altenfurt - Strobenried	4,8	1.650
OB-L-13	Ingolstadt	Neuburg-Schrobenhausen	St 2046	RW Siefhofen - Dettenhofen	1,0	335
OB-L-14	Ingolstadt	Neuburg-Schrobenhausen	St 2046	RW nördlich Berg im Gau	1,0	520
OB-L-15	Ingolstadt	Pfaffenhofen a. d. Ilm	St 2084	RW Oberweilenbach - Singenbach	3,9	1.175
OB-L-16	Ingolstadt	Pfaffenhofen a. d. Ilm	St 2232	RW Bruckbach - Königsfeld	2,4	860
OB-L-17	Ingolstadt	Pfaffenhofen a. d. Ilm	St 2549	RW Rohrbach - Wolnzach	2,7	770
OB-L-18	Rosenheim	Ebersberg	St 2086	Neubau Rad- und Gehweg Ebersberg-Hohenlinden	6,4	3.100
OB-L-19	Rosenheim	Ebersberg	St 2089	Neubau Rad- und Gehweg Grafing-Oberelkofen	0,7	350
OB-L-20	Rosenheim	Ebersberg	St 2079	Neubau Rad- und Gehweg M25-Oberpfarrmairn	4,5	2.100
OB-L-21	Rosenheim	Miesbach	St 2073	Neub. GuR Weyarn - Miesbach	7,5	4.425
OB-L-22	Rosenheim	Miesbach	St 2076	Gmund-Ostn - Hausham	4,9	2.700
OB-L-23	Rosenheim	Mühldorf	St 2352	Ausbau von EU-Ecksberg bis St2550	1,0	500
OB-L-24	Rosenheim	Rosenheim	St 2358	Neub. RGW Beyharting - Tuntenhausen	1,9	800
OB-L-25	Traunstein	Berchtesgadener Land	St 2100	Bleichhofweg - Aschauerweither	1,2	650
OB-L-26	Traunstein	Berchtesgadener Land	St 2104	Ausbau westlich Freilassing - Neusillersdorf BA 2	1,6	800
OB-L-27	Traunstein	Berchtesgadener Land	St 2102	Achtal - Oberteisendorf	0,8	450
OB-L-28	Traunstein	Berchtesgadener Land	St 2104	Scharfham - Neusillersdorf	4,5	1.950
OB-L-29	Traunstein	Berchtesgadener Land	St 2104	Ausbau OD Freilassing Münchener Straße BA2	0,4	300
OB-L-30	Traunstein	Traunstein	St 2096	Unterführung bei Unterhochstätt	0,3	700
OB-L-31	Traunstein	Traunstein	St 2098	Gerhartst - Rudhart	0,6	400
OB-L-32	Traunstein	Traunstein	St 2095	Arlaching - Ising	1,0	460
OB-L-33	Traunstein	Traunstein	St 2105	Ausbau OD Tengling	0,2	150
OB-L-34	Traunstein	Traunstein	St 2094	Geh- und Radweg im Zuge OU Obing	1,0	540
OB-L-35	Traunstein	Traunstein	St 2105	Ausbau bei Kay	0,8	450
OB-L-36	Traunstein	Traunstein	St 2105	Ausbau Selberbürg-Weibhausen	0,4	100
OB-L-37	Traunstein	Traunstein	St 2105	Radfahrstreifen Salmenstraße	0,4	60
OB-L-38	Traunstein	Traunstein	St 2103	Piding - Urwies	0,7	390

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
OB-L-39	Weilheim	Garmisch-Partenkirchen	St 2562	NB GRW Ohlstadt	1,0	400
OB-L-40	Weilheim	Landsberg am Lech	St 2054	NB GRW Schwabhausen - Geltendorf	3,4	1.600
OB-L-41	Weilheim	Starnberg	St 2067	NB GRW Herrsching-Breitbrunn	3,2	1.920
OB-L-42	Weilheim	Bad Tölz-Wolfratshausen	St 2072	Neubau GRW Lengries - Jachenaus; BA 3	4,4	3.200
OB-L-43	Weilheim	Weilheim	St 2014	NB GRW Birkländ	1,2	350
OB-L-44	Weilheim	Weilheim	St 2038	NB GRW Antdorf - Iffeldorf	1,8	400
OB-L-45	Weilheim	Weilheim	St 2058	Ammerbrücke Oderding	0,4	400
OB-L-46	Weilheim	Weilheim	St 2063	NB GRW nördlich Bernried	1,2	400

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
NB-L-01	Landshut	Dingolfing-Landau	St 2112	G+R Simbach - Reisbach	3,2	1.600
NB-L-02	Landshut	Dingolfing-Landau	St 2327	G+R Frichkofen - Griesbach	3,0	800
NB-L-03	Landshut	Dingolfing-Landau	St 2074	G+R Pilting - Ganacker	2,7	1.500
NB-L-04	Landshut	Kelheim	St 2049	G+R Großgunderthausen - Volkenschwand	3,3	1.650
NB-L-05	Landshut	Kelheim	St 2233	G+R Eining - Staubing	3,2	1.600
NB-L-06	Landshut	Kelheim	St 2233	G+R nördlich Painten	1,4	400
NB-L-07	Landshut	Landshut	St 2143	G+R Weihenstephan - Hohenthann	3,1	1.600
NB-L-08	Landshut	Landshut	St 2083	G+R Mühien - Geratspoint	0,7	400
NB-L-09	Landshut	Landshut	St 2082	G+R Aich - Ukr - Grenze	0,8	450
NB-L-10	Passau	Deggendorf	St 2074	RW Freundorf - Stauffendorf	3,9	700
NB-L-11	Passau	Deggendorf	St 2114	RW Buchhofen - Manndorf	0,6	150
NB-L-12	Passau	Deggendorf	St 2115	RW Untergessenbach - Osterhofen	2,0	430
NB-L-13	Passau	Deggendorf	St 2125	RW Deggenau - Seebach	1,8	790
NB-L-14	Passau	Deggendorf	St 2124	GRW im Zug der „OU Plattling Ost“	0,2	100
NB-L-15	Passau	Passau	St 2083	Geh- und Radweg Poimdorf - Aldersbach	6,2	1.800
NB-L-16	Passau	Passau	St 2108	Geh- und Radweg Uttigkofen - Freundorf	1,3	500
NB-L-17	Passau	Passau	St 2116	GRW Malching - Rothalmünster	3,9	940
NB-L-18	Passau	Passau	St 2119	Geh- und Radweg Otting-Ruberting	0,5	180
NB-L-19	Passau	Passau	St 2128	RW ost. Sonnen	0,3	160
NB-L-20	Passau	Passau	St 2128	RW Büchlberg - Hutthurm	0,6	250
NB-L-21	Passau	Passau	St 2132	Radweg Oberdiendorf-Wotzdorf	0,4	200
NB-L-22	Passau	Passau	St 2319	RW bei Kellberg	1,4	675
NB-L-23	Passau	Passau	St 2319	RW nordl. Untergesbach	0,7	450
NB-L-24	Passau	Pfarrkirchen	St 2090	Radweg Tann - Gasteig	2,5	950
NB-L-25	Passau	Pfarrkirchen	St 2090	Radweg Unterturken - Winklmühle	1,4	760
NB-L-26	Passau	Pfarrkirchen	St 2109	RW Haberbach-Waldhof	1,0	290
NB-L-27	Passau	Pfarrkirchen	St 2111	Radweg südl. Gangkofen (Weiher)	0,5	240
NB-L-28	Passau	Pfarrkirchen	St 2112	RW Pfarrkirchen-Benk, BA 4, BA 5	1,1	770
NB-L-29	Passau	Pfarrkirchen	St 2112	RW Tankstelle - WEKO Kreuzung in Pfarrkirchen	0,2	160
NB-L-30	Passau	Pfarrkirchen	St 2112	Radweg Altersham - Ringfussing	1,5	740
NB-L-31	Passau	Pfarrkirchen	St 2325	GRW Manakirchen Kollbachbrücke	0,3	240
NB-L-32	Passau	Regen	St 2132	RW bei Mais	1,3	340
NB-L-33	Passau	Regen	St 2132	RW westl. Zriesel - Reischmühle	0,4	110
NB-L-34	Passau	Regen	St 2132	RGW Bodenmais-Langdorf	4,8	1.150
NB-L-35	Passau	Regen	St 2135	RGW Rainhartsmals-Regen	1,1	330
NB-L-36	Passau	Straubing	St 2139	RW Hofweinzler - Bärndorf, BA 2	1,1	245
NB-L-37	Passau	Straubing	St 2148	RGW Wiesenthalfelden (Birkenweher)	0,3	90

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
OPf-L-01	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	St 2238	RW Steinigloh-Krondorf, BA I	0,9	360
OPf-L-02	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	St 2238	RW Steinigloh-Krondorf, BA II	1,0	500
OPf-L-03	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	St 2238	RW Immenstetten-Steinigloh	1,0	400
OPf-L-04	Amberg-Weizbach	Amberg-Weizbach	St 2164	RW SuRo-Lauerhofen, BA II	1,5	550
OPf-L-05	Amberg-Weizbach	Neustadt a. d. Waldnaab	St 2168	RW Speinshard - Neustadt am Kulm	2,6	1.380
OPf-L-06	Amberg-Weizbach	Neustadt a. d. Waldnaab	St 2238	RW Kohlberg-Etzenricht, BAII	1,0	470
OPf-L-07	Amberg-Weizbach	Neustadt a. d. Waldnaab	St 2395	RW bei Flossenbürg	0,4	200
OPf-L-08	Amberg-Weizbach	Schwandorf	St 2159	RW Dietersdorf-Stadlern	3,9	2.400
OPf-L-09	Amberg-Weizbach	Schwandorf	St 2149	RW Stelling-Marienthal	1,6	2.200
OPf-L-10	Amberg-Weizbach	Schwandorf	St 2151	RW Freiolds	2,0	850
OPf-L-11	Amberg-Weizbach	Schwandorf	St 2159	RW Gaisthal-Schönsee	1,2	400
OPf-L-12	Amberg-Weizbach	Schwandorf	St 2040	RW OD Nabburg	0,3	450
OPf-L-13	Amberg-Weizbach	Tirschenreuth	St 2177	RW Waldershof	0,3	200
OPf-L-14	Regensburg	Cham	St 2146	Geigant-Zillendorf	1,3	679
OPf-L-15	Regensburg	Cham	St 2154	Furth im Wald-Eschlkam	0,9	520
OPf-L-16	Regensburg	Cham	St 2154	Eschlkam-Penzelmühle	0,4	208
OPf-L-17	Regensburg	Cham	St 2146	Ruderszell-Falkenstein	1,0	547
OPf-L-18	Regensburg	Neumarkt i. d. Opf	St 2220	Ronsolden - Pathal BA 2"	0,5	85
OPf-L-19	Regensburg	Neumarkt i. d. Opf	St 2237	Erasbach - Pollanten (B299)	0,8	730
OPf-L-20	Regensburg	Neumarkt i. d. Opf	St 2251	Waldsdorf - KVP Oening	2,2	420
OPf-L-21	Regensburg	Neumarkt i. d. Opf	St 2234	PAR Degendorf Str. - AS PAR	0,5	500
OPf-L-22	Regensburg	Regensburg	St 2111	Mintraching-Tiefbrunn	1,4	710
OPf-L-23	Regensburg	Regensburg	St 2146	Donaubrücke	2,2	1.300
OPf-L-24	Regensburg	Regensburg	St 2149	Kallmünz-Holzheim	2,2	800
OPf-L-25	Regensburg	Regensburg	St 2153	Frankenberg-LkrGr	1,7	700
OPf-L-26	Regensburg	Regensburg	St 2660	R 16 - Hemau Süd	1,3	600
OPf-L-27	Regensburg	Regensburg	St 2660	Hemau Nord - R 27	1,0	520
OPf-L-28	Regensburg	Regensburg	St 2660	Unterthuring-AS Rosenhof	0,2	115

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
OFR-L-01	Bamberg	Bamberg	St 2262	GRW Trabelsdorf - Tütschengereuth BA 1	1,3	420
OFR-L-02	Bamberg	Bamberg	St 2210	GRW Burgellern - Stübig BA 1	2,0	620
OFR-L-03	Bamberg	Bamberg	St 2197	GRW Unterberndorf - Zapfensdorf	3,0	1.800
OFR-L-04	Bamberg	Bamberg	St 2279	GRW (Steinsdorf) Einmündung GVS Dietershof - Walsdorf	2,7	800
OFR-L-05	Bamberg	Coburg	St 2204	GRW Bodelstadt - B4	0,8	410
OFR-L-06	Bamberg	CO	St 2204	GRW Dietersdorf - Seßlach, BA II	2,4	390
OFR-L-07	Bamberg	CO	St 2204	GRW Dietersdorf - Seßlach, BA I	1,9	520
OFR-L-08	Bamberg	Forchheim	St 2191	GRW Doos - Behringsermühle	5,1	6.000
OFR-L-09	Bamberg	Forchheim	St 2242	GRW Langensendelbach - Effeltrich	1,7	550
OFR-L-10	Bamberg	Forchheim	St 2244	GRW Neuses - Eimm. FO 5 (Schleuse 94)	1,0	430
OFR-L-11	Bamberg	Forchheim	St 2264	GRW südlich Neuses	0,3	120
OFR-L-12	Bamberg	Kronach	St 2201	GRW Weitsch-Pressig	1,1	300
OFR-L-13	Bamberg	Kronach	St 2207	GRW südl. Nordhalben	0,5	150
OFR-L-14	Bamberg	Kronach	St 2208	GRW Beikheim - Mannsgereuth	1,2	320
OFR-L-15	Bamberg	Kronach	St 2708	GRW östl. Wörtsdorf	0,7	202
OFR-L-16	Bamberg	Kronach	St 2208	GRW östl. Wörtsdorf	1,5	428
OFR-L-17	Bamberg	Kronach	St 2708	GRW Kaltenbrunn - Haig	2,9	840
OFR-L-18	Bamberg	Lichtenfels	St 2204	GRW Herreth - Unnersdorf	2,8	1.075
OFR-L-19	Bamberg	Lichtenfels	St 2204	GRW Frauendorf - Schwabthal	0,5	155
OFR-L-20	Bamberg	Lichtenfels	St 2203	GRW Sanierung Klinikum LIF - Mistelfeld	1,8	200
OFR-L-21	Bayreuth	Bayreuth	St 2181	GRW Unterlind - BA-Grenze	0,9	380
OFR-L-22	Bayreuth	Bayreuth	St St 2163	GRW Regenthal - Betzenstein	4,8	2.040
OFR-L-23	Bayreuth	Bayreuth	St 2163	GRW nördlich Allersdorf	0,8	345
OFR-L-24	Bayreuth	Bayreuth	St 2180	GRW östlich Gefrees	3,1	1.665
OFR-L-25	Bayreuth	Bayreuth	St 2180	GRW östlich Kornbach	0,5	220
OFR-L-26	Bayreuth	Hof	St 2198	GRW westlich Berg	2,1	920
OFR-L-27	Bayreuth	Hof	St 2194	GRW Rauchenberg - Schwarzenbach a.W	3,2	1.440
OFR-L-28	Bayreuth	Hof	St 2461	GRW Münchberg - Markersreuth	0,7	315
OFR-L-29	Bayreuth	Wunsiedel	St 2178	GRW Selb - Silberbach	3,0	1.350
OFR-L-30	Bayreuth	Wunsiedel	St 2179	GRW Oberweißbach-Selb	1,5	670
OFR-L-31	Bayreuth	Wunsiedel	St 2176	GRW Marktleuthen - Kirchenlamitz (gehört zu St2177 GRW)	0,8	345
OFR-L-32	Bayreuth	Wunsiedel	St 2177	GRW Habnith - Marktleuthen	1,9	800
OFR-L-33	Bayreuth	Wunsiedel	St 2177	GRW Marktleuthen - Kirchenlamitz	3,2	1.385
OFR-L-34	Bayreuth	Wunsiedel	St 2177	GRW Kirchenlamitz - Schwarzenbach a. d. Saale	6,7	2.900
OFR-L-35	Bayreuth	Wunsiedel	St 2179	GRW Marktleuthen - Selb (Oberweißbach)	2,1	930
OFR-L-36	Bayreuth	Wunsiedel	St 2180	GRW Thiersheim - Stemmas	0,4	185
OFR-L-37	Bayreuth	Wunsiedel	St 2665	GRW Trostau - Wurmlöh	1,7	845
OFR-L-38	Bayreuth	Bayreuth	St 2184	GRW westlich Craußen	0,5	295

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
MFr-L-01	Ansbach	Ansbach	St 2246	Leutershausen - Straßenwirtschhaus	3,4	1.455
MFr-L-02	Ansbach	Ansbach	St 2246	Straßenwirtschhaus - Lengendorf	1,1	290
MFr-L-03	Ansbach	Ansbach	St 2246	Lengendorf - Schalkhausen	3,0	766
MFr-L-04	Ansbach	Ansbach	St 2255	Ansbach - Rügland	5,9	3.600
MFr-L-05	Ansbach	Ansbach	St 2410	Hilfsbrunn (B 14) - Einmündung GVS Aich	1,3	380
MFr-L-06	Ansbach	Ansbach	St 2410	Neuendettelsau (AN 14) - Reuth	2,5	760
MFr-L-07	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch	St 2244	Östlich Emskirchen - Sixtmühle	0,4	350
MFr-L-08	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch	St 2252	Winkelheim - KV Bad Windsheim	2,5	1.000
MFr-L-09	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch	St 2255	Nördlich Oberfeldbrecht	1,0	400
MFr-L-10	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch	St 2255	Radschutzstreifen OD Neustadt-Ansbacher Str.	0,5	150
MFr-L-11	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch	St 2261	Klosterdorf - St 2259	1,0	400
MFr-L-12	Ansbach	Neustadt a. d. Aisch	St 2413	Adelsdorf - Bahnhof Adelsdorf	0,1	100
MFr-L-13	Ansbach	Weißenburg-Gunzenhausen	St 2222	Frickenfalden - Rehenbühl	2,0	440
MFr-L-14	Ansbach	Weißenburg-Gunzenhausen	St 2230	Dittenheim - Meinheim	2,5	540
MFr-L-15	Ansbach	Weißenburg-Gunzenhausen	St 2230	Wettersheim - Treuchlingen	1,5	420
MFr-L-16	Ansbach	Weißenburg-Gunzenhausen	St 2389	Höttingen - Fliegenstall	1,6	400
MFr-L-17	Nürnberg	Erlangen-St.	St 2244	Sanierung RW auf Kanalbrücke Schallershof und Regnitzbrücke Bruck (Erlangen)	1,0	525
MFr-L-18	Nürnberg	Erlangen-Hochstadt	St 2240	Ortsdurchfahrt Uttenreuth	0,9	210
MFr-L-19	Nürnberg	Erlangen-Hochstadt	St 2242	Sigitzhof - KVP Spardorfer Straße	0,7	263
MFr-L-20	Nürnberg	Erlangen-Hochstadt	St 2243	Weißer - ERH 33	0,8	599
MFr-L-21	Nürnberg	Erlangen-Hochstadt	St 2243	RW-Querung zur ERH 33 Minderleinsmühle (Kostenanteil)	0,1	53
MFr-L-22	Nürnberg	Fürth	St 2245	Flärschneifelverbindung Nürnberg - Zirndorf	14,3	13.300
MFr-L-23	Nürnberg	Fürth	St 2252	Wilhelmsdorf - Eschenbach	0,6	315
MFr-L-24	Nürnberg	Fürth	St 2409	Weinzierlein-Roßtal	2,0	840
MFr-L-25	Nürnberg	Fürth-St.	St 2263	Hledersdorf - Main-Donau-Kanal / Vach	4,0	1.700
MFr-L-26	Nürnberg	Nürnberger Land	St 2162	Ersatzneubau Pegnitzbrücke Hohenstadt mit Radweg	0,1	960
MFr-L-27	Nürnberg	Nürnberger Land	St 2240	Hennershof - Diepersdorf	1,0	945
MFr-L-28	Nürnberg	Nürnberger Land	St 2240	Ausbau Winn - Altdorf mit Radweg	3,7	1.953
MFr-L-29	Nürnberg	Nürnberger Land	St 2241	Sanierung Radweg-Kappe Unterführung LAU 15	0,1	95
MFr-L-30	Nürnberg	Nürnberger Land	St 2241	Sanierung Radwegekappe Unterführung Mittelbügweg	0,1	95
MFr-L-31	Nürnberg	Nürnberger Land	St 2405	Instandsetzung Pegnitzbrücke Ruckersdorf mit RW-Vierbahnlenkung	0,1	236
MFr-L-32	Nürnberg	Nürnberg-St.	St 2401	Nürnberg-Altenfurth - Moorenbrunn (Oelser Straße)	1,3	1.050
MFr-L-33	Nürnberg	Nürnberg-St.	St 2406	Nürnberg-Worzeldorf - Steinbruchlein	0,9	100
MFr-L-34	Nürnberg	Nürnberg-St.	St 2407	Krähenhof - Nürnberg-Kornburg	0,4	200
MFr-L-35	Nürnberg	Roth	St 2220	Hofstetten - Eckersmühlen (Kostenanteil)	1,1	100
MFr-L-36	Nürnberg	Roth	St 2220	Ausbau Aurau - Rothaurach mit Radweg	1,8	960
MFr-L-37	Nürnberg	Roth	St 2225	RH 24 - Hiltpoltstein (Kranzleinsberg)	1,3	630
MFr-L-38	Nürnberg	Roth	St 2237	Lände Roth - Allersberg	5,8	5.040
MFr-L-39	Nürnberg	Roth	St 2237	Allersberg - Reckenstetten	2,8	1.365
MFr-L-40	Nürnberg	Roth	St 2336	Grading-Industriestr. - St 2227 über Schwarzachbrücke	0,2	330
MFr-L-41	Nürnberg	Schwabach	St 2224	Lüchenschluss Ottersdorf-Obermainbach	1,4	420

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
Ufr-L-01	Aschaffenburg	Aschaffenburg	St 2305	Herrenmühle - Niedersteinbach	3,2	950
Ufr-L-02	Aschaffenburg	Aschaffenburg	St 2305	Hauhof - Schimborn	0,5	1.000
Ufr-L-03	Aschaffenburg	Aschaffenburg	St 2308	Weibersbrunn - Fachklinik	0,3	100
Ufr-L-04	Aschaffenburg	Aschaffenburg	St 3115	Großostheim - Aschaffenburg/Nilkheim	0,9	500
Ufr-L-05	Aschaffenburg	Miltenberg	St 3259	Radweg Würth-Trennfurt	0,3	175
Ufr-L-06	Schweinfurt	Haßberge	St 2426	St 2426, Erneuerung Mainbrücke Horhausen	0,2	1.900
Ufr-L-07	Schweinfurt	Bad Kissingen	St 2290	St 2290, GRW Oberhulba - Wittershausen	2,4	7
Ufr-L-08	Schweinfurt	Bad Kissingen	St 2292	St 2292, GRW Bad Kissingen - Saline (BA II)	1,6	469
Ufr-L-09	Schweinfurt	Bad Kissingen	St 2292	St 2292, Erneuerung Saalebrücke Großenbrach	0,0	273
Ufr-L-10	Schweinfurt	Rhön-Grabfeld	St 2280	St 2280, GRW Oberlauringen - Sulzfeld	4,4	2.450
Ufr-L-11	Schweinfurt	Rhön-Grabfeld	St 2429	St 2429, GRW südl. Junkershausen	0,7	320
Ufr-L-12	Schweinfurt	Rhön-Grabfeld	St 2280	Waltershausen - Gollmuthausen	3,5	1.000
Ufr-L-13	Schweinfurt	Schweinfurt	St 2271	St 2271, GRW Unterspriesheim - Schwebheim	2,0	1.000
Ufr-L-14	Schweinfurt	Schweinfurt	St 2275	St 2275, GRW Donnersdorf - Steinsfeld	4,0	1.300
Ufr-L-15	Schweinfurt	Schweinfurt	St 2270	St 2270, GRW Schwanfeld - Theilheim	2,5	800
Ufr-L-16	Schweinfurt	Schweinfurt	St 2270	St 2270, GRW Theilheim - Hergolshausen	2,2	800
Ufr-L-17	Schweinfurt	Schweinfurt	St 2275	St 2275, Ortsumgehung Mönchstockheim	2,0	380
Ufr-L-18	Würzburg	Kitzingen	St 2270	Nördlich Segnitz	1,1	2.000
Ufr-L-19	Würzburg	Kitzingen	St 2271	Kitzingen - Schwarzach	2,7	1.250
Ufr-L-20	Würzburg	Kitzingen	St 2420	Wiesenbrönn - Rüdtenhausen	2,0	1.300
Ufr-L-21	Würzburg	Kitzingen	St 2260	Frichenstadt - Laub	0,8	400
Ufr-L-22	Würzburg	Main-Spessart	St 2299	Karbach - Birkenfeld	4,5	300
Ufr-L-23	Würzburg	Würzburg	St 2300	Zell a. Main - Margetshöchheim	3,0	1.000
Ufr-L-24	Würzburg	Würzburg	St 2298	Hettstadt - Waldbüttelbrunn	1,5	750
Ufr-L-25	Würzburg	Würzburg	St 2272	Randersacker - Theilheim	1,9	500

Lfd. Nr.	Bauamt	Landkreis	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Kosten Freistaat Bayern [Tsd. €]
Schw-L-01	Augsburg	Augsburg	St 2015	G+R Hilttenfingen - BaGr	3,3	1.300
Schw-L-02	Augsburg	Augsburg	St 2026	G+R Margertshausen - Gessertshausen	1,8	900
Schw-L-03	Augsburg	Auchach-Friedberg	St 2035	OD Mühlhausen Hangsanierung, Anbau Radweg und Deckenerneuerung	1,0	1.500
Schw-L-04	Augsburg	Donau-Ries	St 2221	G+R Fessenheim - Alerheim (DON 10)	2,3	1.100
Schw-L-05	Augsburg	Donau-Ries	St 2221	G+R Mochsdeggigen - Untermagerbein	2,7	950
Schw-L-06	Kempten	Lindau	St 2001	östlich Schönau	0,2	110
Schw-L-07	Kempten	Lindau	St 2001	nördlich Röthenbach	0,5	260
Schw-L-08	Kempten	Lindau	St 2383	südlich Miellatz	0,2	110
Schw-L-09	Kempten	Lindau	St 2383	Ratzenberg	0,1	60
Schw-L-10	Kempten	Unterallgäu	St 2013	Steinheim-Egelsee	0,7	300
Schw-L-11	Kempten	Oberallgäu	St 2009	westlich Krugzell	0,7	600
Schw-L-12	Kempten	Oberallgäu	St 2377	westlich Krugzell	0,6	600
Schw-L-13	Kempten	Oberallgäu	St 2055	Umbau Knotenpunkt St2055/KE19 südlich Leubas	0,2	650
Schw-L-14	Kempten	Oberallgäu	St 2376	östlich Ahegg	1,3	400
Schw-L-15	Kempten	Ostallgäu	St 2008	Sanierung B 17 bis Hohenschwangau	2,7	250
Schw-L-16	Kempten	Ostallgäu	St 2008	Sigrabbold - Balteratsried	1,7	450
Schw-L-17	Krumbach	Dillingen a. d. Donau	St 2212	RW Unterleitzheim- Warmhofen	3,8	2.033
Schw-L-18	Krumbach	Dillingen a. d. Donau	St 2027	Radweg Hausen bis Landkreisgrenze Augsburg	0,8	407
Schw-L-19	Krumbach	Dillingen a. d. Donau	St 2025	Radweg St 2025 Oberbechungen-Unterbechungen	1,2	850
Schw-L-20	Krumbach	Dillingen a. d. Donau	St 2221	Radweg Bissingen - Burgmagerbein	3,4	1.819
Schw-L-21	Krumbach	Günzburg	St 2019	Ausbau St 2019 Deisenhausen - Ingstetten	5,8	1.701
Schw-L-22	Krumbach	Günzburg	St 2027	Radweg St 2027 Lkr. Grenze MN - Obergensenthausen	1,5	789
Schw-L-23	Krumbach	Günzburg	St 2023	Ausbau Rieden-Kissendorf RW Großkissendorf - Rieden	3,9	1.637
Schw-L-24	Krumbach	Günzburg	St 2020	Radweg St2020 Schneckenhofer-Klassendorf	1,8	984

## Impressum

### Herausgeber:

Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr  
Franz-Josef-Strauß-Ring  
80539 München

[www.stmb.bayern.de](http://www.stmb.bayern.de)  
[www.facebook.com/lebenbauenbewegen](https://www.facebook.com/lebenbauenbewegen)  
[www.twitter.com/bauenbewegen](https://www.twitter.com/bauenbewegen)  
[www.instagram.com/lebenbauenbewegen](https://www.instagram.com/lebenbauenbewegen)

### Bildrechte:

Josef Gilch, Regensburg (Titelseite)  
SZ-Photo (Seite 6)

### Redaktion:

Referat 43 Radwegebau  
Referat 67 Radverkehr

Druck auf umweltzertifiziertem Papier  
Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr

Juli 2020

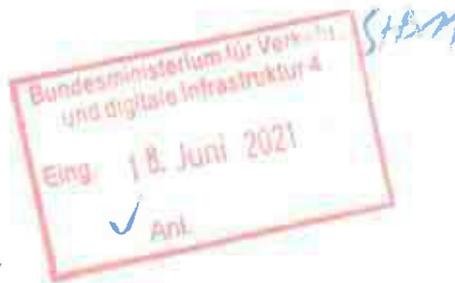
---

### Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.



Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an [direkt@bayern.de](mailto:direkt@bayern.de) erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr  
und Wohnen · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

Geschäftszeichen 63a – 12 – 83 -01

Dst.-Nr. 0458

Bearbeiter/in

Telefon

Telefax

E-Mail

Ihr Zeichen

StB 11/7123.10/6-1-3172053

Ihre Nachricht vom

17.04.2020

Datum

18.06.2021

**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 (ARS) Nr. 12/2020  
(Az: StB 11/7123.10/6-1-3172053)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem o. g. ARS wurden die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Fassung 2020, bekannt gegeben. Die Regelungen sind in Hessen sowohl für Bundesstraßen, als auch für Landesstraßen anzuwenden. Meinen Erlass vom 21.07.2020 hierzu erhalten Sie zur Kenntnis (Anlage 1).

Mit dem ARS bitten Sie um

1. Bericht über die Erfahrungen mit der Anwendung der Grundsätze und
2. Vorlage eines Konzeptes zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen.

Diesen Bitten komme ich gerne nach.

**1. Erfahrungsbericht**

Die Überarbeitung der Grundsätze erfolgte unter Einbeziehung der Länder. Dabei wurden die Vorschläge und Anregungen aus Hessen inhaltlich weitestgehend übernommen. Insgesamt liegen positive Erfahrungen bei der Anwendung der Grundsätze in Hessen vor. Zu einzelnen Punkten ist folgendes festzustellen:

**zu Punkt 2: Vorgehensweise**

Aufgrund der Regelung unter Punkt 2, dass bei jeder Neu-, Um- und Ausbaumaßnahme zu prüfen ist, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs besteht,



wurden laufende Planungsmaßnahmen überprüft und ggf. die Planung entsprechend angepasst. Bei neuen Planungen wird die **Vorgehensweise** angewendet. Diese Regelung hat eine Änderung in der **Herangehensweise** bewirkt.

In Hessen wurden Einsatzbereiche von Führungsformen in Abhängigkeit von Netzkategorien für **unterschiedliche** Nutzergruppen definiert (vgl. Qualitätsstandards und **Musterlösungen** - <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>). Diese sind bei der Prüfung, ob eine geeignete Führung des Radverkehrs vorliegt, zu beachten.

#### zu Punkt 3: Radwege in der Baulast des Bundes

Schutzstreifen **innerorts** kommen nur in **wenigen Ausnahmefällen** bei **beengten** Verhältnissen in Betracht, um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Radwege sind in der Regel mit einem gebundenen Oberbau vorzusehen, auch wenn dies in der Öffentlichkeit wegen der nachteiligen Umweltwirkungen der **Versiegelung** und des Aufwandes teilweise kritisch gesehen wird. Unsererseits wird diese Vorgabe im ARS aber ausdrücklich begrüßt.

#### zu Punkt 4: Einbeziehung anderer Straßen und Wege

Die zur Abgrenzung aufgestellten Kriterien, ob andere Straßen oder Wege in die Planung von Radwegen an Bundes- bzw. Landesstraßen einbezogen werden können, lassen sich in einer sehr frühen **Phase mangels genauer** Informationen nur schwer prüfen und bedürfen detaillierterer Betrachtungen. Generell gibt es Unsicherheiten hinsichtlich der „Gleichwertigkeit der Entflechtung“.

## **2. Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen**

Aktuell befinden sich in Hessen 42 **Radwegmaßnahmen** an Bundesstraßen mit gut 100 km Länge in **unterschiedlichen Planungsphasen** in **Bearbeitung**. Die **Aufnahme** weiterer **Planungen** erfolgt auf der Grundlage einer Bedarfs- und Dringlichkeitsbewertung. Hierzu wird die bisherige **Priorisierungsmethodik** für „Radwegmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen“ derzeit grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt. Dabei wird das Ziel verfolgt, anhand fachlicher Kriterien eine **transparente** Bewertung von Maßnahmen zu erhalten. Darüber hinaus wird die **Auswahlgrundlage** (Maßnahmenpool) neu definiert. Die Vorgaben des ARS 12/2020 werden unmittelbar bei dem **Prozess** berücksichtigt.

#### Priorisierungsmethodik

Der **derzeitige** Diskussionsstand der **Priorisierungsmethodik** sieht zwei Bewertungsblöcke für die **Ermittlung** der **Priorität** der zu **bewertenden Maßnahmen** vor:

- Bedeutung des **Netzabschnittes** für den Radverkehr
- Bewertung der Bestandsführung

Die zu **bewertenden** Kriterien zu den **Blöcken** sind in **Anlage 2** **zusammenfassend** **dargestellt**. Durch die **erarbeitete** Methodik soll die **Verkehrssicherheit** für den Radverkehr erhöht und die systematische Entwicklung **zusammenhängender** Radnetze **unterstützt** werden. Die Gewichtung der Kriterien und der **Bewertungsblöcke** **untereinander** befindet sich in **Abstimmung**.

Auswahl der zu bewertenden Maßnahmen (prinzipielle Verteilung des Planungsvolumens/Budgets)

Gemäß den Grundsätzen ist bei jeder Neu-, Um- und Ausbaumaßnahme die Anlage eines Radweges standardmäßig zu prüfen und sofern kein Bedarf gesehen wird, dies gesondert zu begründen. Hieraus ergeben sich **Radverkehrsmaßnahmen**, die aufgrund des Zusammenhangs mit anderen Maßnahmen „gesetzt“ sind („Begleitmaßnahmen“; siehe **Übersicht** in Anlage 3). Ebenfalls gesetzt und keiner Bewertung zu unterziehen sind Projekte, die zur Beseitigung von Unfallpunkten bzw. Unfallhäufungsstellen erforderlich sind („Pflichtmaßnahmen“; siehe Anlage 3).

Bei vorhandenen Straßen soll bei Bedarf aus Gründen der **Verkehrssicherheit** die **Anlage eines Radweges insbesondere dort geprüft werden**, wo er der Erweiterung und Ergänzung (Lückenschlüsse) regionaler Radnetze dient. **Dieser Maßnahmenpool der disponiblen Maßnahmen soll zukünftig nach in „Maßnahmen mit Landesrang“ und „Maßnahmen mit regionalem Rang“ mit Festlegung entsprechender Planungsvolumen/Budgets unterteilt werden** (siehe Anlage 3).

Unter den „**Maßnahmen mit Landesrang**“ sind insbesondere **Maßnahmen zusammengefasst, die von herausgehobener Bedeutung aus Sicht des Landes sind**, wie Lückenschlüsse im Rad-Hauptnetz Hessen oder der Hessischen Radfernwege sowie **Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen**, bzw. die sich in **besonderem Maße aus den allgemeinen Zielsetzungen der Baulastträgeraufgabe von Bund und Land ergeben**. Bei allen weiteren disponiblen Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen mit regionalem Rang.

Die Auswahl der zu bewertenden „**Maßnahmen mit Landesrang**“ erfolgt durch Hessen Mobil. Zukünftig ist beabsichtigt, für die zu bewertenden „**Maßnahmen mit regionalem Rang**“ die Landkreise zu beteiligen und auf die Ergebnisse von regionalen Radkonzepten auf Kreisebene zurückzugreifen. In einer ersten **Bewertungsphase** erfolgt hier zunächst ebenfalls eine Auswahl der zu bewertenden Maßnahmen durch Hessen Mobil unter Berücksichtigung vorliegender Projektwünsche im Abgleich mit **regionalen Netzkonzepten bzw. regionalen Hauptachsen (Interimsprogramm)**.

Die **Priorisierungsmethodik** und Ergebnisse der **Dringlichkeitsbewertung für zukünftige Radwege an Landes- und Bundesstraßen** werden voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte dieses Jahres durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen veröffentlicht.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Martin Weber

Leiter der Abteilung Straßen und Verkehrswesen



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr  
und Wohnen · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
Wilhelmstraße 10  
65185 Wiesbaden

Geschäftszeichen VI 2-C – 63a-12-83

Dst.-Nr. 0458

Bearbeiter/in

Telefon

Telefax

E-Mail

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Datum 21.07.2020

**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  
(Az: StB 11/7123.10/6-1-3172053)**

**Mein Erlass vom 02.03.2009 (Az V3A 63a-12-81)  
Mein Schreiben vom 09.07.2019 (Az. VI 2-C-63a-12-81)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 12/2020 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“, Fassung 2020, bekannt gegeben. Ich bitte Sie, diese Grundsätze künftig sowohl für Bundesstraßen, als auch für Landesstraßen anzuwenden.

Hierbei bitte ich Sie, folgende ergänzenden Hinweise bzw. Klarstellungen zu beachten:

In den Grundsätzen wird auf das „Technische Regelwerk“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und die hierzu ergangenen ARS verwiesen. Ergänzend hierzu sind die jeweiligen Erlasse des HMWEVW zu dem „Technischen Regelwerk“ zu beachten. Darüber hinaus sind die vom HMWEVW herausgegebenen „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ für das Radnetz Hessen in der jeweils vom HMWEVW aktuell veröffentlichten Fassung bei der Planung und dem Bau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen zu berücksichtigen. Sollten bei Radwegen im Zuge von Bundesstraßen wesentliche Abweichungen zwischen den

Vorgaben des Bundes und den „Qualitätsstandards und den Musterlösungen“ für das Radnetz Hessen deutlich werden, bitte ich um Abstimmung im Einzelfall.

Der Bau von Radwegen an Bundes- bzw. Landesstraßen bzw. die Finanzierung anderer Wege durch den Bund/das Land soll auch zur sinnvollen Erweiterung und Ergänzung regionaler Radverkehrsnetze beitragen (Vgl. Punkt 1.2). Radverkehrsnetze sind in Hessen dabei insbesondere das Rad-Hauptnetz Hessen, die europäischen und nationalen Radfernwege sowie die Hessischen Radfernwege und ihnen gleichgestellte Radfernwege. Zudem sind Radverkehrsnetze von Kreisen und Kommunen zu berücksichtigen, insbesondere, wenn diese dem in Erstellung befindlichen „Leitfaden für die Konzeption von Radnetzen“ in der jeweils aktuellen Fassung entsprechen. Außerdem sind die im Auftrag des HWMEVW ermittelten Korridore für Radschnellverbindungen und ggf. darauf basierende Machbarkeitsstudien zu berücksichtigen.

Bei einem vorgesehenen Einsatz von Schutzstreifen (Vgl. Punkt 3.3) ist nachzuweisen, dass diese die Verkehrssicherheit in gleichem Maß wie ein baulich angelegter Radweg gewährleisten. Dies wird nur in wenigen Ausnahmefällen der Fall sein.

Pflaster oder Platten als gebundener Oberbau (Vgl. Punkt 3.5) ist nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Der beidseitige weiße Schmalstrich ist der Regelfall. Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich.

Die Kriterien der Verwaltungsvereinbarungen "Radschnellwege 2017 - 2030" (Vgl. Punkt 5.1) sind in der Regel erfüllt, wenn die Qualitätsstandards und Musterlösungen des HWMEVW in der jeweils aktuellen Fassung eingehalten werden.

Die Herstellung von Beleuchtung bei Radwegen bzw. Herstellungsradwegen auf Kosten der Straßenbauasträger Bund bzw. Land kommt nur dort in Betracht, wo bei Dunkelheit für die Radfahrenden Gefahrensituationen zu erwarten sind/bestehen, die von diesen nicht rechtzeitig erkannt werden können (Verkehrssicherungspflicht des Straßenbauasträgers). Davon unabhängig ist es den Kommunen im Rahmen des Ordnungsrechts freigestellt, Beleuchtung auf eigene Kosten vorzusehen. Hinsichtlich des Mehraufwandes im Rahmen der Unterhaltung der Wege wird in Kürze eine Abstimmung mit Ihnen erfolgen.

Die Regelungen zu Punkt 2 „Einbeziehung anderer Wege in die Planung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen (sog. „Herstellungsradwege“)“ in meinem Schreiben vom 09.07.2019 (Az. VI 2-C-63a-12-81) sind mit diesem Erlass überholt und nicht mehr anzuwenden. Die mit dem Schreiben übersandten Entwürfe von Mustervereinbarungen bitte ich Hessen Mobil unter Berücksichtigung dieses Erlasses fortzuschreiben.

Ich bitte Sie, mir bis zum 26.02.2021 über Ihre Erfahrungen mit der Anwendung der Grundsätze zu berichten.

Das vom BMVI mit dem ARS 12/2020 erbetene Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen soll auf die in Bearbeitung befindliche

Priorisierungsmethodik für „Radwegmaßnahmen an Landes- und Bundesstraßen“ und die darauf aufbauende Dringlichkeitsreihung beruhen. Hierzu erfolgen zu gegebener Zeit weitere Abstimmungen.

Meinen Erlass vom 02.03.2009 (Az. V3A 63a-12-81) hebe ich hiermit auf.

Mit freundlichen Grüßen

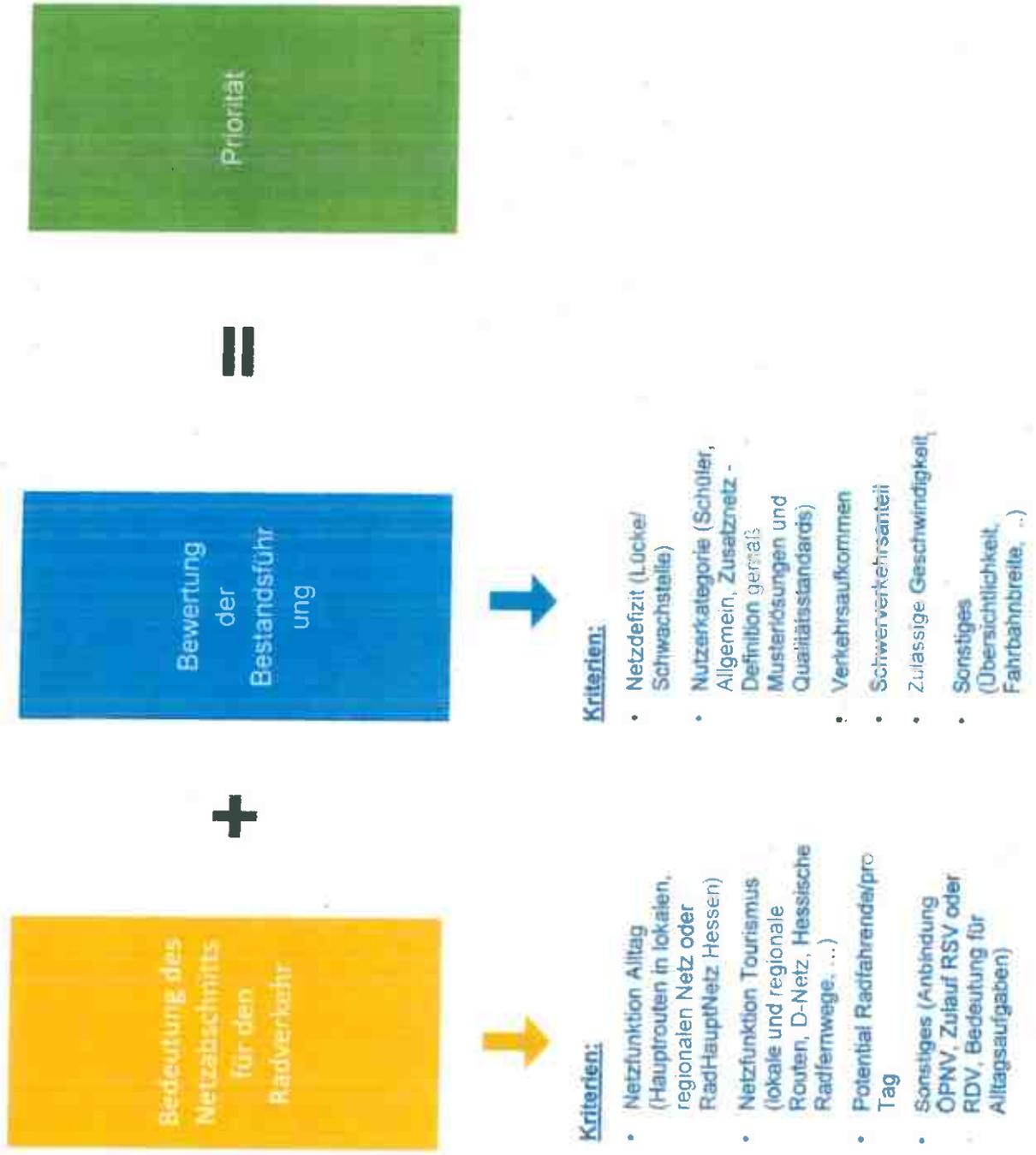
Im Auftrag

Gez.  
Martin Weber  
Leiter der Abteilung Straßen und Verkehrswesen

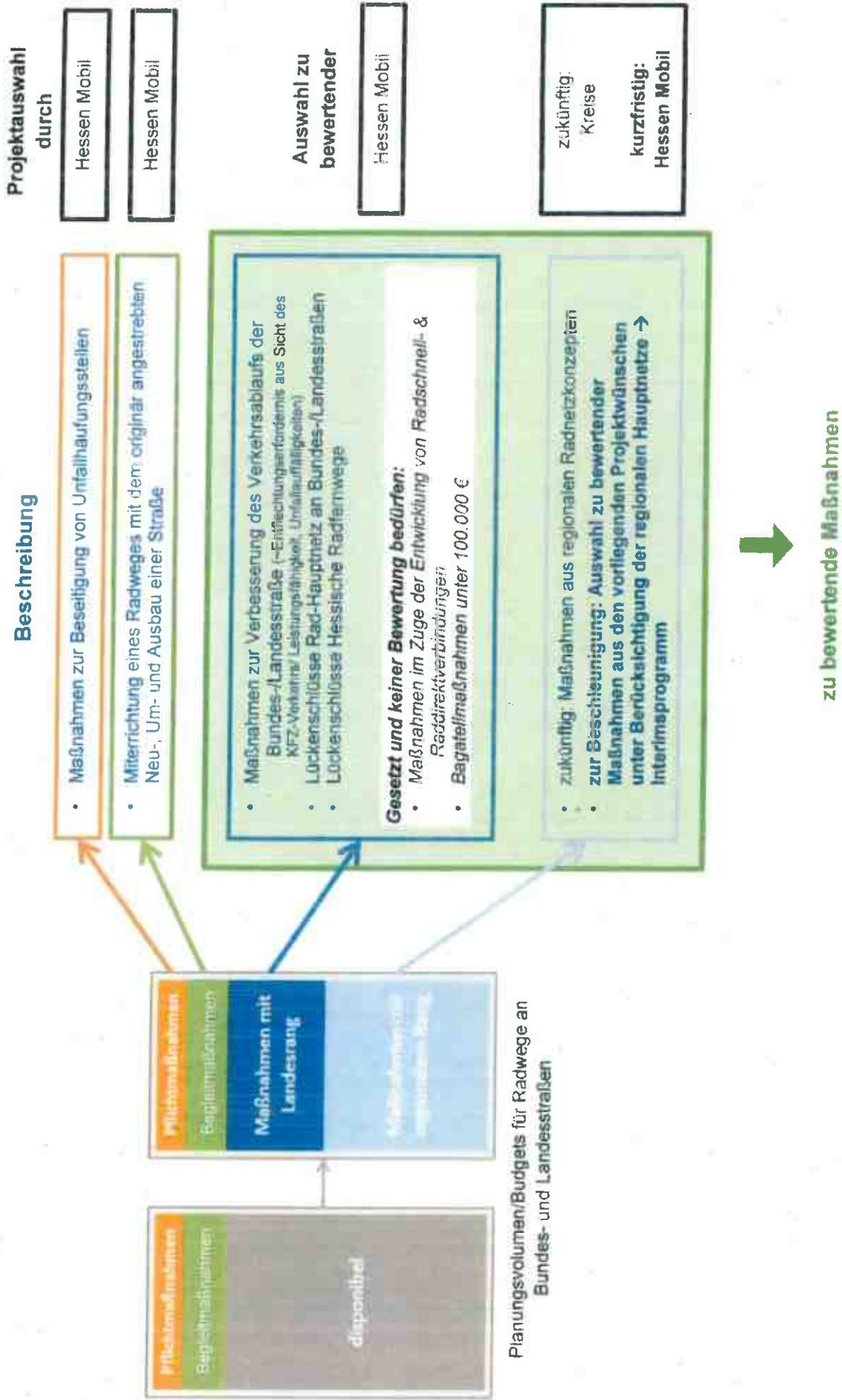
**Anlage**

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020 einschl. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ (Stand 21.04.2020)

## Anlage 2: Grundsätzlicher Aufbau der Priorisierung



### Anlage 3: Zusammensetzung Maßnahmenpool und prinzipielle Verteilung des Planungsvolumens/Budgets

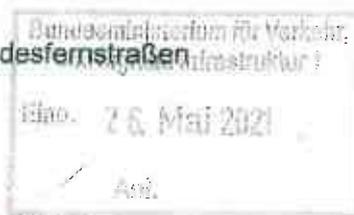




Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur

Herrn Dr. Stefan Krause  
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn



02815  
StB2 R215  
StB26  
Bettc 017820

### Radwege an Bundesstraßen

Sehr geehrter Herr Dr. Krause,

mit Schreiben vom 17. April 2020 hatten Sie uns die überarbeiteten „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Fassung 2020“ (ARS 12/2020) übermittelt und gebeten, über Erfahrungen mit der Anwendung dieser Grundsätze zu berichten sowie ein Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen gemäß Nummer 2.5 der Grundsätze vorzulegen. Dieser Bitte möchte ich gern nachkommen:

### Erfahrung mit Grundsätzen

Die grundlegende Überarbeitung der Grundsätze wird begrüßt. In der Praxis stellen insbesondere der Entfall einer notwendigen Benutzungspflicht sowie die Kostentragung für die erforderliche Breite und Befestigung bei Einbeziehung anderer Straßen und Wege in die Planung von Radwegen wesentliche Verbesserungen beim Bau von Radwegen insbesondere im ländlichen Raum dar. Ebenso wird der Paradigmenwechsel, dass bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Bundesstraßen zu prüfen ist, ob eine geeignete Führung des Radverkehrs vorhanden ist, begrüßt. Wir haben die Erlasslage gegenüber dem für Planung und Bau der Radwege an Bundesstraßen zuständigen Landesamt für Straßenbau und Verkehr entsprechend angepasst. Im Weiteren sind die Möglichkeiten zur begründeten Abweichung von den Standardbreiten sowie zur Übernahme von Radschnellwegen an Bundesstraßen in die Baulast des Bundes positiv zu bewerten.

Schwieriger erweist sich die Umsetzung der Vorgaben des „angemessenen räumlichen Zusammenhangs“ und einer „mindestens gleichwertigen Entflechtungsfunktion“ bei Einbeziehung anderer Straßen und Wege. Hier ist im Einzelfall abzuwägen, ob die in Rede stehende Verbindung überhaupt angenommen wird bzw. eine hohe Entflechtungswirkung des Verkehrs erzielt werden kann. Das Kriterium sollte daher mit Interpretationsspielraum bewertet werden.

Ihre Ansprechpartner/-in

Durchwahl  
Telefon: +49 351  
Telefax: +49 351

www.sachsen.de

Aktenzeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
64-4000/11/7-2021/25200

Ihr Zeichen  
StB 11/7123.10/6-1-3172053

Ihre Nachricht vom  
17. April 2020

Dresden,

5. Mai 2021

Zurück zu den  
audiotexten

Hausanschrift  
Sächsisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Ver-  
kehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden

Außenstelle  
Ammonstraße 10  
01089 Dresden

www.sachsen.de

Verkehrsbindung:  
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien  
3, 7, 8, 9 - Haltestelle Carolaplatz

\* Information zum Zugang für ver-  
schlüsselte elektronische Dokumente  
unter [www.sachsen.de/kontakt.htm](http://www.sachsen.de/kontakt.htm)

poststelle@sachsen.de

Die Routenwahl hängt von vielen Faktoren ab, z.B. von Weglänge und der Topografie, von Art und Zustand der Oberfläche des Radweges, von der Verkehrsstärke und vom Unfallgeschehen auf der Straße sowie von der sozialen Kontrolle und der Art des Radverkehrs (touristisch oder Alltag).

Zumeist sind bei Inkaufnahme von mehr oder weniger erheblicher Umwegigkeit alternative Straßen und Wege vorhanden. Eine Benutzungspflicht und ein Verbot der Benutzung der Bundesstraße ist jedoch straßenverkehrsrechtlich zumeist nicht umsetzbar, womit ein Teil der Entflechtungswirkung verloren geht. Zur Reduzierung des Flächenbedarfs, des Eingriffs in sensible Bereiche und vor allem, um eine schnellere und zumeist wirtschaftliche Umsetzung zu ermöglichen, ist die Nutzung vorhandener Straßen und Wege dennoch zu befürworten.

Die Gemeinden verfügen über die besten Ortskenntnisse. Sie kennen das aktuelle und zukünftige Quell-Ziel-Verkehrsaufkommen in ihrem Gemeindegebiet. Wenn nach objektiven Gesichtspunkten durch den Planer und in Abstimmung mit der Gemeinde eine Entflechtung der Verkehrsarten über „andere Wege“ für zweckmäßig erachtet wird und betroffene Gemeinden, Polizei und Verkehrsbehörde dieser Radwegführung zustimmen, sollte eine Vereinbarung mit der Gemeinde abgeschlossen werden. Diese Vereinbarung muss beinhalten, dass eine Entflechtung der Verkehrsarten durch die angedachte Radverkehrsführung gewährleistet wird und infolgedessen an der zugehörigen Bundesstraße nach Realisierung kein weiterer Bedarf eines straßenbegleitenden, unselbstständigen Radweges mehr besteht. Die Gemeinde sollte dann in der Regel die Baulast übernehmen.

### Konzept Nachrüstung

Grundlagen für Planung und Bau von Radwegen an Bundesstraßen sind die Radverkehrskonzeptionen des Freistaates Sachsen 2014 und 2019. In einem multikriteriellen Bewertungsverfahren wurden für die Bereiche außerhalb der Ortsdurchfahrten die Erforderlichkeiten von Radwegen ermittelt und Prioritätenreihenungen vorgenommen. Dabei wurden relevante Kriterien (Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil, prognostizierter Radverkehr, Streckenführung, Verkehrssicherheit etc.) in die Betrachtungen einbezogen. In der Radverkehrskonzeption 2014 wurde ein Radwegebedarf an Bundesstraßen von rund 416 km (Klassen A und B) ermittelt. Vorrangig werden die Maßnahmen der höchsten Priorität (Klasse A) mit rund 300 km Gesamtlänge bearbeitet, die sich in unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsständen befinden. Rund 70 km sind fertig gestellt.

Aufgrund geänderter Randbedingungen (Verkehrsmengen, Verkehrsverlagerungen etc.) wurde der Bedarf für Radwege an Bundesstraßen mit dem Schwerpunkt auf Lückenschlüsse in der neuen Radverkehrskonzeption 2019 fortgeschrieben: Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 (1).pdf

In die Bewertungen wurden die noch nicht in Planung befindlichen Maßnahmen der Klasse B einbezogen. Im Ergebnis wurde ein weiterer Bedarf von rund 171 km ermittelt. Diese Maßnahmen werden teilweise auch im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben realisiert. In dieser Bewertung wurde noch nicht geprüft, ob bereits eine

geeignete Verbindung für den Radverkehr besteht. Dies ist Teil der Entwurfsplanung Leistungsphasen 1+2.

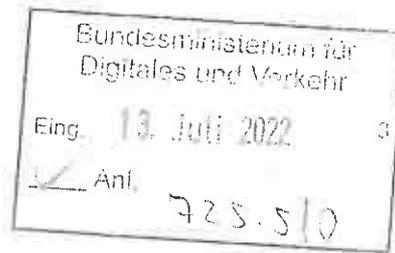
Die Umsetzung erfolgt sukzessive im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Kapazitäten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass ein bestätigter Bedarf von rund 240 km (Klasse A) sowie von rund 665 km aus der Radverkehrskonzeption 2019 für Radwege an Staatsstraßen durch die Straßenbauverwaltung zu bearbeiten ist.

Um in überschaubaren Zeiträumen substanzielle Fortschritte zu erzielen, sollen im Zusammenwirken mit der kommunalen Ebene verstärkt andere Straßen und Wege zur Radwegführung im Einklang mit den Möglichkeiten des benannten ARS einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jens Albrecht  
Abteilungsleiter

Dieses Schreiben wurde elektronisch erzeugt und ist daher ohne Unterschrift gültig.



SACHSEN-ANHALT  
Ministerium für  
Infrastruktur und Digitales

Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt  
Postfach 3653 • 39011 Magdeburg

Bundesministerium für Digitales  
und Verkehr  
Referat StB 20  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin



1. v. Hr. [redacted] ✓  
2. zur Kündigung beh. über Reg StB 20  
S10 26 über Reg StB 20

### Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes 2020

hier: Planung straßenbegleitender Radwege im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalt

Bezug: (a) ARS Nr. 12/2020 des BMVI vom 17.04.2020  
(Az: StB 11/7123.10/6-1-3172053)  
(b) Bericht des MLV vom 14.04.2021 (Az: 32.31/31700)

Anlagen: (1) Kurzdokumentation zur Erarbeitung des Landesradverkehrsnetzes 2020 (Mai 2021)  
(2) Erlass des MID zur Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes 2020 vom 14.06.2022  
(Az: 3-32-37/31710)

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV; vormals BMVI) hat mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 12/2020 vom 17.4.2020 (Bezug zu (a)) die Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Fassung 2020, bekannt gemacht und gleichzeitig um einen Erfahrungsbericht zur Anwendung dieser Grundsätze und Vorlage eines Konzeptes zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen gebeten.

Mit Schreiben vom 14.04.2021 (Bezug zu (b)) hat die AV Sachsen-Anhalt entsprechend berichtet. In diesem Bericht wurde auch auf die zu diesem Zeitpunkt laufende Erarbeitung des Landesradverkehrsnetzes (LRVN)

**Sachsen-Anhalt**  
**#moderndenken**

Die Landesregierung bittet:  
Machen Sie mit – Impfen schützt Sie und andere!  
Gemeinsam gegen Corona.

Magdeburg, 14. Juli 2022  
Ihr Zeichen/Ihre Nachricht:

Mein Zeichen/  
Meine Nachricht:  
3-32-37/31702  
Bearbeitet von [redacted]  
Tel.: (0391) 567 [redacted]

Turmschanzenstraße 30  
39114 Magdeburg

Tel.: (0391) 567 - 01  
Fax: (0391) 567 - 75 10

E-Mail:  
poststelle-mid@sachsen-anhalt.de  
Internet:  
<https://www.mid.sachsen-anhalt.de>

Verkehrsbindung:  
Straßenbahn Linien 4 und 6,  
- Richtung: Herrenkrug,  
Haltest.: Turmschanzenstr.

Landeshauptkasse  
Sachsen-Anhalt  
Deutsche Bundesbank  
IBAN  
DE21 8100 0000 0081 0015 00  
BIC MARKDEF1810

2020) eingegangen und auf die damit verbundenen erforderlichen Regelungen zum weiteren **Um-**gang mit den **Radwegebedarfsplänen** Bund und Land abgestellt.

Zum aktuellen Stand **berichte** wie folgt:

Das Landesradverkehrsnetz 2020 (LRVN 2020) wurde mit Beschluss der Landesregierung vom 01.06.2021 festgelegt. Es zeigt die prioritären Bedarfe zur Herstellung eines **flächendeckenden** und lückenlosen Radverkehrsnetzes für den **Alltagsradverkehr** für Verbindungen mit hohem Nutzerpotenzial auf. Dabei **handelt** es sich **jedoch** nicht um ein starres **Netzkonzept**. **Aktuelle Entwicklungen** und neue **Rahmenbedingungen** sowie die Umsetzung von **alternativen Wegeführungen** und Radwegevorhaben auch außerhalb des **LRVN 2020** werden zu einer Anpassung und Weiterentwicklung des Landesradverkehrsnetzes beitragen. Das LRVN 2020 ist nunmehr das **Handlungsinstrument** für die **Radverkehrsplanung** bzw. die Konzeption zur Nachrüstung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen im Land Sachsen-Anhalt.

Mit Erlass des **MID** vom 14.06.2022 wurde das LRVN 2020 als Basis für die Planung und den Bau von straßenbegleitenden Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen (innerorts und außerorts) in der Zuständigkeit der **Straßenbauverwaltung** Sachsen-Anhalt eingeführt. Gleichzeitig wurden die Radwegebedarfspläne Bund und Land 2016 abgelöst.

Hiermit werden die entsprechende Kurzdokumentation zur Herangehensweise im Rahmen der Aufstellung des LRVN 2020 (sh. Anlage 1) sowie der o.g. **Einführungserlass** zum LRVN 2020 (sh. Anlage 2) zur Kenntnis **übergeben**. Ich bitte **darum**, das Referat StB 26 **ebenfalls darüber** zu **informieren**.

Im Auftrag

  
Spring



Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt  
Postfach 3653 - 39011 Magdeburg

Landesstraßenbaubehörde  
Sachsen-Anhalt  
- Zentrale -  
Hasselbachstraße 6 / Haus 5  
39104 Magdeburg

### Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes 2020

hier: Planung straßenbegleitender Radwege im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in der Zuständigkeit der Landesstraßenbaubehörde  
Anlage: Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt (Stand Mai 2021)

Das Landesradverkehrsnetz 2020 (LRVN 2020) wurde mit Beschluss der Landesregierung vom 01.06.2021 festgelegt. Es zeigt die prioritären Bedarfe zur Herstellung eines flächendeckenden und lückenlosen Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr für Verbindungen mit hohem Nutzerpotenzial auf. Dabei handelt es sich jedoch nicht um ein starres Netzkonzept. Aktuelle Entwicklungen und neue Rahmenbedingungen sowie die Umsetzung von alternativen Wegeführungen und Radwegvorhaben auch außerhalb des LRVN 2020 werden zu einer Anpassung und Weiterentwicklung des Landesradverkehrsnetzes beitragen.

Hiermit wird das LRVN 2020 als Basis für die Planung und den Bau von straßenbegleitenden Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen (innerorts und außerorts) in der Zuständigkeit der Landesstraßenbaubehörde eingeführt. Gleichzeitig werden die Radwegedarfspläne Bund und Land 2016 abgelöst.

Magdeburg, 19. Juni 2022

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht:

Mein Zeichen/

Meine Nachricht:

3-32-37/31710

Bearbeitet von: [REDACTED]

Tel.: (0391) [REDACTED]

Turmschanzenstraße 30  
39114 Magdeburg

Tel.: (0391) 567 - 01

Fax: (0391) 567 - 75 10

E-Mail:  
poststelle-mid@sachsen-anhalt.de  
Internet:  
<https://www.mid.sachsen-anhalt.de>

Verkehrsanbindung:  
Straßenbahn Linien 4 und 6,  
- Richtung: Herrenkrug,  
Haltest.: Turmschanzenstr.

Sachsen-Anhalt  
#moderndenken

Die Landesregierung bittet:  
Machen Sie mit – Impfen schützt Sie und andere!  
Gemeinsam gegen Corona.

Landeshauptkasse  
Sachsen-Anhalt  
Deutsche Bundesbank  
IBAN  
DE21 8100 0000 0001 0015 00  
BIC MARKDEF1310

Bei der Umsetzung des LRVN 2020 sind folgende Maßgaben zu beachten:

Bei der Planung von straßenbegleitenden **Radwegen** im Zuge von Bundes- und Landesstraßen sind die mit dem LRVN beschlossenen „Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt“ in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Bereits in Planung befindliche Radwegvorhaben werden weitergeführt und umgesetzt.

**Dies gilt** auch für die mit **Erlass** vom 08.02.2019 (Az.: 32.31/31711, Radfahrstreifen im Zweirichtungsverkehr außerorts) festgelegten Vorhaben.

**Netzlücken** im LRVN 2020 sind prioritär zu behandeln und durch die Errichtung einer Radverkehrsanlage zu schließen.

Netzlücken liegen vor, wenn keine **nutzbare** Radverkehrsanlage bei den folgenden zulässigen **Höchstgeschwindigkeiten** und **Verkehrsbelastungen** vorhanden ist:

innerorts

ab 5.000 Kfz/Tag bzw. 500 Kfz/h,

außerorts

bis einschließlich 70 km/h ab 4.000 Kfz/Tag bzw. 400 Kfz/h und  
über 70 km/h ab 2.500 Kfz/Tag bzw. 250 Kfz/h.

Auf Verbindungen im sogenannten **Übergangsbereich** ist die Führung im Mischverkehr grundsätzlich zulässig. Für diese Verbindungen ist (insbesondere auch bei der Planung von Um- und Ausbaumaßnahmen an der **Straße**) im Einzelfall zu prüfen, ob aufgrund **besonderer Rahmenbedingungen** neben der Führung im Mischverkehr ein **Zusatzangebot** erforderlich ist.

In den Übergangsbereich fallen Verbindungen ohne **nutzbare Radverkehrsanlage** bei den folgenden zulässigen **Höchstgeschwindigkeiten** und **Verkehrsbelastungen**:

innerorts

ab 3.000 Kfz/Tag bzw. 300 Kfz/h,

außerorts

bis einschließlich 70 km/h ab 2.500 Kfz/Tag bzw. 250 Kfz/h und  
über 70 km/h ab 1.000 Kfz/Tag bzw. 100 Kfz/h.

Die **Schaffung** eines Zusatzangebotes ist **angezeigt**, wenn:

- a) die Straßenbreite weniger als 6,25 m<sup>1</sup> (außerorts) bzw. 5,75 m<sup>2</sup> (innerorts) beträgt,
- b) der Schwerverkehrsanteil über 10 Prozent liegt,
- c) die **Strecke** eine Längsneigung (Steigung in Fahrtrichtung) von **mindestens** 5 Prozent (gemäß Tab. 30 ERA 2010),

<sup>1</sup> Die Straßenbreite von 6,25 m ermittelt sich durch die Aufsummierung folgender Breiten: 1,25 m Fahrrad mit Anhänger, 2,00 m Überholabstand gemäß § 5 (4) StVO und 3,00 m Lkw/Bus.

<sup>2</sup> Die Straßenbreite von 5,75 m ermittelt sich durch die Aufsummierung folgender Breiten: 1,25 m Fahrrad mit Anhänger, 1,50 m **Überholabstand** gemäß § 5 (4) StVO und 3,00 m Lkw/Bus.

- d) die Strecke eine starke Kurvigkeit von 250 gon/km Streckenlänge aufweist (Datengrundlage ist TT-SIB),
- e) auf dem Streckenabschnitt eine überregionale touristische Radroute gemäß LRVP 2030 geführt wird,
- f) ein regelmäßiges hohes **Radverkehrsaufkommen** insbesondere auch durch vulnerable Personen durch beispielsweise die Anbindung von **SPNV-Haltepunkten**, Bushaltestellen des **Bahn-Bus-Landesnetzes**, Schulen und Freizeiteinrichtungen (**landesbedeutsame** Freizeiteinrichtungen sowie **wichtige Großobjekten in Einzellage** > 20 ha) zu erwarten ist oder
- g) der **Abschnitt** eine Lücke **zwischen** vorhandenen Radverkehrsanlagen darstellt, die auf kurzen Abschnitten einen ungeschützten Führungswechsel des Radverkehrs mit einem erhöhten **Gefahrenpotenzial** bedingen.

Wenn bei der **Einzelfallprüfung** nur der Punkt a) mit ja bestätigt wird, ist mit Blick auf den Flächenbedarf und die **Eingriffe** in Natur und **Landschaft** zu **prüfen**, ob die Straße auf 6,25 m bzw. 5,75 m **verbreitert** werden kann.

**Unfallhäufungsstellen** und -linien sind hier ausgenommen, da sie **grundsätzlich** gesondert zu betrachten sind.

Die vorstehenden Regelungen sind auf allen Straßen (auch außerhalb des LRVN 2020) anzuwenden.

Der Bestand der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen ist zu erhalten und im Zuge von Um- und Ausbaumaßnahmen an den **Zielstandard** anzupassen, **unabhängig** davon, ob eine bestehende **Radverkehrsanlage** Bestandteil des Landesradverkehrsnetzes ist.

Will ein anderer Baulastträger eine Radverkehrsanlage an einer **Bundes-** oder **Landesstraße** errichten, die in die Baulast des **Bundes** oder Landes übergeht, und sind die Kriterien für die Umsetzung einer Radverkehrsanlage erfüllt, wird die Umsetzung des Vorhabens durch das Land im Rahmen der **bestehenden** personellen und finanziellen **Kapazitäten** unterstützt, auch wenn diese Verbindung nicht Bestandteil des LRVN ist.

Dabei sind ergänzend zu den bestehenden **Regelungen** folgende **Vorgaben** zu beachten:

Die Übernahme der **Investitionskosten** (Bau- und Grunderwerbskosten) zu Lasten des Bundes oder Landes erfolgt in **Abhängigkeit** der für diesen Verwendungszweck gemäß der **mittelfristigen** Finanzplanung voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Planungskosten werden ausschließlich für Vorhaben des LRVN (Netzlücke oder Nachweis der Notwendigkeit einer **Radverkehrsanlage** im Einzelfall) zu Lasten des Landes in **Abhängigkeit** der für diesen Verwendungszweck gemäß der **mittelfristigen** **Finanzplanung** voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel übernommen.

Die Priorisierung der in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung liegenden Radwegvorhaben des LRVN 2020 erfolgt **eigenverantwortlich** durch die Regionalbereiche in Abstimmung mit den Landkreisen.

Über den Stand der Planung bzw. baulichen Umsetzung befindlichen Radwegvorhaben im Zuge von **Bundes-** und Landesstraßen (eigene Vorhaben und Vorhaben **Dritter**) ist dem MID im Vorfeld der turnusmäßigen **Planungsbesprechungen** jeweils zum 28.02. und 31.08. eines Jahres zu **berichten**. Hierfür sind in der bekannten Tabellenform **ausschließlich alle in Planung bzw. in Bau befindlichen Vorhaben** sowie die Vorhaben des Erlasses vom 08.02.2019 (Az.: 32.31/31711, Radfahrstreifen im Zweirichtungsverkehr außerorts) mit den entsprechenden **Angaben** aufzunehmen.

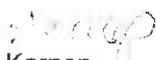
Die Erlasse vom 27.01.2017 (per Mail, Az.: ohne) und 19.07.2018 (Az.: 32.31-30600) werden hiermit **aufgehoben**. **Soweit andere Erlasse**, z. B. der **Erlass** vom 07.12.2016, **fachliche** Regelungen zur **Umsetzung der Radwegebedarfspläne** beinhalten, behalten diese Regelungen weiterhin ihre Gültigkeit. Einzig die **organisatorischen Festlegungen** dieser **Erlasse** (z. B. Festlegung von Punktgrenzwerten zur **Abarbeitung der Radwegebedarfspläne**) werden hiermit aufgehoben.

Es ist beabsichtigt alle weiteren **Radwegeerlasse** in einem Erlass zusammenzufassen und in diesem Zusammenhang auf ihre Gültigkeit zu prüfen und ggf. um weitere erforderliche Regelungen zu ergänzen. Sofern sich in diesem Übergangszeitraum Fragestellungen oder Unklarheiten ergeben, wird um Information bzw. Abstimmung gebeten.

Die aktuellen Qualitätsstandards sind auf der Internetseite des MID abrufbar.

Für den Abruf von **Informationen** zum LRVN 2020 und weiterführende **Fachinformationen** erhalten die Beschäftigten der LSBB einen Zugriff auf das Amtliche Landes-Radverkehrsinfrastruktur-Informationssystem (ALRIS). Die für die Nutzung von ALRIS erforderlichen technischen Voraussetzungen sind bis zum 30.09.2022 zu schaffen.

Im Auftrag

  
Karnop



Quelle: pixabay.com, 2020



**SACHSEN-ANHALT**  
Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr

# **LRVN 2020**

## **Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt**

**- Kurzdokumentation -**



 **SACHSEN-ANHALT #moderndenken**

[www.sachsen-anhalt.de](http://www.sachsen-anhalt.de)



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr

# LRVN 2020

## Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt

### Kurzfassung

Mai 2021

#### Inhalt

1. Einführung .....	3
2. <b>Projekt</b> ablauf und Beteiligung .....	5
3. Qualitätsstandards .....	8
4. Netzkonzeption .....	10
5. Zentrale Ergebnisse der <b>Netz</b> konzeption .....	15
6. Ausblick auf eine <b>Umsetzung</b> strategie .....	20

## 1. Einführung

Obwohl die täglich zurückgelegten Wege in Sachsen-Anhalt im Mittel nur 15,5 Kilometer weit und 70 Prozent der Wege kürzer als 10 Kilometer<sup>1</sup> sind, ist das individuelle **Mobilitätsverhalten** in Sachsen-Anhalt sehr stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Dieser hat sich in den letzten zehn Jahren sogar noch erhöht. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten nachhaltiger Verkehrsträger trägt erheblich zur Reduzierung der Treibhausgase, zur Verbesserung der biologischen Vielfalt, zur Gesundheitsförderung, zur Verringerung der Umweltverschmutzungen und damit zur Verbesserung urbaner Lebensqualität bei. Insofern müssen Anreize geschaffen werden, die dazu beitragen, das individuelle Mobilitätsverhalten zu verändern und den Umweltverbund zu stärken.

Gleichzeitig gewinnt das Land aus dem Ineinandergreifen und der Vernetzung städtischer und ländlicher Räume eine hohe Lebensqualität. So soll der Auf- und Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote und attraktiver Verkehrsinfrastrukturen den Zugang zu Wohn- und Arbeitsorten eröffnen. Die Frage, wie die Menschen in Zukunft leben, muss sowohl im Kontext von Stadt-Umland-Beziehungen als auch für den ländlichen Raum gedacht werden. Es gilt zukunftsweisende Lösungen zur Sicherung der Mobilität und Daseinsvorsorge sowie zur besseren Vernetzung von Stadt und Land zu entwickeln. Die Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“<sup>2</sup> empfiehlt den Ländern und Kommunen deshalb, die Verbindungen zwischen den Ballungsräumen, den umliegenden Städten und Gemeinden sowie derselben untereinander unter anderem durch den Ausbau des Radverkehrsnetzes zu verbessern, um unzureichende Mobilitätsangebote und Defizite im Sinne der Daseinsvorsorge abzubauen.

Die Stärkung des Radverkehrs, der im urbanen Raum einschließlich Einzugsbereich das höchste Verlagerungspotenzial hin zu einer treibhausgasneutralen und **pandemie-resilienten Mobilität aufweist**, hat für Sachsen-Anhalt eine hohe Priorität. Denn der Radverkehr verbessert nicht nur die Lebensverhältnisse in den Städten und ländlichen Räumen, er sichert gleichzeitig die Mobilität vieler Menschen. Unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage oder körperlichen **Einschränkungen** ist mit dem Fahrrad eine **selbstbestimmte Mobilität** für alle **Bevölkerungsgruppen möglich**. Unter diesen Aspekt fällt auch die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule und in der Freizeit zu den Kinder-, **Jugend-** und Sporteinrichtungen sowie die eigenständige Mobilität von älteren und **mobilitätseingeschränkten** Personen. Das Fahrrad leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am **gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben**. Elektrofahrräder und eine verbesserte **Verbindung** mit dem SPNV und ÖPNV<sup>3</sup> verstärken durch eine größere **Reichweite** die **positiven Effekte** und führen dazu, dass der Radverkehr in der Alltagsmobilität der Menschen immer stärker an **Bedeutung** gewinnt. Im **Landesradverkehrsplan 2030** ist der Aufbau eines **flächendeckenden Landesradverkehrsnetzes** deshalb als zentrales Projekt verankert. Ziel ist es, ein **lückenloses und komfortabel befahrbares Netz** für den **Alltagsradverkehr** zu entwickeln.

<sup>1</sup> Mobilität in Deutschland, **Tabellarische Grundauswertung**, BMVI, 2018

<sup>2</sup> Unser Plan für **Deutschland – Gleichwertige Lebensverhältnisse überall** –, BMI, 2019

<sup>3</sup> SPNV und ÖPNV = **Schienenpersonennahverkehr** und **Öffentlicher Personennahverkehr**

Ein wesentlicher Grundgedanke der Netzkonzeption ist die Einbeziehung bereits bestehender Infrastruktur, unabhängig von der Baulastträgerschaft. Dazu zählen unter anderem **straßenbegleitende** Radwege, das ländliche Wegenetz oder innerörtliche Straßen und Radwege. Durch Um- und Ausbau **beziehungsweise** die grundhafte Erneuerung des Bestandes sollen darüber hinaus marode Wegeführungen für den Radverkehr kurzfristig nutzbar gemacht werden. Durch die klassische Verknüpfung des Radverkehrs mit dem SPNV und ÖPNV sowie durch die Ausbildung moderner **Umsteigepunkte** zur wahlfreien Kombination aller **Verkehrsmittel** (**Bike&Ride**, **Park&Ride/Bike** und **Sharing&Ride/Bike**) sollen intermodale und multimodale **Wegekett**en unterstützt und gefördert werden.

Für die Umsetzung des **Landesradverkehrsnetzes** bedarf es einer veränderten **Herangehensweise**, einer Bündelung der **Zuständigkeiten** und Kapazitäten sowie einer koordinierten Zusammenarbeit des Landes und der Kommunen. Die Entwicklung des **Landesradverkehrsnetzes** erfolgte daher in enger Abstimmung mit den Landkreisen und Gemeinden.

Für die Alltagstauglichkeit ist es von hoher Bedeutung, dass wichtige Quellen und Ziele möglichst direkt angebunden werden. Insofern wurden neben den Ober-, Mittel- und Grundzentren auch die SPNV-Stationen und Bushaltestellen des **Bahn-Bus-Landesnetzes** angebunden. Weitere wichtige Zielpunkte wurden in weiterführenden Schulen und Verwaltungsstandorten gesehen, da an diesen Standorten häufig auch weitere Versorgungsinfrastruktur wie **Lebensmittelgeschäfte** und **Arztpraxen** oder eine **regelmäßige** Verkehrsanbindung mit dem ÖPNV vorzufinden sind. Durch regionale und lokale kommunale Netzkonzepte soll das **Landesradverkehrsnetz** ergänzt und weitere Quellen und Ziele erschlossen werden. Innovative neue Mobilitäts- und Logistikkonzepte werden auf lokaler Ebene dazu beitragen, das **Mobilitätsverhalten** nachhaltig zu verändern. Die Beseitigung der Netzlücken aber auch die Einführung und Umsetzung von Qualitätsstandards sollen die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen und zur Umsetzung der Vision Zero beitragen.

## 2. Projektlauf und Beteiligung

Das Projekt gliedert sich in mehrere Teilschritte (siehe **Abbildung 1**) und startete im Dezember 2019 mit der Übergabe aller vorliegenden Informationen an die beauftragten Planungsbüros, der Einberufung einer begleitenden Planungsgruppe und der schriftlichen Information aller Kommunen. Die Kommunen erhielten gleich zu Projektbeginn die Gelegenheit, ihrerseits vorliegende Konzepte und Planungen für die Netzkonzeption bereitzustellen.



Abbildung 1: Teilschritte des Projektes

Neben den Abstimmungsgesprächen zwischen dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr als Auftraggeber und den beauftragten Planungsbüros war der wichtigste Bestandteil des Projektes die fortlaufende Begleitung aller **Teilschritte** durch die Planungsgruppe. In dieser sind vertreten:

- das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (MLV),
- das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung (MW),
- das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie (MULE),
- das Ministerium für Bildung (MB),
- die Landesstraßenbaubehörde (LSBB),
- das Landesamt für Vermessung und Geoinformation (LVermGeo),
- die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH),
- die Industrie- und Handelskammer Magdeburg (IHK) sowie
- Vertreter/innen der Landkreise Altmarkkreis Salzwedel, Anhalt-Bitterfeld, Börde, Burgenlandkreis, Harz, Jerichower Land, Mansfeld-Südharz, Saalekreis, Salzlandkreis, Stendal und Wittenberg sowie Vertreter/innen der drei kreisfreien Städte Magdeburg, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau.

Die enge Zusammenarbeit der Vertreter/innen der Landes- und der Kommunalebene bei diesem Projekt trägt wesentlich dazu bei, dass das **Landesradverkehrsnetz** künftig von allen beteiligten Baulastträgern mitgetragen wird. Darüber hinaus dient die Projektgruppe auch dem allgemeinen fachlichen Austausch und der Vertiefung der **Zusammenarbeit** bei anderen Radverkehrsprojekten.

Am Projektverlauf und den Beteiligungsschritten (siehe Abbildung 2) wird ersichtlich, wie die einzelnen Beteiligungsphasen mit den Meilensteinen des Projektes korrespondieren.

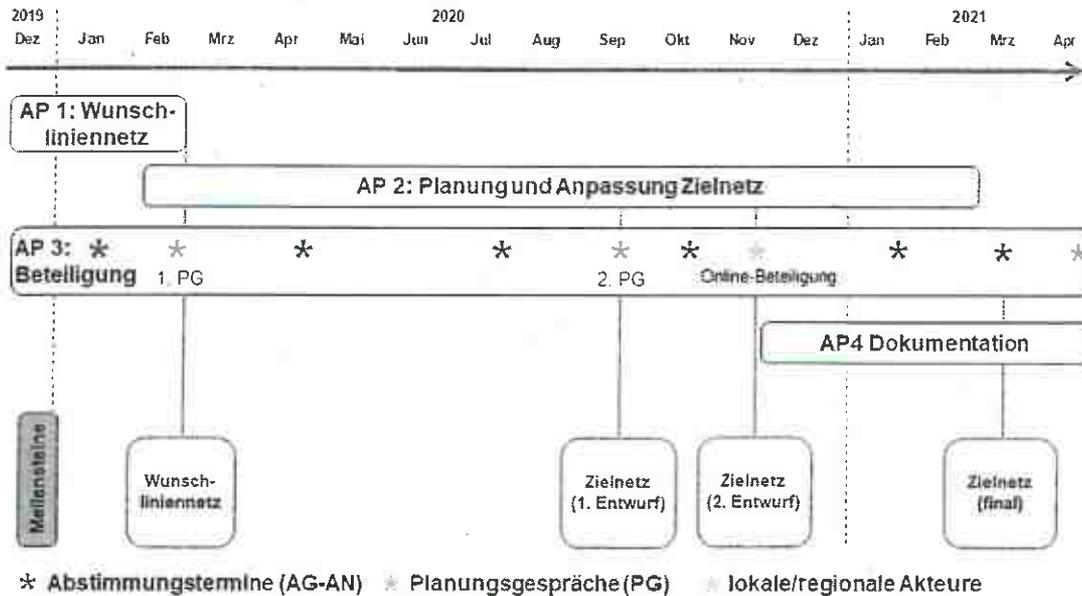


Abbildung 2: Projektverlauf und Beteiligungsschritte

Das erste Planungsgespräch fand am 27.02.2020 statt. Ziel war die Vorstellung des Projektes und der einzelnen Projektschritte, die gemeinsame Festlegung der **Qualitätsstandards**, denen die Infrastruktur für den **Alltagsradverkehr** künftig genügen muss sowie die Festlegung der **Vorgehensweise** zum **Aufbau des Landesradverkehrsnetzes**. Die **eigentliche Netzkonzeption** gliederte sich in die **Festlegung des sogenannten Wunschliniennetzes** und die **Ableitung des Zielnetzes**, das nun als **Landesradverkehrsnetz**, kurz **LRVN 2020** vorliegt.

Um die Zusammenarbeit und Abstimmungsprozesse zum Wunschliniennetz und später zum Zielnetzentwurf optimal begleiten zu können, wurde basierend auf dem Sachsen-Anhalt-Viewer durch das Landesamt für Vermessung und Geoinformation der sogenannte **LRVN-Viewer** entwickelt. Alle relevanten Planungsschritte wurden hier, zunächst **eingeschränkt** für die Mitglieder der Planungsgruppe und später im Rahmen der **Online-Beteiligung** dann öffentlich, abgebildet. Dies erleichterte den **Planungs- und Abstimmungsprozess** für alle Beteiligten wesentlich. So konnte der Entwurf des **Wunschliniennetzes** mit der Planungsgruppe im Detail diskutiert und der Entwurf des **Zielnetzes** vorab zur Ansicht und Prüfung zur **Verfügung** gestellt werden.

Das zweite Planungsgespräch Anfang September 2020 musste **pandemiebedingt** als Videokonferenz durchgeführt werden. Hier wurde noch einmal **zusammenfassend** die Methodik zur **Ableitung des Zielnetzes** aus dem **Wunschliniennetz** vorgestellt und im Anschluss daran in den sogenannten **„Kreisforen“** mit den **Landkreisen** und **kreisfreien Städten** die **Linienverläufe des Zielnetzes** im Detail besprochen.

Aufbauend auf den Gesprächen in den Kreisforen erfolgte die Finalisierung des Netzentwurfs und die grobe Vorbewertung der einzelnen Netzbestandteile anhand von Orthofotos und Informationen aus den zugelieferten Netzplanungen der Kommunen. Der Beteiligungsprozess wurde durch die Covid-19-Pandemie zwar eingeschränkt, konnte aber dennoch in der geplanten engen Abstimmung mit den relevanten Akteuren erfolgen und der angedachte Projektzeitplan somit eingehalten werden.

Im letzten Teilschritt der Netzkonzeption wurden noch einmal alle Kommunen und die Regionalbereiche der Landesstraßenbaubehörde intensiv in die Planung einbezogen. Darüber hinaus hatten die Regionalen Planungsgemeinschaften, die benachbarten Bundesländer, der ADFC, der ADAC und weitere Akteure die Möglichkeit, sich zu beteiligen. Ziel der finalen Beteiligung war es, noch einmal alle Kommunen auf das Projekt aufmerksam zu machen, durch die Einbeziehung, die Akzeptanz der Planung auf allen Ebenen zu steigern und das lokale Wissen der Kommunen zu nutzen, um das Netzkonzept in Detaillierungsgrad und Qualität zu verbessern.

Die ursprünglich für diesen letzten Beteiligungsschritt geplanten Regionalkonferenzen konnten pandemiebedingt nicht durchgeführt werden und wurden deshalb durch ein umfangreiches Online-Beteiligungsverfahren ersetzt. Im Herbst 2020 wurden alle Kommunen nochmals angeschrieben und über das Projekt informiert. Die Vorträge zur Netzkonzeption und den Qualitätsstandards wurden durch Handouts und Erklärfilme ersetzt und auf der Internetseite des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr veröffentlicht. Die Kommunen wurden gebeten, den Netzentwurf in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu prüfen und Hinweise zur Linienführung sowie zur Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen einzubringen. Über 160 Kommunen haben die Netzplanung mit mehr als 1500 Hinweisen und Anregungen unterstützt. Das zeigt, welche Bedeutung das Thema Radverkehr auf allen Ebenen im Land inzwischen einnimmt. Auf der Grundlage der zahlreichen Hinweise wurde das Zielnetz bis zum März 2021 überarbeitet und finalisiert.

Auch nach der Einarbeitung der Hinweise aus der Online-Beteiligung werden Teile des Netzkonzeptes noch zur Diskussion stehen, weil beispielsweise weitere Routenführungen in den Blickpunkt geraten oder grundlegende Informationen beispielsweise zur Bestandsqualität oder die Verkehrsbelastung von Straßen bei der Netzplanung noch nicht vorlagen. Gleichwohl liegt mit dem LRVN 2020 erstmals eine übergeordnete baulastträgerübergreifende Planungsgrundlage für die Umsetzung eines landesweiten alltagstauglichen Radverkehrsnetzes vor.

Ein wichtiger und maßgeblicher Schritt wird die Entwicklung einer Umsetzungsstrategie, die alle Baulastträger gleichermaßen einbezieht und deren Leistungsfähigkeit berücksichtigen muss. Für die Umsetzung der kommunalen Maßnahmen bedarf es zudem der Bereitstellung von ausreichend Fördermitteln.

### 3. Qualitätsstandards

Die Radverkehrsanlagen im **Landesradverkehrsnetz** sollen gut befahrbar, ganzjährig nutzbar und sicher gestaltet sein. Aus diesem Grund ist es von wesentlicher Bedeutung, dass im gesamten Land einheitliche **Qualitätsstandards** angewendet werden. Die für die Planung und Umsetzung des **Landesradverkehrsnetzes** definierten Qualitätsstandards basieren auf den im Jahr 2020 geltenden gesetzlichen Grundlagen und technischen Regelwerken. Die Qualitätsstandards aus anderen Bundesländern dienen darüber hinaus als Orientierungshilfe. Diese Grundlagen wurden für das **Landesradverkehrsnetz** Sachsen-Anhalt zusammengefasst und unter **Berücksichtigung landestypischer Besonderheiten** praxisgerecht weiterentwickelt.

Die Qualitätsstandards **umfassen** ein **breites** Spektrum an **Führungsformen**, die in der Handreichung „Qualitätsstandards für die Netzplanung“ im Oktober 2020 begleitend zur Online-Beteiligung veröffentlicht wurden. Die Broschüre steht auf der Internetseite des Ministeriums für **Landesentwicklung** und Verkehr als Download zur Verfügung. In dem Dokument ist dargestellt, welche Führungsformen des Radverkehrs unter welchen **Einsatzbedingungen** künftig in Sachsen-Anhalt zur **Anwendung** kommen sollen und welche Breiten künftig bei der **Planung** zu **berücksichtigen** sind. **Weitere** Vorgaben der Qualitätsstandards betreffen die **Oberflächengestaltung**, den Einsatz von **Markierungselementen**, die Beleuchtung und Querungsstellen.

Für die Umsetzung des **Landesradverkehrsnetzes** soll soweit wie möglich auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden, die bereits den Anforderungen entspricht oder durch Um- und Ausbau oder grundlegende Erneuerung entsprechend ertüchtigt werden kann. Diese Vorgehensweise schont die Umwelt, verringert den finanziellen und **personellen** Aufwand und beschleunigt die Umsetzung des **Landesradverkehrsnetzes**.

Für die **Bestandsinfrastruktur**, wurde deshalb ein **Mindeststandard** definiert. Dieser **beschreibt** die **tolerierbare Mindestqualität**, die eine **vorhandene Radverkehrsanlage** aufweisen muss, damit sie zunächst bis zu einer Ertüchtigung weiter genutzt werden kann. Dieser Mindeststandard orientiert sich an den Vorgaben der VwV-StVO<sup>4</sup>. Perspektivisch sollen Radverkehrsanlagen im **Mindeststandard** an den sogenannten Zielstandard angepasst werden.

Der **Zielstandard** orientiert sich weitestgehend an den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Stand 2010) und definiert, welche **Ausstattungsmerkmale** eine Radverkehrsanlage im Neubau oder nach **Grunderneuerung** mindestens haben soll. **Unabhängig** von der Führungsform ist die für den **Zielstandard** **definierte** Breite nur als das **angestrebte Mindestmaß** zu verstehen, welches eine Radverkehrsanlage des **Landesradverkehrsnetzes** unter normalen Nutzungsbedingungen künftig aufweisen soll. Für jeden Einzelfall ist darüber hinaus zu prüfen, ob der Zielstandard der Nutzungsintensität (dem Radverkehrsaufkommen) tatsächlich gerecht wird, oder ob im Einzelfall ein noch höheres Breitenmaß umzusetzen ist.

---

<sup>4</sup> VwV-StVO = Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung

Bei Sonderführungsformen wie Forstwegen, wasser- oder landwirtschaftlichen Wegen überlagert sich der Radverkehr mit anderen Nutzungen. Insofern müssen diese multifunktionalen **Radverkehrsanlagen** auch für die weitere Zweckbestimmung geeignet und entsprechend ausgestaltet sein, um dauerhaft nutzbar zu bleiben. In Abstimmung mit den zuständigen Ministerien wurden auch für diese **Führungsformen** geeignete Zielstandards festgelegt.

Für **besonders aufkommensstarke**, regionale Verbindungen wurden keine landesspezifischen Vorgaben getroffen. Hier sollen die „Hinweise zu **Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten**“ der Forschungsgesellschaft für **Straßen- und Verkehrswesen** zur Anwendung kommen.

## 4. Netzkonzeption

Üblicherweise erfolgt die Landesplanung des Radverkehrs auf der Ebene überregionaler Verbindungen zwischen Ober- und **Mittelzentren** oder auf der **Ebene überregionaler** touristischer Radrouten. So entstehen grobe Netze, die aufgrund der weiten Entfernungen für den **Alltagsradverkehr** nur bedingt geeignet sind. Im Alltag werden mit dem Rad nur sehr selten Entfernungen von mehr als zehn Kilometern zurückgelegt. Wenn der **Radverkehrsanteil** im Alltagsverkehr gesteigert werden soll, muss der Fokus demnach auf diesen Verbindungen liegen und wichtige Alltagsziele müssen erschlossen werden. Damit ein **lückenloses Netz** entstehen kann, muss die **Tiefe der Planung demnach deutlich** über die Ebene der Landesplanung hinausgehen, hinein in den **Zuständigkeitsbereich der Kommunen**.

Die Entwicklung des **Landesradverkehrsnetzes** erfolgte in drei Schritten:

### Schritt 1 – Wunschliniennetz

Zunächst wurden alle wichtigen Quellen und Ziele im Land **systematisch durch sogenannte Wunschlinien (Luftlinien)** verbunden. Diese **stellen** die Suchkorridore für die Netzplanung dar, zunächst noch ohne einen konkreten Linienvorlauf.



Abbildung 3: Schema Wunschlinie

### Schritt 2 – Routenwahl für das Zielnetz

Die Wunschlinien wurden auf das reale Straßen- und **Wegenetz** übertragen. **Hierbei wurde** nach geeigneter **Infrastruktur** gesucht, die für die Führung des Radverkehrs im Alltag geeignet sein könnte und möglichst **direkt** Quelle und Ziel miteinander verbindet.

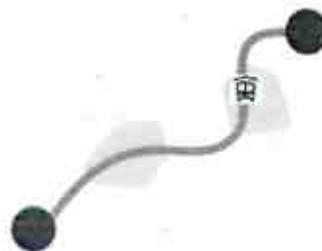


Abbildung 4: Schema Routenwahl

### Schritt 3 – Qualitätsbewertung

Abschließend erfolgte eine erste Qualitätsbewertung des gewählten **Routenverlaufs**. In diesem Schritt wurde geprüft, ob die gewählte **Routenführung** bereits die **Qualitätsstandards** für das **Landesradverkehrsnetz** erfüllt **beziehungsweise** in wie weit der Bestand davon abweicht. In diesem Schritt wurden auch **Netzlücken** identifiziert.



Abbildung 5: Schema Qualitätsbewertung

### Schritt 1: Entwicklung des Wunschliniennetzes

Entsprechend der Zielstellung des Projektes sollten folgende Hauptziele im Landesradverkehrsnetz angebunden werden:

- zentrale Orte (Ober-, Mittel- und Grundzentren),
- Gemeinden und Ortsteile mit **Verwaltungssitz**
- und/oder Gemeinden und Ortsteile mit weiterführenden Schulen
- und/oder Gemeinden und Ortsteile mit SPNV- oder ÖPNV-Verknüpfungsfunktion im Bahn-Bus-Landesnetz.

Im Rahmen des Projektes wurden neben den oben genannten Hauptzielen als **Quellen** alle Gemeinden sowie Ortsteile mit einer Bevölkerungszahl von mindestens 800 Personen gemäß den **Ortsteilbezogenen Bevölkerungszahlen** aus dem **Amtlichen Raumordnungs-Informationssystem** (Stand 2019) als **Quellen berücksichtigt** und in das **Landesradverkehrsnetz** eingebunden. Darüber hinaus wurden auch kleinere Gemeinden und Ortsteile **eingebunden**, wenn sie auf einer der **Netzachsen** lagen.

Die Hauptziele wurden direkt miteinander verbunden. So entstand das sogenannte **Hauptnetz** mit den Hauptnetzachsen (siehe Abbildung 6). Die Quellen wurden soweit möglich direkt über eine der Hauptnetzachsen eingebunden oder alternativ über eigene **Erschließungsachsen**. Im Rahmen des Projektes wurde entschieden, dass die Entfernung einer Quelle zum nächsten Hauptziel gemäß den Vorgaben der Empfehlungen für **Radverkehrsanlagen** (ERA 2010) nicht mehr als zehn Kilometern betragen sollte, da größere Entfernungen für die Mehrzahl der Radfahrenden nicht alltagstauglich sind und das **Pendlerpotenzial** mit dem Rad auf weiteren Strecken deutlich sinkt. So entstand das sogenannte **Erschließungsnetz**.

Außerhalb des Landes wurden in der Regel **Mittelzentren** mit einer **Entfernung bis maximal 20 Kilometer** von der **Landesgrenze** an das **Hauptnetz** angebunden. So wurden im **Landesradverkehrsnetz** auch Pendelverkehre in benachbarte Bundesländer berücksichtigt.

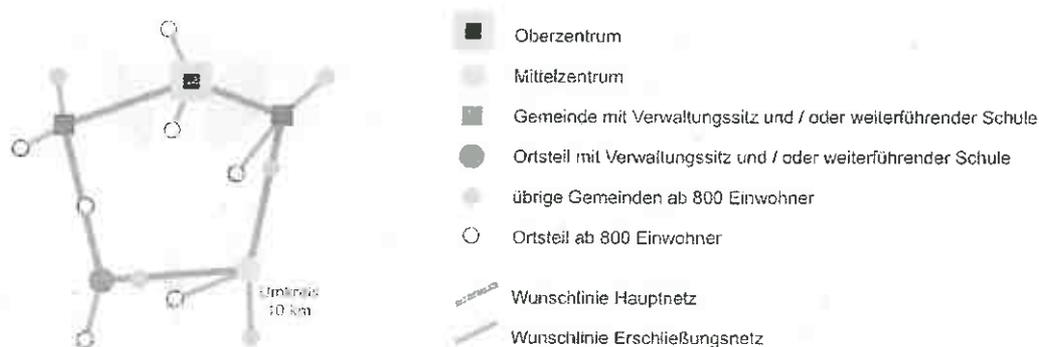


Abbildung 6: Prinzip Wunschliniennetz

## Schritt 2: Routenwahl für das Zielnetz

Das zunächst noch abstrakte **Wunschliniennetz** (siehe auch Abbildung 9) wurde im nächsten Schritt auf das reale Straßen- und Wegenetz übertragen. Um das **Landesradverkehrsnetz** noch stärker auf den **Alltagsradverkehr** auszurichten, wurden die zuvor definierten Quellen und Ziele möglichst direkt miteinander verbunden.

### Routenwahl außerorts



Abbildung 7: Schema außerörtliche Routenwahl

Bei *außerörtlichen Streckenabschnitten* erfolgte die **Routenwahl** unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

Alle Gemeinden und Ortsteile entlang einer Achse wurden direkt an das Netz angebunden. Das bedeutet, dass das Landesradverkehrsnetz in der Regel nicht entlang von **Ortsumgehungsstraßen** verläuft, sondern direkt durch die Gemeinde oder **den Ortsteil**.

Für die Routenwahl zwischen Gemeinden und Ortsteilen wurden zunächst die **Radverkehrskonzepte** der Landkreise und die eingereichten Vorschläge der Gemeinden geprüft und bei entsprechender Eignung übernommen.

So weit **möglich** soll **vorhandene Infrastruktur genutzt werden**, die **bereits den Anforderungen entspricht** oder durch Um- und Ausbau oder grundlegende Erneuerung wieder nutzbar **gemacht** werden kann. Berücksichtigt wurden bei der Netzkonzeption:

- vorhandene **Radverkehrsanlagen** an **klassifizierten Straßen**,
- vorhandene **alltagstaugliche Multifunktionswege** (z. B. ländliches Wegenetz, Wirtschaftswege, Forstwege) in **unmittelbarer Nähe** zur Straße bis *maximal 100 m Entfernung*,
- die Führung im **Mischverkehr** auf (**klassifizierten**) Straßen bei Eignung gemäß den Qualitätsstandards
- sowie andere Wege bei **entsprechender Alltagstauglichkeit**.

Ist keine geeignete **Infrastruktur** im Bestand **vorhanden**, wurde geprüft, ob gemäß den Qualitätsstandards eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zulässig ist. Wenn dies nicht der Fall ist oder eine Beurteilung aufgrund fehlender Angaben zu den Verkehrsbelastungen auf der Straße nicht möglich war, wurde im Zielnetz eine **Netzlücke** ausgewiesen.

### Routenwahl innerorts

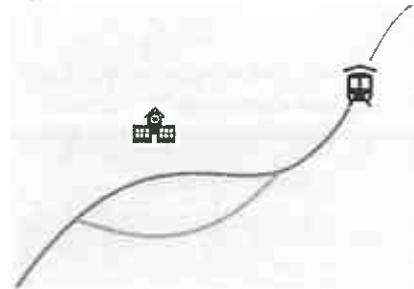


Abbildung 8: Schema innerörtliche Routenwahl

Bei *innerörtlichen Streckenabschnitten* erfolgte die Routenwahl unter **Berücksichtigung** folgender Kriterien:

Für die Führung in den Gemeinden und **Ortstellen** wurden zunächst die **eingereichten Vorschläge** der Kommunen geprüft und bei **entsprechender Eignung übernommen**.

Besonderes Augenmerk lag auf der Anbindung der **alltagsrelevanten Ziele**. Es wurde angestrebt, dass die Führung des **Landesradverkehrsnetzes** höchstens 300 Meter von den definierten Zielen abweicht. Soweit sich dies nicht bereits aus dem Streckenverlauf ergab, wurde eine Priorisierung anhand der folgenden Reihenfolge vorgenommen:

- Anbindung weiterführender Schulen,
- Anbindung der Bahnhöfe
- sowie Anbindung großer Wohngebiete und **Arbeitsplatzstandorte**.

Innerorts wurde zunächst eine Führung an den Hauptverkehrsstraßen **geprüft**, weil so in der Regel **direkte Verbindungen** zu den **Zielen entstehen**. Erschien eine **Realisierbarkeit** an der **Hauptverkehrsstraße** jedoch nicht möglich, erfolgte die Führung über das Nebenstraßennetz.

So entstand Schritt für Schritt das **Zielnetz**. Es enthält die konkreten Linienvläufe, es fehlten zu diesem **Zeitpunkt** der **Bearbeitung** jedoch noch Informationen zur **Qualität** der vorhandenen Infrastruktur.

### **Schritt 3: Qualitätsbewertung**

Im letzten Schritt der Planung wurde eine erste grobe Abschätzung der Qualität der Führung vorgenommen. Diese Einschätzung beruhte auf der Auswertung:

- **vorliegender Radverkehrskonzepte** der **Landkreise** und **Gemeinden**,
- von Datenbanken (zum Beispiel **Radwegebedarfspläne** für Bundes- und Landesstraßen, Zustandserfassung der Radwege an Landesstraßen, Angaben zum ländlichen Wegenetz)
- sowie von **Luftbildern**.

Lag für den betreffenden Abschnitt bereits eine Planung vor, wurde dies entsprechend vermerkt. Unterstützend wurden außerdem **Fahrrad-Routing-Programme** und **Fahrradkarten** zur Bewertung **herangezogen**.

Dokumentiert wurde:

- die Lage (innerorts und außerorts),
- die Führungsform (beispielsweise **straßenbegleitender** Radweg, Wirtschaftsweg oder Schutzstreifen),
- soweit vorhanden die gemessene Breite oder alternativ die aus dem Luftbild ermittelte Breite,
- der **Sicherheitsabstand** zur Fahrbahn
- und die Art der Oberfläche (zum Beispiel Asphalt, Pflaster oder **wassergebundene** Decke).

Im Rahmen der **Qualitätsbewertung** erfolgte dann ein Abgleich zwischen der **Situation** im Bestand mit den für das **Landesradverkehrsnetz** definierten Qualitätsstandards.

Auf dieser Grundlage erfolgte die abschließende **Online-Beteiligung** der Kommunen. Anhand der konkreten Ortskenntnisse konnten zahlreiche weitere Hinweise zur Routenwahl, zu vorliegenden Planungen und Detailinformationen für die **Qualitätsbewertung** in die **Netzkonzeption** einfließen. Auf der Grundlage der **Online-Beteiligung** wurde der Entwurf des **Landesradverkehrsnetzes** dann finalisiert.

## 5. Zentrale Ergebnisse der Netzkonzeption

Das Wunschniennetz (siehe Abbildung 9) umfasst unter den gesetzten Kriterien im aktuellen Planungsstand eine Gesamtlänge von rund 4.200 Kilometern. Davon entfallen zirka 3.400 Kilometer auf die meist durchgängigen Hauptachsen und zirka 800 Kilometer Netzlänge auf Erschließungsachsen.

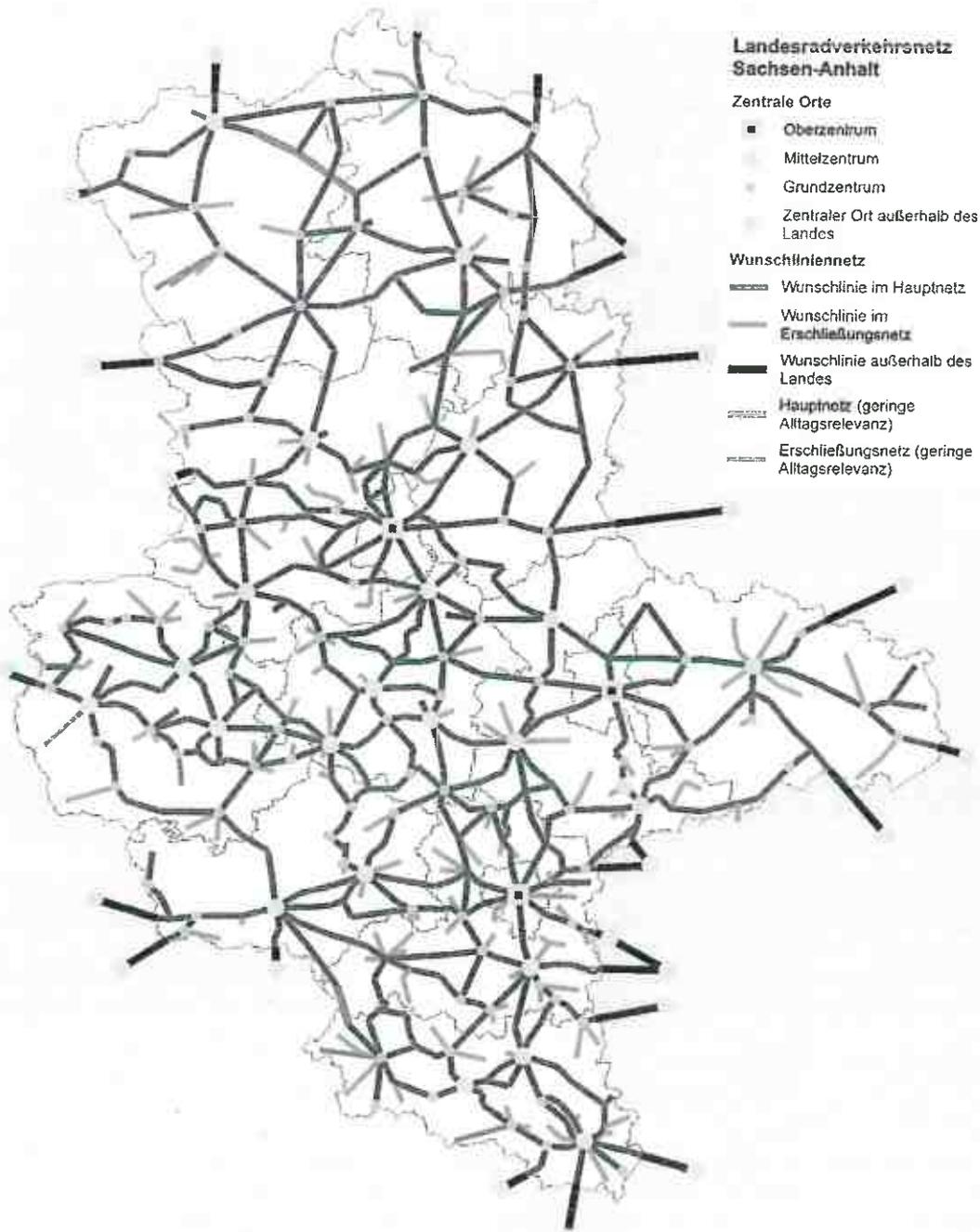


Abbildung 9: Wunschniennetz in der Übersicht (Stand März 2021)

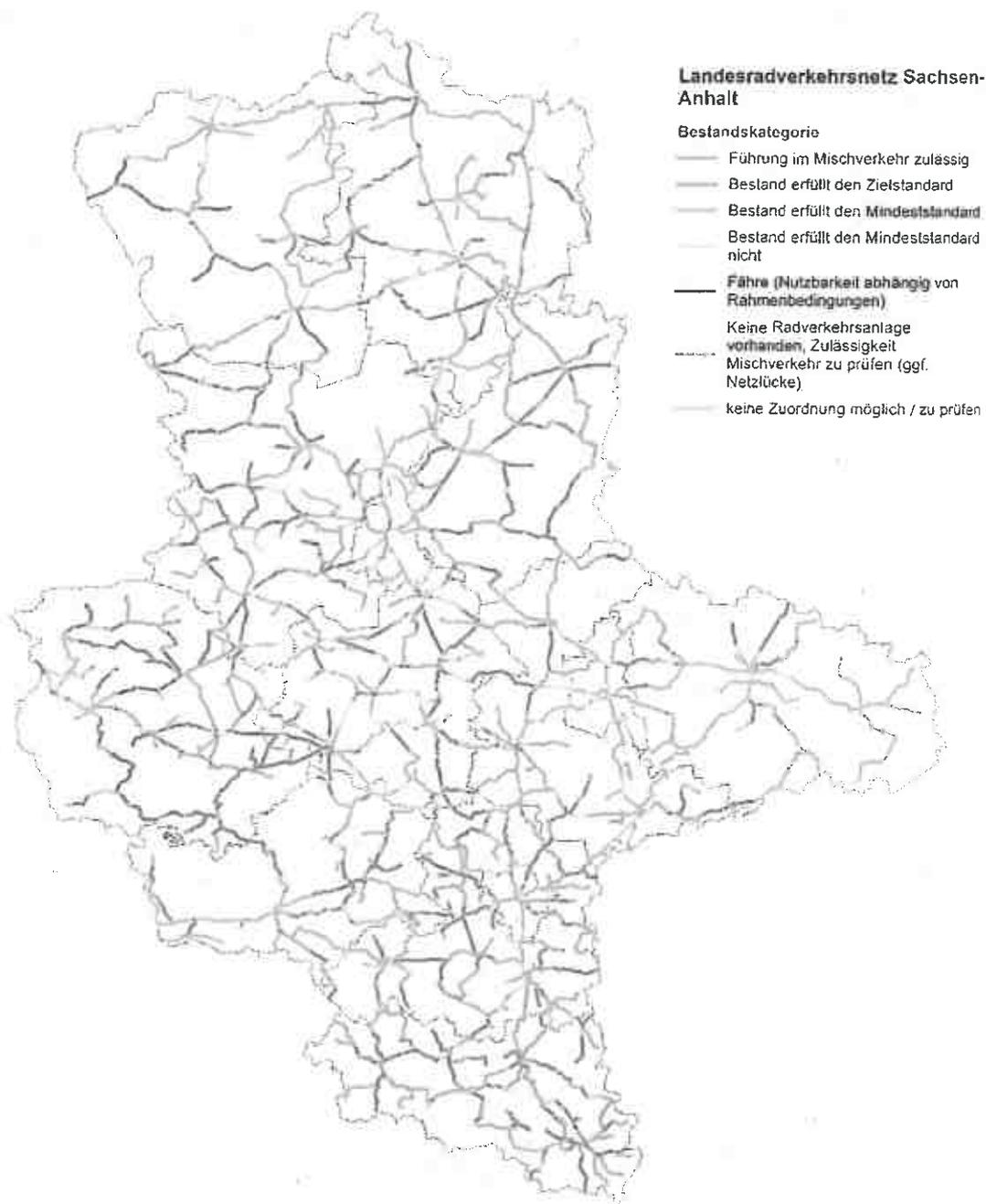


Abbildung 10: Zielnetz in der Übersicht (Stand März 2021)

Mit dem Landesradverkehrsnetz werden insgesamt 117 zentrale Orte angebunden. Hierunter fallen die 3 Oberzentren, 23 Mittelzentren und 91 Grundzentren. Neben den zentralen Orten werden 472 weitere Quellen und Ziele angebunden, die für den Alltagsradverkehr relevant sind.

Dies sind:

- 101 Gemeinden und Ortsteile mit Verwaltungssitz und/oder Standorten weiterführender Schulen und/oder Schnittstellen im Bahn-Bus-Landesnetz,
- 153 Ortsteile mit Standorten weiterführender Schulen und/oder Schnittstellen im Bahn-Bus-Landesnetz und
- 218 Gemeinden und Ortsteile mit mehr als 800 Einwohnenden.

Die Netzkonzeption erfolgte zudem über die Landesgrenzen hinweg und bindet im weiteren Einzugsgebiet 22 Mittel- und Oberzentren in den benachbarten Bundesländern an.

Das Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt (siehe Abbildung 10) hat eine Gesamtnetzlänge von rund 4.720 Kilometern und weist damit eine deutlich höhere Netzdichte auf, als es für eine Landesplanung, in der regulär nur die Ober- und Mittelzentren angebunden werden, üblich ist. Es ist ein baulasträgerübergreifend geplantes und deshalb lückenloses Radverkehrsnetz, das zielgerichtet auf die Reichweite des Alltagsradverkehrs ausgerichtet ist, die alltagsrelevanten Quellen und Ziele direkt miteinander verbindet und durch die Verknüpfung mit SPNV und ÖPNV intermodale und multimodale Wegeketten fördert.

Für rund 30 Prozent des Landesradverkehrsnetzes ist eine Führung des Radverkehrs auf Straßen mit Mischverkehr zulässig. Das heißt, entsprechend der definierten Qualitätsstandards ist die Verkehrsbelastung hier so gering, dass Radfahrende gemeinsam mit Kraftfahrzeugen auf der Straße geführt werden können.

Für weitere 30 Prozent des Netzes konnte diese Einschätzung aufgrund fehlender Daten zu Verkehrsstärken und angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht vorgenommen werden. Für diese Netzbestandteile müssen im Rahmen der weiteren Bearbeitung nun sukzessive die fehlenden Daten erhoben und die Bewertung nachgeholt werden. Da es sich hier in der Regel um Straßen in kommunaler Baulast handelt, kann aufgrund der Netzbedeutung davon ausgegangen werden, dass ein großer Teil dieser Netzabschnitte in die Kategorie „Führung im Mischverkehr zulässig“ übergehen wird und ein kleinerer Teil tatsächlich als Netzlücke auszuweisen ist.

Die übrigen 40 Prozent des Landesradverkehrsnetzes verlaufen über unterschiedlichste Wegetypen, die im Bestand bereits vorhanden sind und im Rahmen der Netzkonzeption als geeigneter Netzverlauf identifiziert wurden. Tabelle 1 zeigt die Führungsformen und ihren Anteil im Gesamtnetz im Bestand (Stand 2020). Bauliche Radverkehrsanlagen machen hiernach rund 30 Prozent des Netzes aus, wobei außerorts überwiegend gemeinsame Geh-/Radwege vorzufinden sind, während innerorts in der Regel eine Trennung zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr stattfindet. Im außerörtlichen Bereich wird der Radverkehr darüber hinaus über Forst-, Deich- und Wirtschaftswege geführt. Der Anteil dieser multifunktionalen Wege macht etwa 9 Prozent des Gesamtnetzes aus.

Eine bislang noch untergeordnete Rolle spielen markierte Radverkehrsanlagen wie Schutz-, Mehrzweck- und Radfahrstreifen. Diese könnten bei der Schließung innerörtlicher Netzlücken jedoch zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Sonstige Wegetypen, darunter Fahrradstraßen, Fähren und Wege ohne Zuordnung, umfassen nur etwa 1 Prozent der gesamten Netzlänge. Insgesamt liegen etwa 65 Prozent des Netzes außerhalb und 35 Prozent innerhalb geschlossener Ortschaften.

Führungsform im Bestand	Länge in km	Anteil am Gesamtnetz
Bauliche Radverkehrsanlage	240	5 %
Bauliche <b>gemeinsame Geh-/Radverkehrsanlage</b>	1.110	23 %
Schutz-, <b>Mehrzweck-</b> und <b>Radfahrstreifen</b>	40	1 %
Wirtschaftsweg, Forstweg, Deichweg	410	9 %
Sonstige	60	1 %
zulässige Mischverkehrsführung	1.460	31 %
keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit einer Mischverkehrsführung prüfen, ggf. Netzlücke	1.400	30 %
	<b>4.720</b>	

Tabelle 1: Führungsformen im Landesradverkehrsnetz

Die Ergebnisse des Vergleichs der Wegequalität der Radverkehrsanlagen im Bestand mit den vorab definierten Qualitätsstandards sind in Tabelle 2 zusammenfassend **dargestellt**. Es ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass keine **flächendeckende** Erfassung des Zustandes vorgenommen wurde. Dennoch erlaubt die Auswertung der Luftbilder und der vorliegenden Unterlagen und Hinweise aus den Kommunen ein erstes Lagebild und eine Abschätzung des notwendigen Handlungsbedarfs.

Hiernach entsprechend etwa 330 Kilometer der Bestandsradverkehrsanlagen, das sind etwa 7 Prozent des Gesamtnetzes, nicht dem geforderten **Mindeststandard** gemäß VwV-StVO. Weitere 18 Prozent **erreichen** den **Mindeststandard** und weitere 13 Prozent sind bereits so ausgebaut, dass sie die angestrebte Zielbreite erfüllen. Der Zustand des Netzes **verbessert** sich **fortwährend**. Derzeit **befinden** sich rund 20 Prozent des Zielnetzes **bereits** konzeptionell oder konkret in der Planung **beziehungsweise** in Vorbereitung auf eine bauliche Umsetzung. Nur etwa 40 Kilometer des Gesamtnetzes konnten im Rahmen der Netzkonzeption in Folge fehlender Daten nicht bewertet werden.

Bewertung	Länge in km	Anteil am Gesamtnetz
Bestand erfüllt den <b>Zielstandard</b>	620	13%
Bestand erfüllt den <b>Mindeststandard</b>	870	18%
Bestand erfüllt den <b>Mindeststandard nicht</b>	330	7%
zulässige Mischverkehrsführung	1.460	31%
keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit einer Mischverkehrsführung prüfen, ggf. Netzlücke	1.400	30%
keine <b>Zuordnung</b> möglich	40	1%

Tabelle 2: Ergebnisse der Qualitätsbewertung

Das Landesradverkehrsnetz zeigt auch Alltagsverbindungen auf, bei denen beispielsweise die Elbe oder andere Flüsse gequert werden. An einigen Stellen ist dies nur über Fähren möglich. Da das Netz vorrangig für den Alltagsradverkehr geplant wird, ist es wichtig, dass für die betroffenen Verbindungen bei Hoch- oder Niedrigwasser und anderweitigen Ausfällen des Fährbetriebs Alternativen zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund sollen für alle Fährverbindungen, die im Landesradverkehrsnetz liegen, mögliche ÖPNV-Verbindungen als Rückfallebene geprüft werden.

Das Landesradverkehrsnetz soll unabhängig von der Witterung ganzjährig gut befahrbar sein. Aus diesem Grund sollen befestigte Oberflächen, beispielsweise Asphalt oder Beton, zum Einsatz kommen. Bereits heute sind 93 Prozent des gesamten Netzes mit befestigten Oberflächen ausgeführt. Nur rund 5 Prozent aller Netzkilometer verfügen noch über unbefestigte Oberflächen, die als Übergangslösung zunächst akzeptiert werden, aber zur Herstellung des Zielstandards perspektivisch ausgebaut werden sollen. Für die restlichen 2 Prozent des Netzes konnte aufgrund fehlender Informationen keine Zuordnung vorgenommen werden.

Mit den Hinweisen der Kommunen im Rahmen der Online-Beteiligung konnte für rund 15 Prozent des Netzes eine Einschätzung dazu getroffen werden, ob der Bestand gut, eingeschränkt oder nicht befahrbar ist. Hinzu kommen weitere Einschränkungen, die sich durch ungeeignete Oberflächen wie beispielsweise Kopfsteinpflaster ergeben. Eine umfängliche Erfassung der Breiten, Oberflächenbefestigung und des Zustandes aller Bestandsradverkehrsanlagen des Landesradverkehrsnetzes soll in 2022 durch die Landesstraßenbaubehörde erfolgen. Dies bezieht auch die Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast mit ein, soweit die Landkreise und Gemeinden der Erhebung ihrer Anlagen zustimmen.

So wird sich der Netzentwurf in den kommenden Monaten und Jahren sukzessive weiterentwickeln. Neue Informationen, Planungen und kommunale Netzkonzepte tragen dazu bei, das Landesradverkehrsnetz weiter zu verdichten. Die Weiterentwicklung des Landesradverkehrsnetzes kann online nachverfolgt werden unter [www.lsaurl.de/lrvn2020](http://www.lsaurl.de/lrvn2020). Die kommunalen Radverkehrsnetze und -planungen werden hier in eigenen Layern abgebildet. Perspektivisch sollen sämtliche Informationen in einem neuen Amtlichen Landes-Radinfrastruktur-Informationssystem (ALRIS) für alle Baulastträger gesammelt und zur Verfügung gestellt werden.

#### Hinweis auf das touristische Radroutennetz

Der Radtourismus und der Alltagsradverkehr haben grundsätzlich unterschiedliche Ansprüche hinsichtlich der Routenführung. Das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung ist im Rahmen der begleitenden Planungsgruppe deshalb eng in die Planung des Landesradverkehrsnetzes eingebunden und wird die touristischen Radrouten künftig als eigenständiges Thema parallel zum Landesradverkehrsnetz weiterentwickeln. Soweit möglich, sollen Synergien zwischen dem Landesradverkehrsnetz und den touristischen Radrouten geschaffen werden.

## 6. Ausblick auf eine Umsetzungsstrategie

Mit der Bestätigung der Planungsmethodik für die Netzkonzeption und der gesetzten Qualitätsstandards durch das Kabinett wird die Grundlage dafür geschaffen, im nächsten Schritt gemeinsam mit den Kommunen eine bausträgerübergreifende **Umsetzungsstrategie** abzustimmen.

### Verbindlichkeit der Qualitätsstandards

Die Radverkehrsanlagen im Landesradverkehrsnetz sollen gut befahrbar, ganzjährig nutzbar und sicher gestaltet sein. Die **Anwendung einheitlicher** Standards bei der Planung und Erhaltung von Radverkehrsanlagen ist deshalb von wesentlicher Bedeutung.

Die für die Planung des Landesradverkehrsnetzes definierten Qualitätsstandards basieren auf den zum Zeitpunkt der Netzkonzeption im Jahr 2020 geltenden gesetzlichen **Grundlagen** und technischen Regelwerken und wurden unter **Berücksichtigung** landestypischer **Besonderheiten praxisingerecht weiterentwickelt**. Das Land wird die **Qualitätsstandards** für eigene Maßnahmen verbindlich zur Anwendung **einführen**.

Den Kommunen werden die Qualitätsstandards zur Anwendung empfohlen. Im Rahmen der Förderung oder bei finanziellen Zuschüssen für den Bau von Radverkehrsanlagen ist die Anwendung der Qualitätsstandards vorzuschreiben.

Die Qualitätsstandards sind regelmäßig auf Aktualität zu prüfen und bei Bedarf fortzuschreiben und zu ergänzen.

### Überführung der Radwegebedarfspläne

Die **Planung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen** erfolgt seit 2010 auf der Grundlage der sogenannten Radwegebedarfspläne, die 2016 fortgeschrieben wurden. Hierzu wurden alle Bundes- und Landesstraßen im Rahmen einer **Multikriterienanalyse abschnittsweise** bewertet und Prioritätenlisten für die **Umsetzung** von straßenbegleitenden Radwegen erstellt.

Mit dem neuen Landesradverkehrsnetz wurden die Verbindungen zwischen den Gemeinden ganz neu gedacht. Auf vielen Relationen wurden im Zuge der Netzkonzeption alternative Routenverläufe vorgeschlagen, die unter Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur eine schnellere Umsetzung des **Landesradverkehrsnetzes** versprechen. Verbindungen ohne Erschließungswirkung (abseits von **Quellen** und Zielen) und Alltagstauglichkeit (Entfernung deutlich über 10 Kilometer) soll in der **Umsetzung** kein Vorrang mehr eingeräumt werden. Ziel ist es, kurzfristig jene Verbindungen unter Bündelung aller Kapazitäten umzusetzen, die im Bestand ein hohes Sicherheitsdefizit und gleichzeitig ein hohes Nutzungspotential aufweisen. Insofern sind die **Radwegebedarfspläne** zu überprüfen und in die **Umsetzungsstrategie des Landesradverkehrsnetzes** zu überführen.

In Abstimmung zwischen dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und der Landesstraßenbaubehörde wurde für die Überführung der Radwegebedarfspläne folgende Vorgehensweise entwickelt:

1. Bereits begonnene Maßnahmen des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs der Radwegebedarfspläne sollen weitergeführt und umgesetzt werden.
2. Die in den Radwegebedarfsplänen im Vordringlichen Bedarf geführten Maßnahmen sollen mit dem Landesradverkehrsnetz überlagert werden. So soll festgestellt werden, welche Verbindungen der Radwegebedarfspläne weiterhin an Bundes- und Landesstraßen durch die Landesstraßenbaubehörde umzusetzen sind.
3. Darüber hinaus ist festzustellen, welche straßenbegleitenden Vorhaben durch eine neue Routenführung an anderer Stelle ersetzt werden. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind die Kooperations- und Beteiligungsmöglichkeiten des Landes zu prüfen.
4. Alle weiteren Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs werden abschließend noch einmal anhand der Planungsmethodik geprüft und entfallen, soweit sich keine Alltagstauglichkeit ergibt. Verbleibende Maßnahmen werden anhand der gesetzten Qualitätskriterien neu bewertet und in die Priorisierung des Landesradverkehrsnetzes übernommen.
5. Die Maßnahmen des Weiteren Bedarfs – die nicht zu Nr. 1 zählen – entfallen, soweit sie im Landesradverkehrsnetz nicht enthalten sind.

### **Priorisierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes**

Für die Priorisierung der Maßnahmen des neuen Landesradverkehrsnetzes bedarf es einer für die Baulastträger aber auch für die Bevölkerung nachvollziehbaren Bewertungsmethodik. Grundlage hierfür sind die im Rahmen der Netzkonzeption erarbeiteten Qualitätsstandards. In Abstimmung zwischen dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und der Landesstraßenbaubehörde wurde folgende Methodik für die Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landes erarbeitet, die im nächsten Schritt in der Planungsgruppe mit der Vorgehensweise der Kommunalebene abgestimmt werden soll:

1. **Priorität 1**  
Begonnene Maßnahmen sind fortzuführen und umzusetzen.
2. **Priorität 2**  
Netzlücken sind prioritär zu behandeln und zu schließen. Die Priorisierung erfolgt anhand der Verkehrsbelastung. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll im Außerortsbereich übergangsweise bis zur Umsetzung einer Radverkehrsanlage eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden.

Netzlücken liegen vor, wenn keine nutzbare Radverkehrsanlage bei folgenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen vorhanden ist:  
 bei 50 km/h ab 5.000 Kfz/Tag bzw. 500 Kfz/h,  
 bei 60 bis 70 km/h ab 4.000 Kfz/Tag bzw. 400 Kfz/h,  
 bei 80 bis 100 km/h ab 2.500 Kfz/Tag bzw. 250 Kfz/h  
 und bei mehr als 100 km/h unabhängig von der Verkehrsbelastung.

3. **Priorität 3**

Auf Verbindungen im sogenannten Übergangsbereich ist die Führung im Mischverkehr **zunächst grundsätzlich** zulässig. Dies trifft auf Verbindungen zu, die eine mittlere Verkehrsbelastung aufweisen. Für diese Verbindungen ist **jedoch in jedem Einzelfall** zu prüfen, ob aufgrund **besonderer Rahmenbedingungen** (beispielsweise ein hohes Aufkommen vulnerabler Personengruppen, ein besonders hohes Radverkehrsaufkommen, zu geringe Straßenbreiten oder ein erhöhtes Unfallaufkommen) neben der Führung im Mischverkehr ein Zusatzangebot **geschaffen** werden muss. Anhand dieser Kriterien soll eine Bewertungsmatrix erarbeitet werden, nach der diese Maßnahmen zu **bewerten** und zu priorisieren sind.

In den Übergangsbereich fallen Verbindungen ohne nutzbare Radverkehrsanlage bei folgenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen:  
 bei 50 km/h ab 3.000 Kfz/Tag bzw. 300 Kfz/h,  
 bei 60 bis 70 km/h ab 2.500 Kfz/Tag bzw. 250 Kfz/h  
 und bei 80 bis 100 km/h ab 1.000 Kfz/Tag bzw. 100 Kfz/h

4. **Priorität 4**

Im Zuge von Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen sollen vorhandene Radverkehrsanlagen, die nicht den Mindeststandard erfüllen, im **Zielstandard hergestellt werden.**

5. **Priorität 5**

Im Zuge von Um- und **Ausbaumaßnahmen** an Bundes- und Landesstraßen sollen vorhandene **Radverkehrsanlagen**, die bisher nur dem **Mindeststandard** entsprechen, an den Zielstandard angepasst werden.

**Maßnahmen außerhalb des Landesradverkehrsnetzes**

Der Bestand der straßenbegleitenden **Radwege** an Bundes- und Landesstraßen ist zu erhalten und im Zuge von Um- und **Ausbaumaßnahmen** an den Zielstandard **anzupassen**, unabhängig davon, ob eine bestehende Radverkehrsanlage Bestandteil des Landesradverkehrsnetzes ist.

Will ein **anderer** Baulastträger eine **Radverkehrsanlage** an einer Bundes- oder **Landesstraße** **umsetzen** oder **ertüchtigen**, die der Priorität 2 bis 5 zugeordnet werden kann, wird die Umsetzung der Maßnahme durch das Land unterstützt, **unabhängig** davon, ob diese Verbindung Bestandteil des **Landesradverkehrsnetzes** ist.

### **Fährverbindungen**

Für die im Landesradverkehrsnetz über Fähren geführten Verbindungen sind Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV als Alternative für den Ausfall der Fährverbindung zu prüfen.

### **Auswirkungen des Mindestüberholabstandes auf Mischverkehrsführungen**

Die Einführung von Mindestabständen innerorts und außerorts eines Kraftfahrzeugs bei einem Überholvorgang mit einer radfahrenden Person führt bei zu geringen Fahrbahnbreiten dazu, dass ein Überholvorgang nicht mehr regelkonform durchgeführt werden kann. Es ist zu prüfen, inwieweit dies auf die Teilabschnitte des Landesradverkehrsnetzes mit Mischverkehrsführung zutrifft und welche Maßnahmen hieraus abzuleiten sind.

### **Nutzen von Synergieeffekten**

Zur Feststellung möglicher Synergieeffekte sollen das Netzkonzept für das ländliche Wegenetz und die touristischen Radrouten mit dem Landesradverkehrsnetz überlagert werden. Doppelungen von Netzverbindungen sollen im Sinne von Umwelt- und Naturschutz sowie personellem und finanziellen Aufwand für Bau und Erhaltung soweit möglich vermieden werden.

### **Vervollständigung und Digitalisierung der Daten**

Die Daten zur Radverkehrsinfrastruktur auf der Landesebene sind fortlaufend zu aktualisieren und werden den Kommunen kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Fehlende Informationen sind nachzuarbeiten. Zur abschließenden Feststellung, welche Teilabschnitte des Landesradverkehrsnetzes als Netzlücke einzustufen sind, müssen im kommunalen Straßennetz Verkehrserhebungen durchgeführt und für alle betreffenden Straßenabschnitte die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten festgestellt werden. Die Durchführung einer Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsanlagen des Landesradverkehrsnetzes wird ein umfassendes Lagebild und weitere Daten, wie beispielsweise Breitenangaben liefern. Die Daten sind im Netzkonzept entsprechend nachzupflegen.

Es wird angestrebt, mit dem Aufbau einer vereinfachten und bedienerfreundlichen Arbeitsplattform (ALRIS) die ebenen-übergreifende Zusammenarbeit der Baulastträger zu erleichtern. Hier sollen die Daten der Landesebene und der Kommunen zusammengeführt werden. Die Kommunen sollen bei der Erfassung und Aktualisierung eigener digitaler Radverkehrsdaten unterstützt werden.

## Bildnachweis

Deckblatt: [www.pixabay.com](http://www.pixabay.com), 2021

Seiten 3 – 19: Planungsbüro VIA / Mobilitätslösung / Planersocietät

## Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr  
des Landes Sachsen-Anhalt  
Turmschanzenstraße 30  
39114 Magdeburg

Erarbeitet von



Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6  
50667 Köln

Lena Erler  
Peter Gwiasda  
Dominik Tönnies  
Barbara Wagner



Planersocietät – Mobilität. Stadt. Dialog.  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

Caroline Huth  
Gernot Steinberg



Mobilitätslösung – Dipl.-Ing. Katalin Saary  
Mobilitätskonzepte • Verkehrsplanung • Beteiligung  
Robert-Bosch-Straße 7  
64293 Darmstadt

Hélène Pretsch  
Katalin Saary  
Neele Schrader

Mai 2021

## Matena, Stefan

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Mittwoch, 9. Juni 2021 17:08  
**An:** Ref-StB26  
**Cc:** [REDACTED]  
**Betreff:** ARS 12/2020 Konzept zur Nachrüstung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen, hier: Lieferung Unterlage TH  
**Anlagen:** 21\_05\_31\_ARS\_12\_2020\_Straßenbegleitende\_RW\_BStr\_Lieferung\_k.pdf

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

hiermit komme ich der Bitte des BMVI nach, gemäß dem Schreiben vom 17.04.2020 zur Bekanntgabe der Grundsätze für Bau und Finanzierung von **Radwegen** an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Fassung 2020, über die Erfahrungen der Anwendung des ARS 12/2020 zu berichten und ein Konzept zur Nachrüstung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen vorzulegen. Als Termin war der 16.04.2021 festgelegt worden. Für die verspätete Übermittlung bitte ich um Verständnis.

Auf Grund der langwierigen Planungen für Neu-, Um- und Ausbauprojekten an Bundesstraßen fließt das ARS 12/2020 verzögert in den Planungsprozess ein. Bei Vorhaben der Entwurfsklassen EKL 1 und 2 existiert in der Regel ein separates **Wirtschaftswegenetz**, welches für die Führung des Radverkehrs genutzt werden kann. In diesem Zusammenhang wird der Punkt 4.3 in Bezug auf die Kostentragung der Wirtschaftswege für den Bau der Gesamtanlage grundsätzlich positiv bewertet.

Bei den derzeit in Planung befindlichen und künftig geplanten Radwegen an Bundesstraßen werden die Grundsätze des Bundes berücksichtigt. Über Erfahrungen kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht berichtet werden, weil sich viele Planungen noch im Anfangsstadium befinden.

Um das Erfordernis für den Bau eines Radweges an einer Bundesstraße zu belegen, wurden bisher Bedarfsnachweise als Einzelnachweis für den jeweiligen Abschnitt erstellt. Dafür wurde das jeweilige Radverkehrspotential ermittelt und bei der Entscheidung über den **Radwegebau maßgeblich berücksichtigt**. Eine Priorisierung der Vorhaben erfolgte grundsätzlich nicht.

Die künftig geplante Herangehensweise ist im beigefügten „Konzept zur baulichen Nachrüstung von Radwegen an Bundesstraßen im Freistaat **Thüringen**“ beschrieben. Der Bedarf für die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges an einer Bundesstraße wird künftig nicht mehr als Einzelnachweis geführt, sondern auf der Grundlage einer netzweiten systematischen Untersuchung des Bundesstraßennetzes unter Berücksichtigung des Radroutennetzes Thüringen mit den drei Netzebenen Radfernnetz, Radhaupttrouten und lokale Radrouten. Im Ergebnis eines mehrstufigen Verfahrens werden die Vorhaben in drei Kategorien der Priorisierung **ingeordnet** und bzgl. der Dringlichkeit in indisponibel und disponibel eingeteilt. Die Jahresscheiben der Bauprogramme werden unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen auf der Basis der ermittelten Priorisierung und Dringlichkeit der Vorhaben aufgestellt.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

[REDACTED]  
Referatsleiter

---

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Referat 44 | Straßenbau, Straßenrecht und **Radverkehr**  
Werner-Seelenbinder-Str. 8 | 99096 Erfurt | Postfach 900362 | 99106 Erfurt | Germany  
Tel: +49 (0) 361 57-4111440 | Fax: +49 (0) 361 57-4111499 www.thueringen.de · [REDACTED]@tmail.thueringen.de

Informationen zum Umgang mit Ihren Daten im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und zu Ihren Rechten nach der EU-Datenschutz Grundverordnung finden Sie im Internet auf der Seite [www.ds-tmil.thueringen.de](http://www.ds-tmil.thueringen.de). Auf Wunsch wird Ihnen eine Papierfassung übersandt.



**Freistaat Thüringen**  
Landesamt für Bau und Verkehr

**Konzept zur baulichen Nachrüstung von Radwegen  
an Bundesstraßen im Freistaat Thüringen**

Mai 2021

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	III
1 Veranlassung und Zielsetzung .....	5
2 Gesamtübersicht .....	6
2.1 Vorhabensanalyse .....	6
2.2 Netzgrundlagen .....	7
3 Indisponible Vorhaben .....	9
3.1 Kategorie Ia .....	9
3.2 Kategorie Ib .....	9
3.3 Kategorie IIa und IIb .....	10
4 Disponible Vorhaben - Kategorie IIIa und IIIb .....	11
5 Zusammenfassung .....	14
6 Anhang .....	15

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gesamtübersicht Vorhabens- und Netzanalyse.....	6
Abbildung 2: Schema Alternativenprüfung und Lückenschluss - Netzausschnitt Radroutenplaner Thüringen.....	8
Abbildung 3: Unfallanalyse Beispiel B 281 .....	9
Abbildung 4: Streckenmerkmale und Wertzahl.....	11
Abbildung 5: Ableitung Vorhaben Kategorie IIIa und IIIb .....	13

## Abkürzungsverzeichnis

ARS.....	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
B.....	Bundesstraße
BAB.....	Bundesautobahn
BPI 2016.....	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016
FD.....	fest disponiert
FStrAbÄndG.....	Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
RAL.....	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
SBZ.....	Streckenbewertungszahl
SEK.....	Streckeneigenschaftskenngröße
SV.....	Schwerverkehr
VB.....	vordringlicher Bedarf
VL.....	Verkehrsleistung

## 1 Veranlassung und Zielsetzung

Mit der Einführung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau (ARS) Nr. 12/2020<sup>1</sup> – Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes; - Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes vom 17.04.2020 wurden die Grundsätze aus dem Jahr 2008 fortgeschrieben. Mit den Vorgaben des ARS 12/2020 haben sich die Rahmenbedingungen für den Radwegebau an Bundesstraßen und implizit auch an Landesstraßen grundlegend geändert. Bei jedem Vorhaben des Neu-, Um- und Ausbaus von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist zu prüfen, ob eine geeignete Führung – unter Einbeziehung der Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften – im Bereich einer Bundesstraße besteht.

Neben der Prüfung der Notwendigkeit eines unselbstständigen (straßenbegleitenden) Radwegs im Zusammenhang mit geplanten Vorhaben im Zuge von Bundesstraßen, stellt die Prüfung des vorhandenen Bundesstraßennetzes, welches mittel- bis langfristig nicht zum Um- und Ausbau vorgesehen ist, eine besondere Herausforderung dar. Neben der Erörterung maßgebender Grundlagen wird im vorliegenden Arbeitspapier ein Grundkonzept für die netzweite systematische Untersuchung dieser Abschnitte dargelegt. Dabei gilt über alle Vorhaben und deren Priorisierung, dass vor dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen im Sinne einer wirtschaftlichen und maximal wohlfahrtstiftenden Mittelverwendung von Planungs- und Baumitteln die Frage der Nutzung von alternativen Wegen in den Abwägungsprozess zu integrieren ist.

Das vorliegende Konzept bildet in einem mehrstufigen Verfahren die Untersuchung des Netzes der Bundesstraßen mit Stand zum 01.01.2021 vor dem Hinblick Neubau / Nachrüstung von Radwegen an Bundesstraßen ab. Es zeigt sich, dass eine alleinige Betrachtung einzelner straßenbegleitender Abschnitte möglich und im Detail auch objektscharf notwendig ist, der netzplanerische Grundgedanke einer thüringenweiten Planung ist auf diese Weise jedoch nicht erfüllbar. Vor dem Hintergrund einer effizienten Straßeninfrastruktur im Hinblick auf eine möglichst flächendeckende und lückenlose Nutzung, eine hierarchische Gliederung in Anlehnung an das klassifizierte Straßennetz und damit einhergehend eine hohe Nutzerakzeptanz, ist der Netzgedanke erforderlich. Die Grundlage einer Netzhierarchie hat das Radverkehrskonzept für Thüringen gebildet. Daher erfolgt die vorliegende Betrachtung systematisch und unter baulastträgerübergreifender Einbeziehung des Radnetzes innerhalb Thüringens. Es werden mit der Generierung von Vorhaben auf Basis

- der Verkehrssicherheit (Kategorie Ia) und Überhang bestehende Vorhaben (Kategorie Ib),
- des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 (Kategorie IIa) und linienhaften Um-/Ausbau an Bundesstraßen (Kategorie IIb),
- der Netzanalyse mit hoher Streckenbewertungszahl mit Überlagerung Zielkonzept Radrou-  
tennetz Thüringen - Netzebene I und II (Kategorie IIIa) - und der Netzanalyse mit hoher  
Streckenbewertungszahl (Kategorie IIIb)

drei unterschiedlich priorisierte Kategorien entwickelt. Es erfolgt als erste Dringlichkeitsreihung eine Unterscheidung der Vorhaben in indisponibel und disponibel. In Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen für Konzeption, Planung, Bau, Erhaltung und Unterhaltung von Radwegen bildet diese Priorisierung die Basis der Einstellung in die jeweiligen Jahresscheiben der Bauprogramme.

<sup>1</sup> Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, 17.04.2020

## 2 Gesamtübersicht

### 2.1 Vorhabensanalyse

Die Abbildung 1 zeigt die Gesamtübersicht der Vorhabens- und Netzanalyse im Netz der Bundesstraßen. Insgesamt werden ermittelte Vorhaben für unselbstständige Radwege in drei Kategorien und zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt.

indisponible Vorhaben	Kategorie Ia	Unfälle im Bundesstraßennetz (Verkehrssicherheit)
	Kategorie Ib	Überhangvorhaben Bestand
	Kategorie IIa	Bedarfsplan Bundesfernstraßen 2016 Fest Disponiert und Vordringlicher Bedarf
	Kategorie IIb	Linienhafter Um- und Ausbau Bundesstraßen
disponible Vorhaben	Kategorie IIIa	Analyse im Bestandsnetz ohne Neu-/Um- und Ausbauvorhaben  Hohe Streckenbewertungszahl mit Überlagerung Zielkonzept Radroutennetz Netzebene I und II
	Kategorie IIIb	Analyse im Bestandsnetz ohne Neu-/Um- und Ausbauvorhaben  Hohe Streckenbewertungszahl

Abbildung 1: Gesamtübersicht Vorhabens- und Netzanalyse

Bei der Bewertung von Neubauvorhaben im Radverkehr wird eine vorhabensscharfe Alternativenprüfung zur Führung des Radverkehrs im Zuge des untergeordneten klassifizierten Straßennetzes oder im Nebennetz durchgeführt. Dies gilt für alle Vorhaben der Kategorie I bis III (siehe Abbildung 1) unter Einhaltung folgender Grundsätze nach 4.1. gem. ARS 12/2020:

- Notwendigkeit der Entflechtung im Zuge der Bundesstraße ist nachgewiesen,
- alternative Führung ist wirtschaftlicher als unselbstständiger Radweg,
- angemessener räumlicher Zusammenhang zwischen Bundesstraße und Alternativroute und
- Radverkehr ist Bestandteil der Widmung der Alternativroute.

Die Alternativenprüfung erfolgt im baulastträgerübergreifenden Radnetz in Thüringen.

## 2.2 Netzgrundlagen

Grundlage der Analyse des Streckennetzes in Bezug auf den Bau bzw. die Nachrüstung von Radwegen an Bundesstraßen bildet das Bestandsnetz der Bundesstraßen im Freistaat Thüringen zum 01.01.2021. Neben dem Bestandsnetz der Bundesstraßen stellt das baulasträgerübergreifende Radnetz einen weiteren maßgebenden Baustein der vorliegenden Untersuchung dar. Das Radnetz gliedert sich gem. dem Zielkonzept Radroutennetz Thüringen in folgende Ebenen<sup>2</sup>:

### Netzebene I – Radfernnetz

- Radwege mit nationaler und internationaler Bedeutung
- Radfernwege

### Netzebene II – Radhaupttrouten

- Touristische Radhaupttrouten
- Alltagstaugliche Radhaupttrouten<sup>3</sup>

### Netzebene III – Lokale Radrouten

- Radialrouten zur Erreichbarkeit von Zentralen Orten
- Sonstiges lokales Radnetz

Im Rahmen der Identifikation von Vorhaben in Bezug auf den Neubau von unseibständigen Radwegen an Bundesstraßen kommt der Einbeziehung bestehender Radverkehrsverbindungen und -routen im untergeordneten klassifizierten Straßennetz und im Nebennetz eine besondere Bedeutung zu. Als untergeordnetes klassifiziertes Straßennetz gilt das niedrig belastete Netz der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Elemente des Nebennetzes sind land- und forstwirtschaftliche Wege, ungenutzte Eisenbahntrassen oder sonstige öffentliche Wege.

Aufbauend auf der Alternativenprüfung (siehe Kap. 2.1 Vorhabensanalyse) wird in einem angemessenen Umkreis eine Netzlückenanalyse (Netzebene I, II, III) durchgeführt. Ziel ist dabei

- mögliche Maschen in Netzelementen gleicher Hierarchie zu schließen oder
- eine Verknüpfung mit Netzelementen höherer Kategorie herzustellen.

Durch die Netzlückenanalyse werden neue Vorhaben im Radnetz ggf. auch abseits des Netzes der Bundesstraßen generiert. Die Abbildung 2 zeigt schematisch den Sachverhalt beispielhaft.

<sup>2</sup> Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen  
Freistaat Thüringen  
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
Juni 2018

<sup>3</sup> Die Netzgliederung der alltagstauglichen Radhaupttrouten und der Radialrouten zur Erreichbarkeit von Zentralen Orten als Grundlage der vorliegenden Untersuchung befinden sich gegenwärtig in der Entwicklung. Ergebnisse werden Ende 2022 vorliegen.

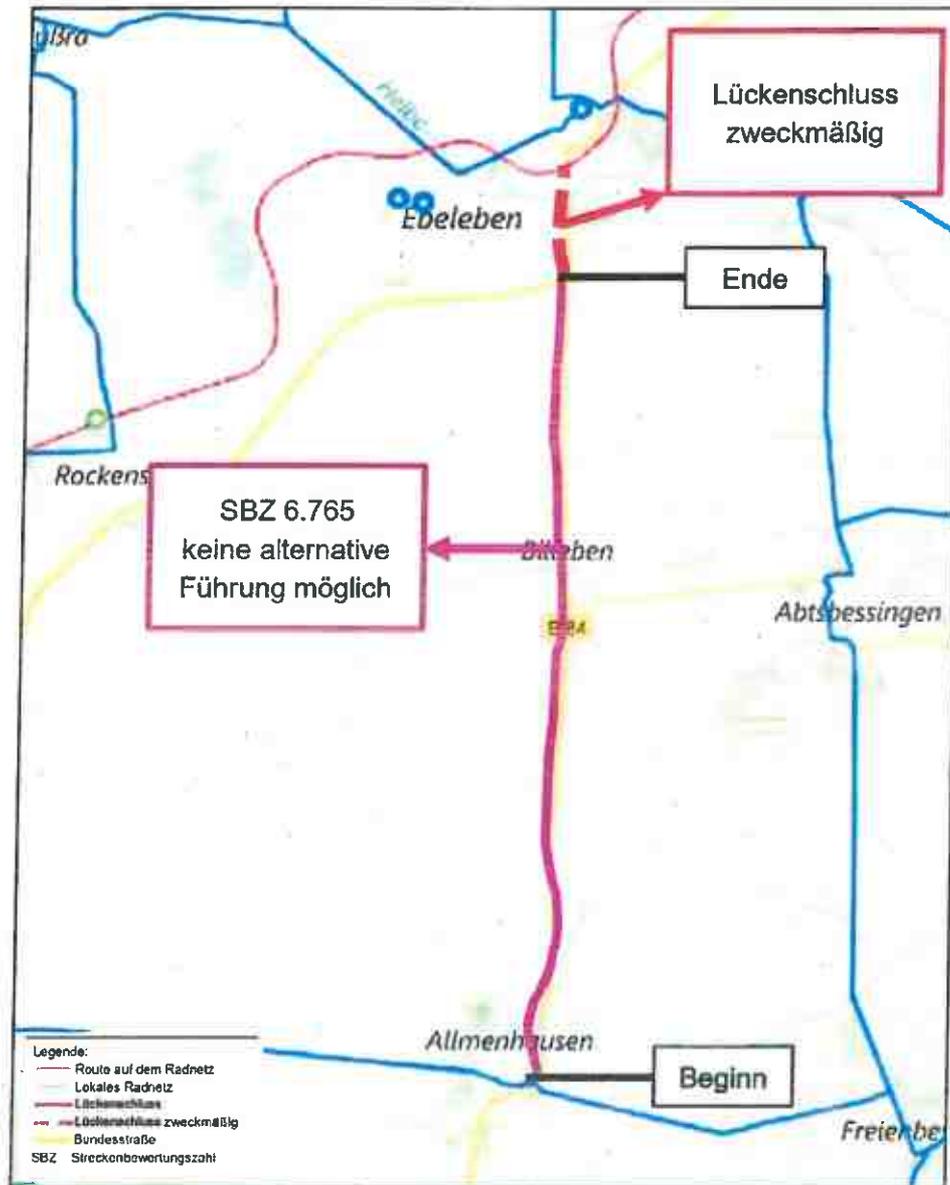


Abbildung 2: Schema Alternativenprüfung und Lückenschluss - Netzausschnitt Radroutenplaner  
Thüringen

### 3 Indisponible Vorhaben

#### 3.1 Kategorie Ia

Indisponible Vorhaben der Kategorie Ia basieren auf einer netzweiten Analyse der Unfallstatistik im Bundesstraßennetz. Im Fokus stehen Unfälle außerorts mit Beteiligung von Radverkehr. Grundsätzlich gilt, dass der Analyse der Unfallstatistik in einem repräsentativen Zeitraum von fünf Jahren und der damit einhergehenden Einschätzung zur Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung zukommt. Vor dem Hintergrund der Umsetzung der Forderungen aus der EU-Richtlinie 2008/96/EG mit dem Ziel „Null Verkehrstote“ ergeben sich aus Vorhaben mit dem Hintergrund Verkehrssicherheit indisponible Vorhaben.

Die Abbildung 3 zeigt am Streckenabschnitt der B 281 vom Knotenpunkt B 281/B 85 Saalfeld bis zur BAB A 9 AS Triptis exemplarisch eine Unfallanalyse über einen Zeitraum von drei Jahren mit Personenschäden.

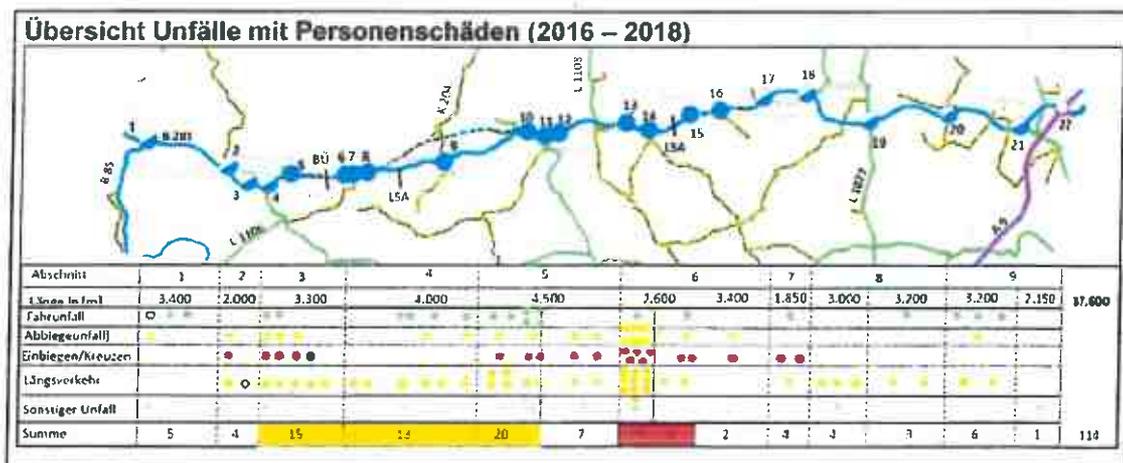


Abbildung 3: Unfallanalyse Beispiel B 281

Die Vorhaben mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und deren Umsetzung finden, vorbehaltlich der in Kap. 2 beschriebenen Alternativenprüfung, eine verbindliche Verankerung in den Bauprogrammen der Thüringer Straßenbauverwaltung.

#### 3.2 Kategorie Ib

Vorhaben der Kategorie Ib stellen den Überhang aus bestehenden Planungen in der Thüringer Straßenbauverwaltung dar. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Bedarf von ca. 40 Vorhaben für straßenbegleitende Radwege im Zuge von Bundesstraßen festgestellt. Die dafür notwendigen Bedarfsnachweise sind bereits erbracht. Nahezu alle Vorhaben befinden sich in der planerischen oder bereits in der baulichen Realisierung. Es wird in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Budgets und der bestehenden Personalkapazitäten in der Thüringer Straßenbauverwaltung eine zügige Umsetzung angestrebt. Auf Grund des bereits erbrachten Bedarfsnachweises sind die Vorhaben der Kategorie Ib, vorbehaltlich der Ergebnisse der Alternativenprüfung, als indisponible Vorhaben im Hinblick auf deren Realisierung gesetzt.

### 3.3 Kategorie IIa und IIb

Vorhaben der Kategorie IIa basieren auf dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 (BPI 2016), welcher am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Am 02.12.2016 wurde das Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) und damit der BPI 2016 vom Deutschen Bundestag beschlossen. Nach Verkündung des 6. FStrAbÄndG am 30.12.2016 im Bundesgesetzblatt ist das Gesetz am 31.12.2016 in Kraft getreten. Die Vorhaben für Thüringen beziehen sich auf den Bundesstraßenneubau. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 enthält für Thüringen insgesamt 39 Vorhaben in den Dringlichkeitskategorien laufende und fest disponierte Vorhaben (FD) und vordringlicher Bedarf (VB).

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des ARS 12/2020 und den darin dargelegten Grundsätzen für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, erfolgt für die fest disponierten Vorhaben und die Vorhaben des vordringlichen Bedarfs die Prüfung zur Anlage eines bundesstraßenbegleitenden unselbstständigen Radweges. Die Untersuchung impliziert hierbei ebenfalls die Alternativenprüfung. Insbesondere vor dem Hintergrund der Anwendung des gültigen Richtlinienwerks („Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ - RAL) ist die Entflechtung von Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr im Zuge von Streckenzügen der Entwurfsklasse 1 und 2 Standard. In Anlehnung an das Faktum der Beweislastumkehr gem. Kap. 2.4 ARS 12/2020 ist der Verzicht auf eine getrennte Führung des Radverkehrs im Bereich eines Bundesstraßenneubaus zu begründen. Die nachfolgenden Kenngrößen und deren Auswirkungen sind bei einer Verzichtsabsicht im Rahmen einer Begründung darzulegen:

- Stärke und Geschwindigkeit des prognostizierten Verkehrs,
- prognostizierter Schwerverkehrsanteil,
- prognostizierte Stärke des Radverkehrs,
- Übersichtlichkeit und Verlauf der Straße,
- Fahrbahnbreite und
- Unfallgeschehen.

Vorhaben der Kategorie IIb beziehen sich auf einen linienhaften Um- und Ausbau an und von Bundesstraßen. Dabei impliziert der linienhafte Ausbau sowohl Vorhaben mit Erweiterung der Anzahl von Fahrstreifen als auch Straßenbauvorhaben mit Verbesserung der Linienführung in Lage und Höhe im Bestand einschl. Neugestaltung von Querschnitt und Knotenpunkten (Streckenkonzepte). Für den Bau von Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben des linienhaften Um- und Ausbaues der Kategorie IIb gelten analoge Rahmenbedingungen wie für die Kategorie IIa.

#### 4 Disponible Vorhaben - Kategorie IIIa und IIIb

Die Vorhaben der Kategorie IIIa und IIIb sind disponibel. Im Vergleich zu den gesetzten indisponiblen Vorhaben haben sie nachrangig einen Anspruch auf Umsetzung. Die Identifizierung der disponiblen Vorhaben erfolgt auf Basis

- der Streckeneigenschaften des Abschnitts im Netz der Bundesstraßen und
- des erwarteten Radverkehrspotentials.

Die Abbildung 4 zeigt die Streckenmerkmale und die dazugehörige Wertzahl als Ausgangsbasis für die Ermittlung der Streckeneigenschaftskenngröße (SEK).

Streckeneigenschaft	Merkmalsausprägung	Wertzahl
Gesamverkehrsstärke als DTV	< 2.500 Kfz/24 h	1
	≥ 2.500 Kfz/24 h bis 3.999 Kfz/24 h	2
	≥ 4.000 Kfz/24 h bis 6.999 Kfz/24 h	3
	≥ 7.000 Kfz/24 h bis 9.999 Kfz/24 h	4
	≥ 10.000 Kfz/24 h	5
Schwerverkehrsstärke größer 3,5 t als DTV	< 5 %	1
	≥ 5 % bis 9,99 %	2
	≥ 10 bis 19,99 %	3
	≥ 20 bis 29,99 %	4
	≥ 30 %	5
zulässige Geschwindigkeit <sup>4</sup>	≤ 70 km/h	1
	> 70 km/h	2
Fahrbahnbreite	gem. Regelwerk	1
	schmäler als Regelwerk	2
Linienführung	gestreckt	1
	kurvig	2

Abbildung 4: Streckenmerkmale und Wertzahl

<sup>4</sup> Im Rahmen der gesamtplanerischen Ermittlung der Streckeneigenschaftskenngröße ist zu untersuchen, ob eine bestehende Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit der freien Strecke auf ≤ 70 km/h bereits als Reaktion auf Konfliktsituationen zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr vorliegt. In diesem Fall ist die Streckeneigenschaft „zulässige Geschwindigkeit“ mit der Wertzahl 2 zu charakterisieren.

Die SEK setzt sich aus der Multiplikation der Wertzahlen der verschiedenen Kriterien zusammen. Sie beschreibt als Indikator die Zweckmäßigkeit der Überprüfung eines Streckenabschnitts in Bezug auf die Anlage eines straßenbegleitenden/unselbstständigen Radwegs. Es gilt:

$$SEK_i = \prod_{j=1}^5 S_j(\text{Wertzahl}) \quad (\text{Gleichung 1})$$

- SEK – Streckeneigenschaftskenngröße  
S – Streckeneigenschaft  
i – Streckensegment  
j – Nummer Streckeneigenschaft

In der Merkmalsausprägung hat die SEK einen Gültigkeitsbereich von 1 bis 200. Dabei bedeuten die Extrema der Merkmalsausprägung

- 1 - Streckenzug mit weniger als 2.500 Kfz/24 h, SV kleiner 5 %, zulässige Geschwindigkeit kleiner gleich 70 km/h, regelkonforme Ausbaubreite bei gestreckter Linienführung
- 200 - Streckenzug mit mehr als 10.000 Kfz/24 h, SV größer gleich 30 %, zulässige Geschwindigkeit größer 70 km/h, nicht regelkonforme Ausbaubreite bei kurviger Linienführung

Neben der SEK stellt sowohl die Streckenlänge des untersuchten Abschnitts als auch das auf dem Streckenabschnitt ermittelte Radverkehrspotential eine weitere maßgebende Kenngröße dar. Das Radverkehrspotential umfasst dabei die Ermittlung des gesamten und abschnittsbezogenen Radverkehrsaufkommens auf einer potentiellen Verbindung. Es beschreibt somit eine zukünftige Nutzerzahl auf einer neuen Wegeverbindung und stellt einen optimalen Zielzustand dar. Inkludiert sind hierbei Verlagerungseffekte der Verkehrsmittelwahl<sup>5</sup>. Unter Zuhilfenahme der Verkehrsleistung (VL), welche als Kenngröße zur quantitativen Beschreibung von Verkehrsprozessen bzw. Auslastungen dient, wird die Streckenbewertungszahl (SBZ) ermittelt:

$$VL_i = FZ_{Rad,i} \times L_i \quad (\text{Gleichung 2})$$

$$SBZ_i = SEK_i \times VL_i \quad (\text{Gleichung 3})$$

- VL – Verkehrsleistung [FZ\*km]  
SBZ – Streckenbewertungszahl  
SEK – Streckeneigenschaftskenngröße  
FZ<sub>Rad</sub> – Radverkehrspotential [Radfahrer je 24 h]  
L – Streckenlänge [km]  
i – Streckensegment

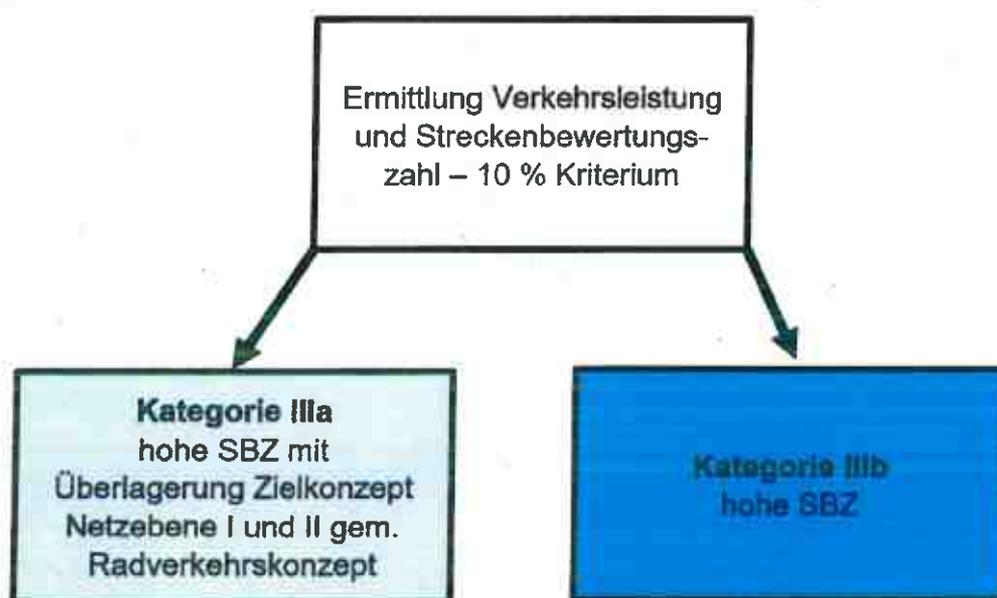
<sup>5</sup> Die Ermittlung des Radverkehrspotentials erfolgt auf Basis des Leitfadens der Bundesanstalt für Straßenwesen, „Radschnellverbindungen – Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse“. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der Leitfaden auf zwei Modellregionen im Freistaat Thüringen angewendet. Mit der Untersuchung „Anwendung des Leitfadens Radschnellverbindungen der bast in zwei Modellregionen des Verkehrsmodells Thüringen“ liegen mit Stand vom 12. Februar 2021 vertiefende Untersuchungsergebnisse vor. Ziel der Untersuchung ist die Überprüfung der Eignung des Leitfadens im Zusammenhang mit dem Aufbau eines Landesradverkehrsmodells für den Freistaat Thüringen. Das Radverkehrspotential soll zukünftig als Ergebnis des Landesradverkehrsmodells Thüringen vorliegen.

Alle **Streckenabschnitte** im Bestandsnetz der Bundesstraßen werden über die **Streckenbewertungszahl** charakterisiert. Werden die **Straßennetzabschnitte** nach der Größe der **Streckenbewertungszahl** geordnet, so ergibt sich die **Rangfolge** derjenigen **Abschnitte** im **Straßennetz** für die eine **besonders hohe Verbesserungsnotwendigkeit** besteht.

Unter **Betrachtung** der **Gesamtlänge** des **Bundesstraßennetzes** in Thüringen von ca. 1.500 km werden in einem ersten Schritt **10 % der Straßenabschnitte** mit der **höchsten SBZ** untersucht. Diese weisen ein **prioritäres Handlungserfordernis** bzw. die **Notwendigkeit** zur **vertiefenden objektscharfen Zustandsanalyse** auf. Dabei wird unterschieden in die

- **Kategorie IIIa** – **Streckenabschnitte** mit hoher **Streckenbewertungszahl** und **Überlagerung Zielnetzkonzept Netzebene I und II gem. Radverkehrskonzept Thüringen**,
- **Kategorie IIIb** – **Streckenabschnitte** mit hoher **Streckenbewertungszahl**.

Die **Unterscheidung** in die **Kategorien IIIa** und **IIIb** erfolgt nach der **Streckenbewertung** und der **Ermittlung der Streckenabschnitte mit höchster Priorität (10 % Kriterium)**. Die **Vorgehensweise** ist in **Abbildung 5** dargestellt.



**Abbildung 5: Ableitung Vorhaben Kategorie IIIa und IIIb**

Im **Ergebnis** der **Netzanalyse** wird für jeden **identifizierten Streckenabschnitt** mit einem **hohen Handlungserfordernis** in der **Kategorie IIIa** und **IIIb** ein **Projektdossier** entwickelt. Das **Dossier** gibt **Auskunft** über **ermittelte Kenngrößen**, die **Ergebnisse der Alternativenprüfung** und **formuliert eine Planungsempfehlung**. Ein **Muster des Projektdossiers** ist im **Anhang** **abgebildet**.

## 5 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Konzept zur baulichen Nachrüstung von Radwegen an Bundesstraßen im Freistaat Thüringen wird ein Rahmenplan für eine netzweite systematische Untersuchung des Bundesstraßennetzes in Bezug auf die Notwendigkeit zur Anlage von unselbstständigen Radwegen im Bestand dargelegt. Ausgehend von den bestehenden baulastträgerübergreifenden Radnetzen

- Netzebene I – Radfernnetz,
- Netzebene II – Radhaupttrouten und
- Netzebene III – Lokale Radrouten

und dem Streckennetz der Bundesstraßen zum Stand 01.01.2021 erfolgt die Analyse des Bedarfs. Insgesamt werden ermittelte Vorhaben für unselbstständige Radwege in drei Kategorien und zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Vorhaben generieren sich auf Basis

- der Verkehrssicherheit (Kategorie Ia) und Überhang bestehende Vorhaben (Kategorie Ib),
- des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 (Kategorie IIa) und llnienhaften Um-/Ausbau an Bundesstraßen (Kategorie IIb),
- der Netzanalyse mit hoher Streckenbewertungszahl mit Überlagerung Zielkonzept Radroutennetz Thüringen - Netzebene I und II (Kategorie IIIa) - und der Netzanalyse mit hoher Streckenbewertungszahl (Kategorie IIIb)

Die Vorhaben der Kategorie I und II sind indisponibel, die Umsetzung der Vorhaben soll ein hohes Maß an Verbindlichkeit haben.

Die Vorhaben der Kategorie IIIa und IIIb werden auf Basis einer Streckeneigenschaftskenngröße und der Verkehrsleistung im Radverkehr identifiziert. Die Streckeneigenschaftskenngröße beschreibt als Indikator die Zweckmäßigkeit der Überprüfung eines Streckenabschnitts in Bezug auf die Anlage eines unselbstständigen Radwegs. Unter Betrachtung der Gesamtlänge des Bundesstraßennetzes in Thüringen von ca. 1.500 km werden 10 % der Straßenabschnitte mit dem höchsten Handlungserfordernis vertiefend untersucht.

Die Vorhaben der Kategorie IIIa und IIIb sind disponibel, die Umsetzung ist gegenüber den Vorhaben der Kategorie I und II nachgeordnet. Eine langfristige Verankerung in den Planungs- und Bauprogrammen der Straßenbauverwaltung des Freistaats Thüringen wird angestrebt.

## 6 Anhang

### Musterdossier zur Netzanalyse von Radwegen

Kategorie IIIa		
B 92 Abschnitt Wildetaube – Daßlitz		
Landkreis	Greiz	 <p>Netzausschnitt Radroutenplaner Thüringen</p>
Straßenkategorie nach RIN	LS III	
Entwurfsklasse nach RAL	EKL 3	
Bautyp	Bestand	
Streckenlänge (L)[km]	3,523	
Knotenpunkte	plangleich	

Streckeneigenschaft	Merkmalsausprägung	Wertzahl
Gesamtverkehrsstärke als DTV	> 10.000 Kfz/24 h	5
Schwerverkehrsstärke größer 3,5 t als DTV	≥ 10 %	3
Zulässige Geschwindigkeit	> 70 km/h	2
Fahrbahnbreite	schmäler als Regelwerk	2
Linienführung	kurvig	2

Streckeneigenschaftskenngröße (SEK)	120
-------------------------------------	-----

Radverkehrspotential (FZ) [Radfahrer je 24 h]	24
---	----

Streckenbewertungszahl (SBZ)	10.146
------------------------------	--------

Netzzugehörigkeit	Netzebene II – Touristisches Radnetz
-------------------	--------------------------------------

Ergebnis Alternativenprüfung	alternative Führung nicht möglich
------------------------------	-----------------------------------

Empfehlung	Planung/Bau unselbstständiger Radweg
------------	--------------------------------------