

Radverkehrskonzept für den Eifelkreis Bitburg-Prüm



©Eifel Tourismus GmbH, Dominik Ketz



EIFELKREIS
BITBURG-PRÜM

DIE KREISVERWALTUNG



Mobilitätswerk GmbH



EIFELKREIS
BITBURG-PRÜM

DIE KREISVERWALTUNG



Kooperationspartner:



Verbandsgemeinde-
verwaltung Arzfeld



Verbandsgemeinde-
verwaltung Bitburger Land



Verbandsgemeinde-
verwaltung Prüm



Verbandsgemeinde-
verwaltung Speicher



Verbandsgemeinde-
verwaltung Südeifel



Stadtverwaltung Bitburg

Impressum

Auftraggeber:

Kreisverwaltung des
Eifelkreises Bitburg-Prüm
Trierer Str. 1
54634 Bitburg/Eifel

Ansprechpartner:

Herr Stefan Borens
+49 (0) 6561/155166
Borens.Stefan@bitburg-pruem.de

Auftragnehmer:

Mobilitätswerk GmbH
Chemnitzer Str. 97, 01187 Dresden
Amtsgericht Dresden, HRB 36737
<https://www.mobilitaetswerk.de/>

Ansprechpersonen:

Frau Julia Höhnel
+49 (0)351/896965 70
j.hoehnel@mobilitaetswerk.de

Herr René Pessier
+49 (0) 351/27560669
r.pessier@mobilitaetswerk.de

Stand:

Oktober 2025

Grußwort Landrat

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

der Eifelkreis Bitburg-Prüm ist ein lebenswerter Landkreis mit einer vielfältigen Landschaft, starken Gemeinden und einem hohen Maß an Lebensqualität. Gleichzeitig stehen wir – wie viele ländliche Regionen – vor der Herausforderung, Mobilität zukunftsfähig, klimafreundlich und für alle Menschen zugänglich zu gestalten. Das Fahrrad spielt dabei eine immer wichtigere Rolle.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept haben wir eine strategische Grundlage geschaffen, um den Radverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm gezielt weiterzuentwickeln. Ziel ist es, sichere, attraktive und alltagstaugliche Verbindungen zu schaffen, die unsere Städte und Ortsgemeinden miteinander vernetzen und wichtige Ziele wie Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten sowie Bus- und Bahnangebote besser erreichbar zu machen. Gerade im ländlichen Raum bietet das Fahrrad – insbesondere durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes – große Chancen für kurze und mittlere Wege.

Die Erarbeitung des Konzepts erfolgte in einem intensiven Austausch mit vielen Beteiligten. Vertreterinnen und Vertreter der Verbandsgemeinden, Ortsgemeinden, Fachbehörden, Institutionen und politischen Gremien haben ihre Expertise eingebracht. Ebenso wichtig war die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger: Zahlreiche Hinweise aus der Öffentlichkeit haben dazu beigetragen, Stärken und Schwachstellen des bestehenden Netzes sichtbar zu machen und wichtige Verbindungen zu identifizieren. Für dieses Engagement möchte ich mich herzlich bedanken.

Das Radverkehrskonzept zeigt auf, wie ein zusammenhängendes und sicheres Netz für den Alltagsradverkehr im gesamten Kreisgebiet entstehen kann. Gleichzeitig enthält es konkrete Maßnahmen und Prioritäten, die in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden sollen. Dabei ist uns bewusst, dass die Realisierung eines solchen Netzes Zeit, Zusammenarbeit und finanzielle Ressourcen erfordert. Umso wichtiger ist es, dass wir mit diesem Konzept eine klare und abgestimmte Grundlage für die zukünftige Entwicklung haben.

Die Förderung des Radverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, zur Verkehrssicherheit und zur Lebensqualität in unserem Landkreis. Sie stärkt nachhaltige Mobilität, fördert Gesundheit und Bewegung und macht unsere Region noch attraktiver für Bürgerinnen und Bürger sowie für Gäste.

Ich lade Sie herzlich ein, das Konzept kennenzulernen und die Entwicklung des Radverkehrs im Eifelkreis Bitburg-Prüm weiterhin aktiv zu begleiten.



Andreas Kruppert
Landrat des Eifelkreises Bitburg-Prüm

Inhaltsverzeichnis

Kooperationspartner:	2
Grußwort Landrat	3
Inhaltsverzeichnis.....	4
Abbildungsverzeichnis.....	6
Tabellenverzeichnis.....	9
Abkürzungsverzeichnis.....	11
1 Zusammenfassung.....	12
2 Motivation	15
3 Projektstruktur und Vorgehen.....	17
3.1 Projektstruktur.....	17
3.2 Methodisches Vorgehen	18
4 Ausgangslage.....	19
4.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.....	19
4.2 Pendelverflechtungen	20
4.3 SPNV, ÖPNV und Intermodalität.....	22
4.4 Mitfahrerparkplätze.....	24
4.5 Unfallanalyse	25
4.5.1 Unfallanzahl	25
4.5.2 Unfalltypen	26
4.6 Bestehende Radinfrastruktur	27
4.7 Wirtschafts- und Forstwegenetz.....	28
4.8 Stadtradeln	29
4.9 Bestehende Konzepte und Planungen	31
4.10 Weitere Datenbereitstellung durch den LBM	34
5 Beteiligung	35
5.1 Überblick	35
5.2 Projektbegleitender Lenkungskreis.....	36
5.3 Öffentlichkeit	36
5.3.1 Online-Beteiligung im Rahmen der Bestandserfassung.....	36
5.3.2 Projektauftritt für die Öffentlichkeit zum Aktionstag.....	44
5.4 Kommunen und Träger öffentlicher Belange	46
5.5 Vertretungen von Land- und Forstwirtschaft	48
5.6 Politik.....	48
6 Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Eifelkreis.....	49
6.1 Wichtige Quellen und Ziele für den Radverkehr.....	49
6.2 Vorgehen bei der Netzentwicklung.....	50
6.2.1 Luftliniennetz zwischen den Orten mit zentralörtlicher Funktion.....	51
6.2.2 Übertragung der Luftlinien auf das Straßennetz.....	52
6.2.3 Beteiligung zum Zielnetzentwurf	54

6.3	Finales Zielnetz.....	56
6.3.1	Landkreis	56
6.3.2	Fokusräume	58
7	Bestandserfassung.....	59
7.1	Befahrung	59
7.2	Interaktive Online-Karte mit Bestandsdaten	61
7.3	Führungsform des Radverkehrs	62
7.4	Oberflächenbelag und Qualität.....	64
7.5	Radabstellanlagen	70
7.5.1	Radabstellanlagen an ausgewählten Zielen des Kreis-Netzes	70
7.5.2	Radabstellanlagen an Zielen des Fokusraum-Netzes.....	71
8	Radnutzungsprognose	73
9	Maßnahmenentwicklung.....	75
9.1	Gesetzliche und planerische Grundlagen	75
9.2	Qualitätsstandards für den Radverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm	75
9.3	Vorgehen bei Maßnahmenentwicklung	76
9.3.1	Führungsform auf klassifizierten Straßen	77
9.3.2	Wegebreite.....	81
9.3.3	Oberflächenbelag und -qualität	81
9.4	Geplante Neuauflage der ERA	81
9.5	Übergeordnete Handlungsempfehlungen für sicheren Radverkehr	82
9.5.1	Radverkehrstaugliche Oberflächenbelag und -qualität	82
9.5.2	Umgang mit Steigung und Gefälle.....	83
9.5.3	Nutzung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen für den Radverkehr	84
9.5.4	Radabstellanlagen.....	87
9.5.5	Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr	93
10	Maßnahmenübersicht.....	96
10.1	Interaktive Online-Karte mit allen Maßnahmenempfehlungen.....	96
10.2	Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen	98
10.3	Kostenschätzung.....	103
10.3.1	Kostensätze	103
10.3.2	Kostenschätzung nach Baulastträgern.....	104
10.4	Fördermöglichkeiten	107
10.5	Priorisierung.....	108
11	Umsetzungsstrategie.....	112
11.1	Planung und Umsetzung der Maßnahmen anstoßen	112
11.2	Monitoring des Radverkehrskonzeptes	112
11.3	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	113
11.4	Rolle des Eifelkreises	114
11.5	Rolle der Verbandsgemeinden	114
12	Fazit und Ausblick.....	116

Anhang	117
Literaturverzeichnis	118

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Rolle des Radverkehrskonzeptes auf dem Weg zu mehr Klimaschutz im Eifelkreis Bitburg-Prüm	16
Abbildung 2: Konzeptioneller Ablauf des Radverkehrskonzeptes	18
Abbildung 3: Siedlungsstruktur im Eifelkreis Bitburg-Prüm	20
Abbildung 4: Wichtigste Pendelströme des Landkreises Bitburg-Prüm	21
Abbildung 5: Pendlerverflechtung für den Landkreis Bitburg-Prüm	21
Abbildung 6: ÖPNV-Analyse des Eifelkreises Bitburg-Prüm	23
Abbildung 7: Mitfahrerparkplätze im Eifelkreis Bitburg-Prüm	24
Abbildung 8: Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung nach dem Unfalltyp (2019–2023)	26
Abbildung 9: Touristisches Radroutennetz des Eifelkreises Bitburg-Prüm	28
Abbildung 10: Bestehende Wirtschaftswege differenziert nach Qualitätsstufen	29
Abbildung 11: Erfasste Daten beim Stadtradeln 2024	30
Abbildung 12: Übergangspunkte zu benachbarten Radnetzen oder -konzepten	32
Abbildung 13: Bestehende Radwegeplanungen des LBM und der Verbandsgemeinden	33
Abbildung 14: Übersicht der projektbezogenen Beteiligungsschritte	35
Abbildung 15: Startseite der kartenbasierten Umfrage	36
Abbildung 16: Altersverteilung der Umfrage-Teilnehmenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Eifelkreis	37
Abbildung 17: Ergebnis der Bürgerbeteiligung – Wunschverbindungen	38
Abbildung 18: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Eingetragene Wunschrouten nach Kategorien	38
Abbildung 19: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der streckenbezogenen Gefahrenstellen	39
Abbildung 20: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Streckenbezogene Gefahrenstellen nach Kategorien	40
Abbildung 21: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der punktuellen Gefahrenstellen	41
Abbildung 22: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Punktuelle Gefahrenstellen nach Kategorien	41
Abbildung 23: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der eingetragenen Abstellanlagen	42
Abbildung 24: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu Abstellanlagen nach Kategorien	42

Abbildung 25: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der eingetragenen guten Beispiele für Radinfrastruktur	43
Abbildung 26: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu guten Beispielen für Radinfrastruktur nach Kategorien.....	43
Abbildung 27: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Gründe für Nicht-Nutzung des Fahrrades	44
Abbildung 28: Impressionen vom Aktionstag zum Radverkehrskonzept	45
Abbildung 29: Eindrücke von den sechs Maßnahmenworkshops	47
Abbildung 30: Beispiel-Darstellung Maßnahmenentwürfe (hier: Prüm).....	48
Abbildung 31: Wichtige Ziele für den Alltagsradverkehr.....	50
Abbildung 32: Luftliniennetz (zur Veranschaulichung nur für die zwei höchsten Verbindungsfunktionsstufen)	51
Abbildung 33: Beispiel für mehrere mögliche Wegeführungen beim Übertragen einer Wunschlinie auf bestehende Wege	53
Abbildung 34: Aufbau des Zielnetzes am Beispiel der Verbandsgemeinde Speicher	53
Abbildung 35: Interaktive Online-Karte mit Kommentarfunktion	54
Abbildung 36: Anmerkungen über Zielnetz-Beteiligung.....	55
Abbildung 37: Alternativstrecken aus Zielnetz-Beteiligung	55
Abbildung 38: Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm	57
Abbildung 39: Eindrücke von der Befahrung.....	59
Abbildung 40: 360-Grad-Bilder auf der Plattform Mapillary (aufgenommen nahe Oberweis).....	60
Abbildung 41: Daten zur Bestandserfassung sowie Fotodokumentation auf der interaktiven Online-Karte.....	61
Abbildung 42: Führungsformen im Zielnetz	62
Abbildung 43: Oberflächenbelag im Zielnetz.....	65
Abbildung 44: Oberflächenqualität im Zielnetz.....	66
Abbildung 45: Beispielbilder zur Bewertung der Oberflächenqualität.....	67
Abbildung 46: Beispielbilder Abstellanlagen	70
Abbildung 47: Radnutzungsprognose entlang des Zielnetzes	74
Abbildung 48: Einsatzbereiche der Führungsformen (nach ERA 2010).....	78
Abbildung 49: Beispiel Freigabe Wirtschaftsweg.....	85
Abbildung 50: Beispielbeschilderung für konfliktfreies Miteinander.....	87
Abbildung 51: Anlehnbügel mit Unterholm (Darstellung aus FGSV 2012 (Hinweise zum Fahrradparken)).....	88
Abbildung 52: Beispielhafte Fahrradabstellanlage mit Ladestation und Schließfächern an einem Bahnhof mit Café (Rottenbach (EW 1.800), Thüringen).....	91

Abbildung 53: Beispiel für einen Pfeilwegweiser (hier: nahe Niederprüm auf dem Prüm-Radweg)	94
Abbildung 54: Beispiele für Zwischenwegweiser	94
Abbildung 55: Beispiel für Routenplanungstool (Radroutenplaner Thüringen)	95
Abbildung 56: Screenshot interaktive Online-Karte zur Einsicht der Maßnahmen	96
Abbildung 57: Beispielhafter Maßnahmensteckbrief in der interaktive Online-Karte.....	97
Abbildung 58: Streckenbezogene Maßnahmen nach Maßnahmentyp	100
Abbildung 59: Punktuelle Maßnahmen nach Maßnahmentyp	101
Abbildung 60: Beispiel für Maßnahmensteckbrief	102
Abbildung 61: Fachliche Priorität der baulichen Streckenmaßnahmen.....	109
Abbildung 62: Kosten-Nutzen-Verhältnis für die baulichen Streckenmaßnahmen	110
Abbildung 63: Beispiel Kooperationsvereinbarung.....	115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich der Indikatoren zum demographischen Wandel	19
Tabelle 2: SPNV-Angebot im Eifelkreis Bitburg-Prüm.....	22
Tabelle 3: Wichtige Zugangsstellen zum SPNV und ÖPNV im Eifelkreis Bitburg-Prüm.....	23
Tabelle 4: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Eifelkreis Bitburg-Prüm in den Jahren 2019–2023.....	25
Tabelle 5: Nationaler Vergleich der Unfallstatistik für das Jahr 2023.....	25
Tabelle 6: Unfälle nach Unfalltyp, Zeitraum 2019–2023	27
Tabelle 7: Übersicht über bestehende Konzepte.....	31
Tabelle 8: Bezeichnung der bestehenden Planungen	33
Tabelle 9: Netzkategorien im Zielnetz für den Eifelkreis	52
Tabelle 10: Unterteilung der Netzkategorien	56
Tabelle 11: Unterteilung der Netzkategorien nach Fokusraum	58
Tabelle 12: Anteile der Führungsformen im Zielnetz.....	63
Tabelle 13: Anteil verschiedener Oberflächenbeläge im Zielnetz.....	68
Tabelle 14: Anteile und Längen der verschiedenen Oberflächenqualitäten im Zielnetz.....	69
Tabelle 15: Übersicht Abstellanlagen an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Mitfahrerparkplätzen ..	70
Tabelle 16: Übersicht Radabstellanlagen an Zielen des Fokusraum-Netzes.....	71
Tabelle 17: Radverkehrsführung an Landstraßen bei verschiedenen Entwurfsklassen (ERA 2010)	79
Tabelle 18: Übersicht der harten Kriterien	80
Tabelle 19: Vergleich der Oberflächenbeläge	82
Tabelle 20: Anforderungen an Abstellanlagen nach „Hinweise zum Fahrradparken“	89
Tabelle 21: Übersicht Dimensionierungskriterien für Radabstellanlagen.....	90
Tabelle 22: Musterlösungen für Radabstellanlagen in Abhängigkeit von der Abstelldauer	92
Tabelle 23: Maßnahmen für Kreis-Netz nach Maßnahmentyp.....	98
Tabelle 24: Maßnahmen für Fokusraum-Netz nach Maßnahmentyp.....	99
Tabelle 25: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen (in €/m).....	103
Tabelle 26: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen (in €/Einheit).....	103
Tabelle 27: Geschätzte Kosten je Baulastträger.....	104
Tabelle 28: Zusätzliche Kosten für Fokusräume	104
Tabelle 29: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen	105

Tabelle 30: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen.....	106
Tabelle 31: Geschätzte Kosten der baulichen Streckenmaßnahmen je Baulastträger	109
Tabelle 32: Maßnahmen-Anteil nach Kosten-Nutzen-Verhältnis	110
Tabelle 33: Zusätzliche Priorisierungsattribute des Lenkungskreises	111

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
ADD	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Rheinland-Pfalz
B+R	Bike & Ride
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
CCSS	Centre commun de la sécurité sociale (Luxemburg)
DLR	Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Eifel
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
EKL	Entwurfsklasse
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LStrG	Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz
M Uko	Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
MiD	Mobilität in Deutschland (Erhebung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park & Ride
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVK	Radverkehrskonzept
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VG	Verbandsgemeinde
VRT	Verkehrsverbund Region Trier GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Zusammenfassung

MOTIVATION

Der Radverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm soll als zentraler Bestandteil nachhaltiger Mobilität gestärkt werden. Durch den **Ausbau sicherer und attraktiver Radinfrastruktur** sollen die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität verbessert werden. Gleichzeitig trägt die Förderung des Radverkehrs zum Umwelt- und Klimaschutz bei, verbessert die Vernetzung der Gemeinden und erleichtert die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Im Fokus stehen alltagstaugliche Angebote für verschiedene Nutzergruppen.

PROJEKTSTRUKTUR UND VORGEHEN

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde in enger Zusammenarbeit des Planungsbüros Mobilitätswerk GmbH mit einem **projektbegleitenden Lenkungskreis** erarbeitet, dem Vertreterinnen und Vertreter der Kreisverwaltung, Verbandsgemeinden, der Stadt Bitburg und relevanter Behörden angehören.

Zu Beginn erfolgte eine umfassende Analyse der Ausgangslage im Kreisgebiet. Darauf aufbauend wurde ein Zielnetz für den Radverkehr entwickelt, das anschließend im Rahmen einer Befahrung erfasst und bewertet wurde. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, einschließlich einer Kostenschätzung und Priorisierung. Begleitend dazu fand eine breite Beteiligung aller relevanten Akteurinnen und Akteure statt, um fachliche Expertise, lokale Perspektiven und regionale Anforderungen in den Planungsprozess einzubinden.

AUSGANGSLAGE

Der überwiegend ländlich geprägte Eifelkreis mit rund 104.400 Einwohnern ist stark vom Pkw abhängig, obwohl viele Pendelstrecken kurz sind und **Potenzial für Radverkehr** bieten. Der öffentliche Personennahverkehr ist vorhanden, jedoch fehlen Bike-&-Ride-Angebote und sichere Abstellanlagen. Das **bestehende Radwegenetz ist bislang vorrangig touristisch orientiert** und weist im Alltagsverkehr Lücken auf. Analysen von Wirtschafts- und Forstwegen sowie STADTRADELN-Daten zeigen Chancen für den weiteren Ausbau. Das Konzept knüpft an bestehende Konzepte, Planungen und Infrastruktur innerhalb des Eifelkreises, aber auch darüber hinaus an.

BETEILIGUNG

Ein **projektbegleitender Lenkungskreis**, bestehend aus Vertreterinnen und Vertreter der Kreisverwaltung, Verbandsgemeinden, der Stadt Bitburg, Fachbehörden und weiteren Institutionen, wurde regelmäßig in den Arbeitsprozess eingebunden und hat die inhaltliche Ausrichtung maßgeblich mitgestaltet. Die Öffentlichkeit konnte sich im Rahmen einer **kartenbasierten Online-Umfrage** aktiv beteiligen, indem sie Wunschrouten, Gefahrenstellen und Abstellanlagen eintrug. Insgesamt nahmen **555 Personen** an der Umfrage teil.

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung lieferten wertvolle Hinweise zu wichtigen Verbindungen, Gefahrenstellen und dem Bedarf an Radabstellanlagen. Zusätzlich wurden die **Verbandsgemeinden, Ortsgemeinden und Träger öffentlicher Belange** in zwei Beteiligungsrunden eingebunden: Zunächst zur Bewertung des Zielnetzentwurfs, später zur Prüfung und Kommentierung der Maßnahmenentwürfe. Neben einer Kommunalkonferenz zur Vorstellung des Zielnetzentwurfes fanden **mehrere Maßnahmenworkshops mit den Ortsgemeinden** statt, um die Ergebnisse der Bestandserfassung und Maßnahmenentwicklung vorzustellen.

Durch **zwei Zwischenpräsentationen im Ausschuss für Kreisentwicklung und Klimaschutz** wurde die Kreispolitik über Zwischenstände informiert. Am 17.11.2025 wurde das Radverkehrskonzept vom Kreistag beschlossen.

ZIELNETZ FÜR DEN ALLTAGSRADVERKEHR IM EIFELKREIS

Das **Zielnetz** bildet das langfristig anzustrebende Grundgerüst eines zusammenhängenden und sicheren Radwegenetzes. Es verbindet alle **233 Ortsgemeinden** sowie **wichtige Alltagsziele** wie Schulen, Unternehmen, ÖPNV-Knotenpunkte, medizinische und soziale Einrichtungen, touristische Ziele und Verwaltungsstandorte. Grundlage der Planung sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Ausgehend von den zentralen Orten wurde zunächst ein Luftliniennetz entwickelt, das anschließend auf bestehende Wege übertragen und unter Berücksichtigung von vorhandener Infrastruktur, Topografie sowie Hinweisen der Ortsgemeinden optimiert wurde. Das **finale Zielnetz** umfasst insgesamt rund **1.906 km**, davon 1.847 km als Kreisnetz und 59 km zusätzlicher Strecken in den Fokusräumen.

BESTANDSERFASSUNG

Das Zielnetz für den Radverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm wurde 2024 und 2025 von mehreren Teams **befahren**. Dokumentiert wurden **Führungsformen, Oberflächenbelag und -qualität, Gefahrenstellen, Barrieren und Radabstellanlagen**. Alle Daten und 360°-Bilder sind in einer **interaktiven Online-Karte (WebGIS)** einsehbar:

https://giselis.shinyapps.io/radverkehrskonzept_bitburg_pruem/

Etwa die Hälfte des Netzes verläuft im Mischverkehr, rund 39 % über Wirtschaftswege – beides sichere und kostengünstige Führungsformen bei geringem Verkehrsaufkommen. 83 % der Strecken sind asphaltiert, 67 % der Oberflächen wurden als gut bis sehr gut befahrbar bewertet. Von 27 übergeordneten Standorten verfügen nur drei über Radabstellanlagen, meist einfache Vorderadhalter. In den Fokusräumen existieren an 47 von 338 geprüften Zielen Abstellanlagen, **überwiegend nicht überdacht und technisch veraltet**. Nur 19 % sind moderne Fahrradbügel, was den **Bedarf an sicheren und wettergeschützten Abstellmöglichkeiten** verdeutlicht.

QUALITÄTSSTANDARDS UND MAßNAHMEN

Im projektbegleitenden Lenkungskreis wurden zentrale **Qualitätsstandards** definiert, die als Leitlinien für die Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts im Eifelkreis dienen. Ziel ist es, den Radverkehr im Eifelkreis sowohl alltagstauglich als auch attraktiv zu gestalten.

1. Lückenloses und direktes Zielnetz
2. Sichere und angemessene Führungsformen
3. Legale und gut befahrbare Verbindungen
4. Qualitativ hochwertige Oberflächen
5. Radwegeneubau nach aktuellem Stand der Technik
6. Erkennbarkeit und Orientierung im Netz

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurde der **Soll-Zustand** des geplanten Radverkehrsnetzes **mit dem Bestand verglichen**, um den konkreten Handlungsbedarf zu ermitteln. Alle abgeleiteten Maßnahmen sind in der oben genannten Online-Karte einsehbar.

Auf Grundlage von Verkehrsaufkommen, Fahrgeschwindigkeit und Fahrbahnbreite wurde bei Verbindungen über klassifizierte Straßen bewertet, ob eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr möglich oder eine separate Infrastruktur erforderlich ist. Für Landes- und Kreisstraßen erfolgte eine **vertiefte Prüfung durch einen Arbeitskreis aus Landesbetrieb Mobilität (LBM), Kreisstraßenbau und Amt für Straßenverkehr**. Dabei flossen sowohl harte Kriterien (z.B. DTV-Grenzwerte) als auch weiche Faktoren wie die Steigung oder die Nähe zu Schulen in die Bewertung ein.

Wirtschafts- und Forstwege im Zielnetz sollen **für den Radverkehr freigegeben** werden. Durch die Aufnahme dieser Wege in das Radverkehrsnetz sowie die Beschilderung mit dem **Zusatzzeichen**

1022-10 („Radfahrer frei“) ergeben sich keine erhöhten Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. Eine gemeinsame Nutzung erfordert gegenseitige Rücksichtnahme und begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Aus Gründen des Wasserrückhaltes ist auf Forstwegen keine Asphaltierung möglich.

Fahrradabstellanlagen sollen **sicher, witterungsgeschützt und gut erreichbar** sein, wobei Anlehnbügel den Standard bilden. Ergänzend sind Bike-&Ride-Angebote und Ladeinfrastruktur vorgesehen.

Insgesamt wurden **2.856 Maßnahmen** identifiziert, darunter Oberflächenverbesserungen, Neubau von Radwegen, Geschwindigkeitsreduktion und Beschilderungsmaßnahmen.

KOSTEN

Für die geplanten **baulichen Maßnahmen** wurde auf Grundlage pauschaler Kostensätze und Erfahrungswerte des LBM, der Stadt Bitburg und des DLR eine **überschlägige Kostenschätzung** vorgenommen. Die angegebenen Bruttokosten umfassen den Planungsaufwand, jedoch keine Kosten für den Flächenerwerb. Die Nutzung von Fördermitteln ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen und daher in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt. Insgesamt werden die Gesamtkosten für alle 1.639 baulichen Maßnahmen (ohne bereits laufende Planungen) im Eifelkreis und in den Fokusgebieten auf rund **101 Mio. €** geschätzt. Um die verfügbaren Mittel effizient einzusetzen, ist eine **Priorisierung** erforderlich. Diese erfolgte für alle baulichen Streckenmaßnahmen, die zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst und nach Wirkung und Netzbedeutung in drei Prioritätsstufen eingeteilt wurden. Ergänzend erfolgte eine Einordnung nach dem **Kosten-Nutzen-Verhältnis** in fünf Klassen. Die konkrete Umsetzung obliegt den jeweiligen Baulastträgern.

UMSETZUNGSSTRATEGIE

Die **Umsetzungsstrategie** des Radverkehrskonzepts verfolgt das Ziel, den Radverkehr langfristig zu stärken und bestehende Hemmnisse gezielt abzubauen. Dafür sind **dauerhafte, fahrradfreundliche Strukturen in Verwaltung und Politik** notwendig. Nach dem Beschluss des Konzeptes sollen die Maßnahmen schrittweise geprüft, mit laufenden Projekten abgestimmt und für jeden Baulastträger einzeln in ein Maßnahmenprogramm überführt werden. Eine verlässliche Finanzierung und die gezielte Nutzung von Förderprogrammen bilden dabei zentrale Voraussetzungen.

Die bereitgestellte **interaktive Online-Karte kann weitergenutzt** werden, um den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung transparent darzustellen. Regelmäßige Berichte und Evaluationen ermöglichen eine kontinuierliche Anpassung und sichern die politische Rückkopplung. Ebenso entscheidend ist eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Informationsveranstaltungen, Teilnehmungsformate und Kampagnen fördern Akzeptanz, Identifikation und Motivation.

Der Eifelkreis übernimmt eine **koordinierende Rolle** zwischen Verbandsgemeinden, Straßenbaulastträgern und Fördermittelgebern, während die Verbandsgemeinden für die konkrete Umsetzung, Fördermittelbeantragung und Öffentlichkeitsarbeit vor Ort verantwortlich sind. So wird gewährleistet, dass das Konzept nicht nur als Planungsgrundlage dient, sondern Schritt für Schritt umgesetzt wird.

Danksagung

Dank gilt an dieser Stelle dem **projektbegleitenden Lenkungskreis** sowie **allen weiteren relevanten Akteurinnen und Akteuren**, den beteiligten Trägern öffentlicher Belange sowie den angrenzenden Landkreisen und Ländern für die Zuarbeit von Informationen und Daten, wertvolle Diskussionsbeiträge und die Teilnahme an den Teilnehmungsformaten. Zudem möchte sich der Eifelkreis Bitburg-Prüm bei allen Bürgerinnen und Bürgern bedanken, welche im Rahmen der Online-Beteiligung ihre Lokalkennntnis eingebracht haben. Durch die sehr erfolgreiche Zusammenarbeit mit allen Akteuren ist ein Radverkehrskonzept für den Eifelkreis entstanden, das die lokalen Gegebenheiten berücksichtigt und eine sehr gute Grundlage für die Umsetzung darstellt.

2 Motivation

Radfahren ist eine umweltschonende, gesundheitsfördernde und kostengünstige Form der Fortbewegung. Der Eifelkreis Bitburg-Prüm ist der flächengrößte und gemeindereichste Landkreis in Rheinland-Pfalz und zugleich mit 64 Einwohnern je km² der am dünnsten besiedelte. Durch die Förderung des Radverkehrs soll der Landkreis attraktiver werden – als ein **Baustein der Mobilitätswende** und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Laut der Mobilitätserhebung MiD 2017 werden im Eifelkreis rund 68 % der Wege mit dem Pkw und lediglich etwa 6 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität des Landkreises¹ schätzt den Anteil sogar nur auf 4 %.

Die großen Entfernungen im Kreisgebiet stellen für den Radverkehr sowohl Herausforderungen als auch Potenziale dar. **E-Bikes** haben in den letzten Jahren einen starken Aufschwung erlebt – mittlerweile verfügt bundesweit etwa jedes zweite verkaufte Fahrrad über einen Elektroantrieb. Dadurch werden längere Strecken und anspruchsvolle Topografien für eine breitere Nutzergruppe besser bewältigbar.

Im **Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz** wird das Ziel formuliert, den landesweiten Radverkehrsanteil bis 2030 von 8 % auf 15 % zu steigern. Für den Eifelkreis wird analog ein Zielwert von 10–15 % bis zum Jahr 2035 angenommen.

Für den Radtourismus und Freizeitverkehr werden vor allem landschaftlich attraktive Wege bevorzugt. Damit das Rad auch im Alltag für mehr Menschen nutzbar wird, sind **direkte, komfortable und sichere Verbindungen** zwischen Start- und Zielpunkten erforderlich.

Die Erstellung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes ist eine prioritäre Maßnahme des **Integrierten Klimaschutzkonzeptes für den Eifelkreis Bitburg-Prüm** welches vom Kreistag in seiner Sitzung am 07.10.2022 beschlossen wurde. Der Beschluss zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes erfolgte am 19.02.2024 durch den Kreisausschuss.

Das Konzept soll ein Zielnetz für den Alltagsradverkehr entwickeln, den Bestand erfassen und notwendige Maßnahmen aufzeigen. Anschließend soll es als Grundlage für die Umsetzung konkreter Radverkehrsmaßnahmen dienen, den Radverkehr fördern und damit langfristig einen Beitrag zum **Klimaschutz** leisten.

¹ Vgl. Energieagentur Region Trier GmbH (2021)

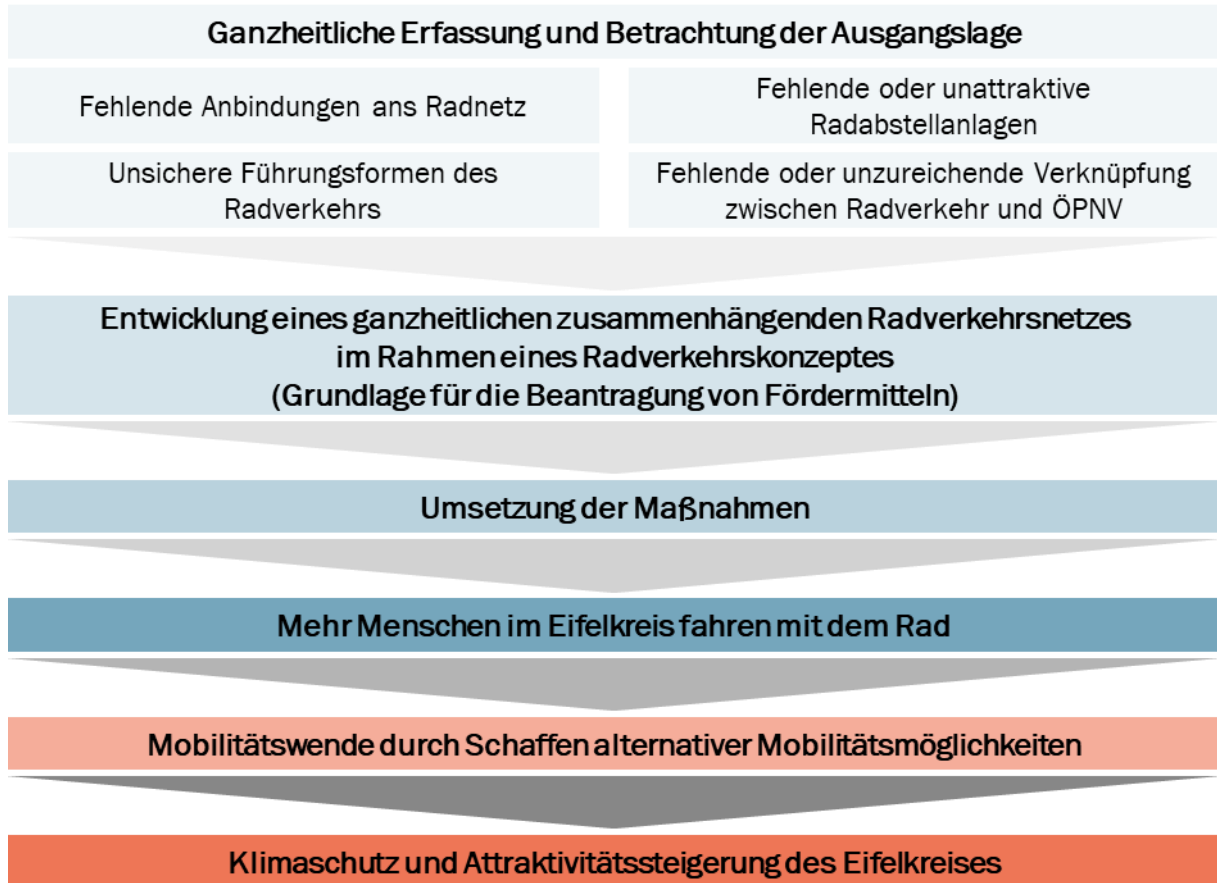


Abbildung 1: Rolle des Radverkehrskonzeptes auf dem Weg zu mehr Klimaschutz im Eifelkreis Bitburg-Prüm

3 Projektstruktur und Vorgehen

3.1 Projektstruktur

Das Radverkehrskonzept wurde im Auftrag des Eifelkreises Bitburg-Prüm vom **Planungsbüro Mobilitätswerk GmbH** erstellt. Die enge Zusammenarbeit mit den Verbandsgemeinden Arzfeld, Bitburger Land, Prüm, Speicher und Südeifel sowie der Stadt Bitburg war dabei von zentraler Bedeutung, da diese in ihren jeweiligen Zuständigkeiten eine wichtige Rolle bei der späteren Umsetzung der Maßnahmen einnehmen und daher bereits während der Konzepterstellung umfassend eingebunden werden sollten.

Zu Beginn des Projekts wurde eine **Kooperationsvereinbarung** unterzeichnet, um die Zusammenarbeit verbindlich zu regeln. Die **Stadt Bitburg** befindet sich bereits in der Umsetzung eines eigenständig entwickelten Radverkehrskonzepts. Daher wurden im Rahmen dieses Projekts keine zusätzlichen Maßnahmen für das Stadtgebiet erarbeitet. Die Grundlagendaten aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bitburg, die Daten der Bestandserfassung und die Rückmeldungen aus den Beteiligungsrunden wurden jedoch berücksichtigt und liegen vor.

Ein projektbegleitender **Lenkungskreis** fungierte als zentrale Schnittstelle für Information, Abstimmung und Entscheidungsvorbereitung. Der Lenkungskreis setzt sich aus zentralen Akteuren der Verwaltung, Fachbehörden und regionalen Institutionen zusammen. Beteiligt waren Vertreter der Kreisverwaltung des Eifelkreises Bitburg-Prüm – insbesondere aus dem Amt für Kreisentwicklung mit den Bereichen Klimaschutz, Kreisstraßenbau, Untere Naturschutzbehörde, Straßenverkehrsamt sowie der Behindertenbeauftragte des Eifelkreises. Ergänzt wurde der Kreis durch Vertreter der Polizeiinspektion Bitburg, des Dienstleistungszentrums Ländlicher Raum Eifel, des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz sowie durch Vertreter der Verbandsgemeinden und der Stadt Bitburg. Zudem brachte der Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT) seine Perspektive ein.

Um die spätere Erstellung von Folgekonzepten durch einzelne Verbands- oder Ortsgemeinden zu vermeiden, wurden **10 Fokusräume** definiert. Für diese Fokusräume erfolgte eine vertiefte Betrachtung mit höherem Detaillierungsgrad (vgl. Kapitel 6.3.2 und Anhang):

- Stadt Prüm
- Stadt Speicher
- Stadt Neuerburg
- Ortsgemeinde Arzfeld
- Ortsgemeinde Badem
- Ortsgemeinde Bettingen
- Ortsgemeinde Daleiden
- Ortsgemeinde Irrel
- Ortsgemeinde Waxweiler
- Ortsgemeinde Wolsfeld

3.2 Methodisches Vorgehen

Das Radverkehrskonzept wurde im Zeitraum von Mai 2024 bis Oktober 2025 erarbeitet. Grundlage für die Erstellung bildeten die methodischen Vorgaben der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)² sowie die geltenden gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Die Bearbeitung des Konzepts gliederte sich im Wesentlichen in folgende Arbeitsschwerpunkte:

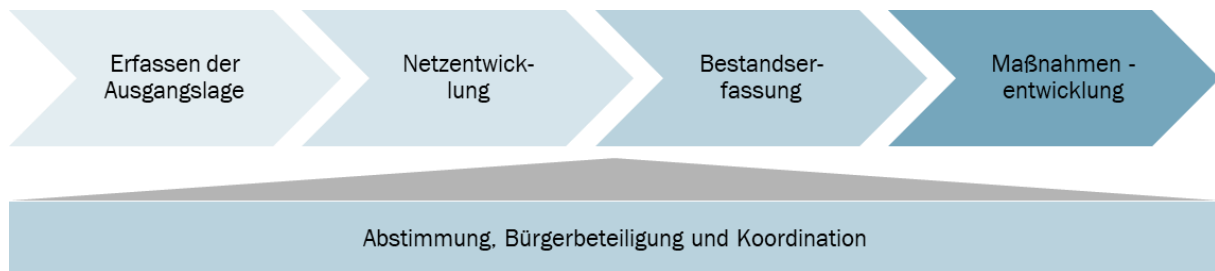


Abbildung 2: Konzeptioneller Ablauf des Radverkehrskonzeptes

Zu Beginn wurde die Ausgangslage für den Radverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm erfasst. Dabei wurden unter anderem die Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Pendelverflechtungen, Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, die bestehende Radinfrastruktur sowie bereits vorhandene Konzepte und Planungen berücksichtigt (vgl. Kapitel 4). Zudem fand eine Online-Beteiligung der Öffentlichkeit statt (vgl. Kapitel 5.3.1).

Im Rahmen der Netzentwicklung wurden Quell- und Zielstrukturen ermittelt, bestehende Planungen analysiert und Wunschverbindungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung integriert. Das daraus entstandene Wunschliniennetz wurde auf vorhandene Wege übertragen – einschließlich klassifizierter Straßen sowie Wirtschafts- und Forstwege – und bildete die Grundlage für das angestrebte Zielnetz. Alle Gemeinden sowie weitere Träger öffentlicher Belange hatten Gelegenheiten sich an der Abstimmung dieses Zielnetzes zu beteiligen. Für ausgewählte Fokusräume erfolgte eine vertiefte Betrachtung (vgl. Kapitel 6.3.2).

Zur Bestandserfassung wurde das abgestimmte Zielnetz befahren und der aktuelle Zustand der Infrastruktur dokumentiert. Diese Erhebung bildete die Basis für die Entwicklung konkreter Maßnahmenempfehlungen.

Die **Maßnahmen** zeigen auf, welche baulichen Anpassungen sowie Änderungen in Bezug auf Beschilderung und Markierung gemäß StVO erforderlich sind, um eine sichere Befahrbarkeit für Radfahrende zu gewährleisten. Alle Maßnahmen wurden nach Baulasträgern differenziert, priorisiert und mit einer Kostenschätzung versehen. Darüber hinaus wurden übergeordnete Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs formuliert.

Die Träger öffentlicher Belange, Gemeindevertreterinnen und -vertreter sowie die Bevölkerung erhielten die Möglichkeit, die Entwurfsfassung der Maßnahmen zu bewerten.

² v.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

4 Ausgangslage

4.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Im Eifelkreis Bitburg-Prüm leben insgesamt 104.435 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 30.09.2024) verteilt auf **233 Ortsgemeinden**. Diese Gemeinden teilen sich auf die **fünf Verbandsgemeinden** Arzfeld, Bitburger Land, Prüm, Speicher und Südeifel sowie die verbandsfreie Stadt Bitburg auf. Im Jahr 2022 verzeichnete der Landkreis 9.309 Zuzüge und 6.149 Fortzüge, was einem positiven Wanderungssaldo von 3.160 Personen entspricht.

In der Tabelle 1 erfolgt ein Vergleich des Eifelkreises Bitburg-Prüm mit dem Landes- und Bundesdurchschnitt anhand ausgewählter Indikatoren zum demographischen Wandel.³

Tabelle 1: Vergleich der Indikatoren zum demographischen Wandel

	Eifelkreis Bitburg-Prüm	Rheinland-Pfalz	Deutschland
Bevölkerungsprognose bis 2040 (Änderung gegenüber 2017 in %) ⁴	1,7	1,0	1,6
Bevölkerungsentwicklung von 2011 bis 2022 in %	-0,4	4,1	5,3
Wanderungssaldo je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ⁵	30,5	17,3	3,9
Durchschnittsalter ⁶	45,9	44,9	44,5
Jugendquotient (Anzahl der unter 18-Jährigen pro 100 18-65-Jährige) ⁷	28,5	27,7	27,7
Altersquotient (Anzahl der über 65-Jährigen pro 100 18-65-Jährige) ⁸	34,8	37,2	36,3
Bevölkerungsdichte (in Einwohnerinnen und Einwohnern pro km ²) ⁹	63,7	209,6	238,7

Der Eifelkreis Bitburg-Prüm ist ländlich geprägt und weist einen vergleichsweise geringen Anteil an Siedlungs- und Verkehrsflächen auf. Die Siedlungsflächen verteilen sich über das gesamte Kreisgebiet, wobei im südöstlichen Bereich eine engmaschigere Siedlungsstruktur erkennbar ist. Dichter besiedelt sind die Städte Prüm, Bitburg und Speicher. Im übrigen Kreisgebiet dominieren ländliche Strukturen, wodurch eine hohe Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) besteht. Abbildung 3 zeigt die Siedlungsstruktur und wichtige Zielorte im Eifelkreis Bitburg-Prüm sowie die Einzugsbereiche der Mittelzentren Bitburg, Neuerburg und Prüm sowie des Mittelzentrums Gerolstein im angrenzenden Landkreis Vulkaneifel. Die bergige Topografie, insbesondere im nördlichen Teil des Eifelkreises, stellt eine besondere Herausforderung für den Alltagsradverkehr dar. Steile Anstiege und Höhenunterschiede können die Nutzbarkeit und Attraktivität des Radverkehrs für alltägliche Wege deutlich einschränken.

³ Vgl. Statistisches Bundesamt 2022 (soweit nicht anders angegeben)

⁴ Vgl. BBSR 2021 sowie Bevölkerungsvorausberechnungen der Länder Sachsen, Bayern, NRW

⁵ Differenz zwischen Zuzügen und Fortzügen pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner, Jahressumme 2019

⁶ Stand 31.12.2022

⁷ Stand 31.12.2022

⁸ Stand 31.12.2022

⁹ Stand 31.12.2022

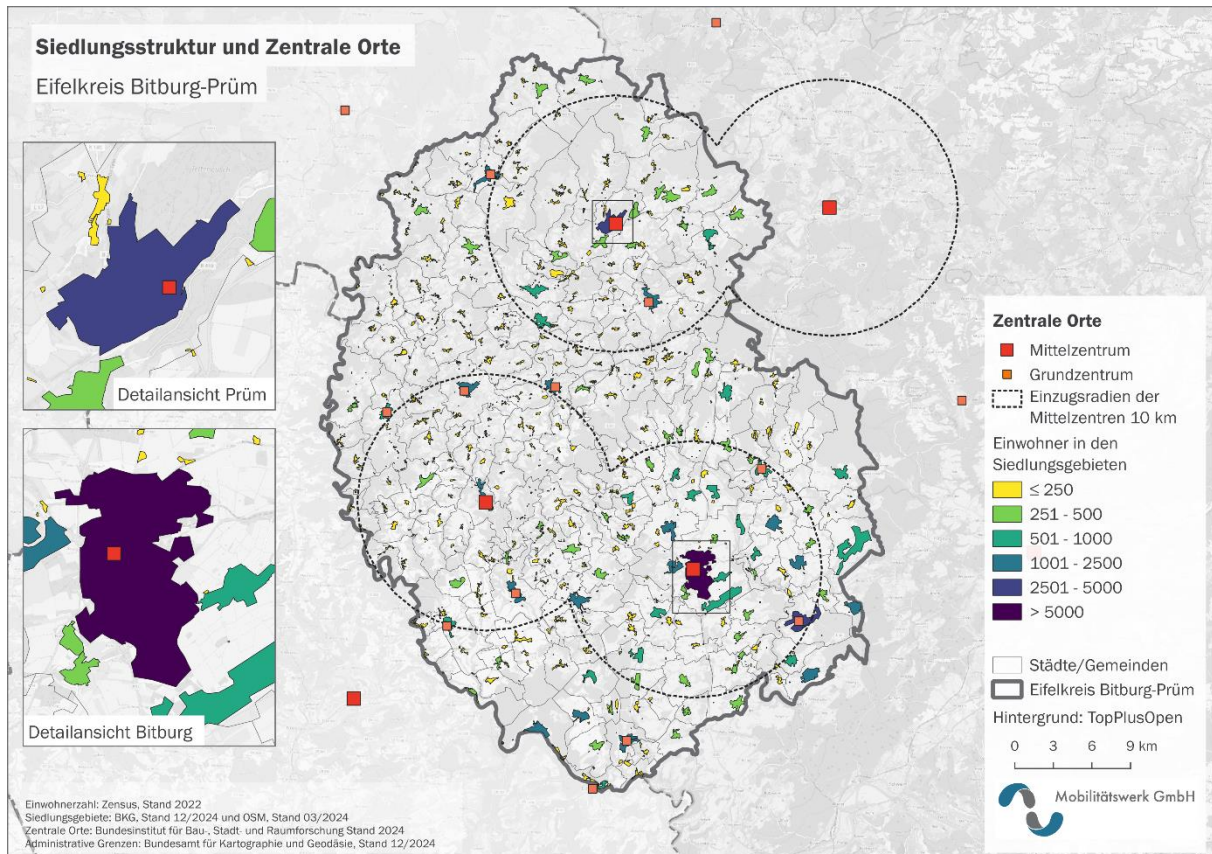


Abbildung 3: Siedlungsstruktur im Eifelkreis Bitburg-Prüm

4.2 Pendelverflechtungen

Der **Pendelverkehr** trägt wesentlich zur durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) verursachten Schadstoffbelastung bei. Insbesondere bei Berufspendelnden ist der MIV-Anteil in der Regel besonders hoch. Im Landkreis wurden 12.300 Einpendelnde und 24.680 Auspendelnde verzeichnet. Dies entspricht einem **negativen Pendelsaldo von -12.380 Beschäftigten**.¹⁰¹¹ In Abbildung 3 wird deutlich, dass der **wichtigste Zielort** von Pendelnden im Eifelkreis Bitburg-Prüm das Mittelzentrum **Bitburg** ist. Weitere bedeutende Zielorte im Kreisgebiet sind Prüm und Weinsheim. Auspendelnde arbeiten vor allem im Oberzentrum Trier, in den Mittelzentren Gerolstein und Wittlich sowie in Luxemburg. Für Belgien liegen keine Daten zum grenzüberschreitenden Pendelverkehr vor.

¹⁰ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2022)

¹¹ Vgl. Centre commun de la sécurité sociale - CCSS (2023)

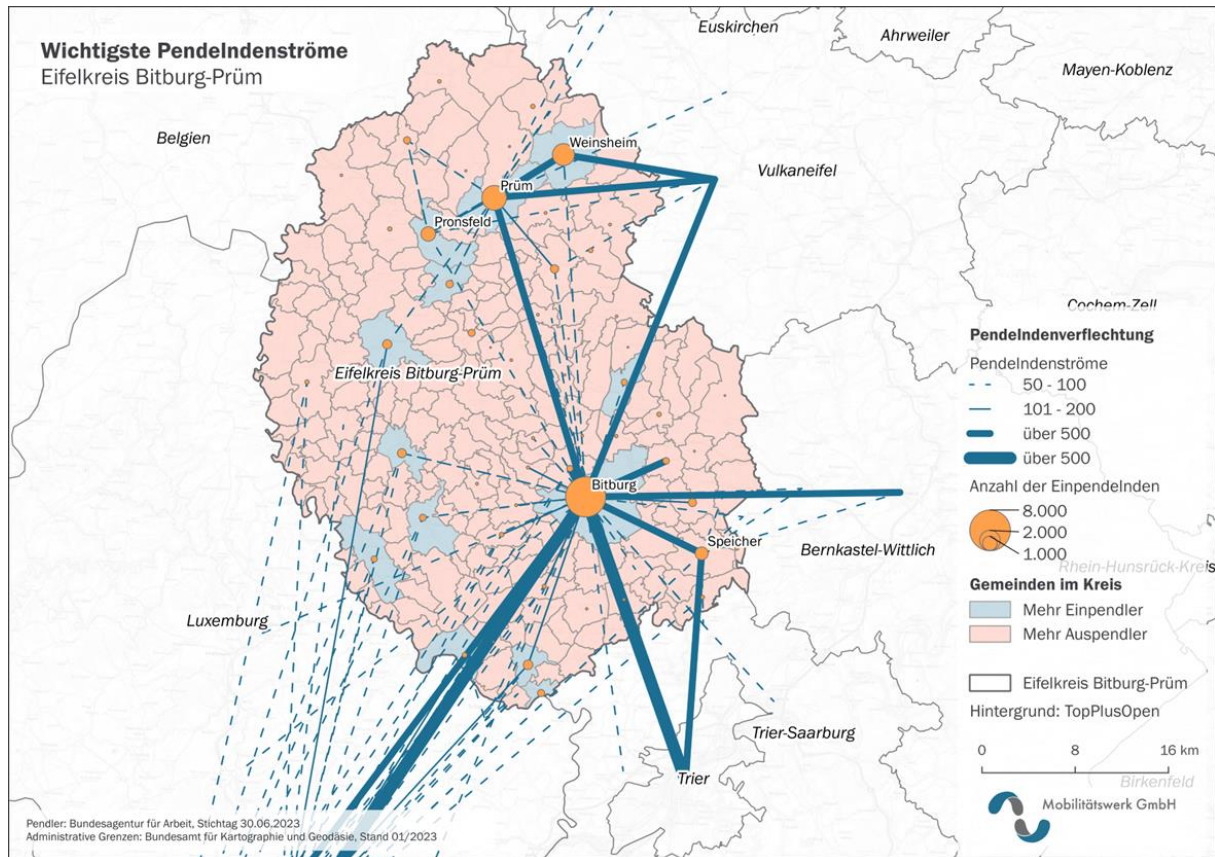


Abbildung 4: Wichtigste Pendelströme des Landkreises Bitburg-Prüm

In der nachfolgenden Abbildung 4 ist die Länge der Pendelwege von Ein- und Auspendelnden dargestellt. Etwa 20 % der Einpendelnden (2.920 Personen) und 10 % der Auspendelnden (2.930 Personen) legen täglich **weniger als 10 km pro Strecke** zurück (vgl. Abbildung 4).

Gerade diese kurzen Distanzen bis 10 km bieten gute Voraussetzungen für eine Verlagerung vom Pkw auf das Fahrrad. Hinzu kommen rund **15.000 Kinder und Jugendliche**, deren **Schulweg ebenfalls unter 10 km pro Strecke** liegt.

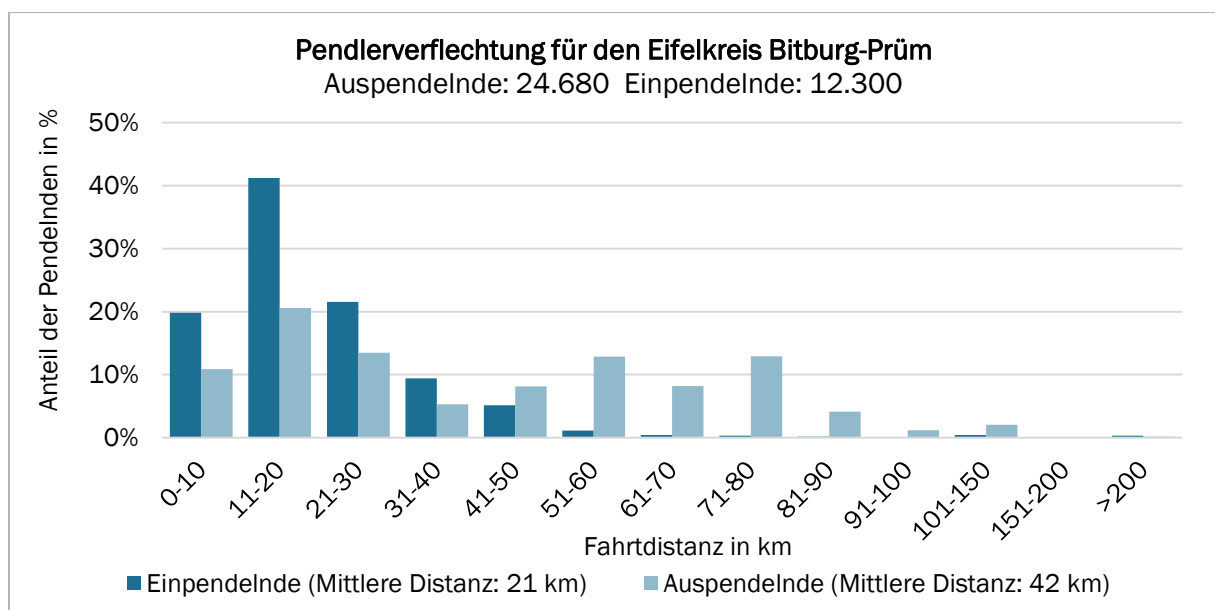


Abbildung 5: Pendlerverflechtung für den Landkreis Bitburg-Prüm

4.3 SPNV, ÖPNV und Intermodalität

Da das Radverkehrskonzept den Alltagsradverkehr unterstützen soll, ist die Betrachtung **intermodaler** Verknüpfungspunkte von besonderer Bedeutung. Durch die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich auch größere Distanzen (>10 km) effizient zurücklegen. Die Untersuchung im Rahmen des Konzepts zielt nicht auf die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ab, sondern auf die Schaffung sicherer und hochwertiger Fahrradabstellanlagen an Haltestellen – auch bekannt als Bike & Ride. Besonders relevant sind die Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Der Eifelkreis Bitburg-Prüm ist über die folgenden Streckenabschnitte an den SPNV angebunden (vgl. Tabelle 2):

Tabelle 2: SPNV-Angebot im Eifelkreis Bitburg-Prüm

Linie	Taktung	Streckenverlauf (Auszug relevante Haltepunkte)
RE 22	60 min	Köln – Erftstadt – Euskirchen – Gerolstein – Usch-Zendscheid - Bitburg-Erdorf - Speicher – Trier
RE 12	2-3 x täglich	Köln – Euskirchen – Mechernich – Kall – Jünkerath – Gerolstein – Bitburg-Erdorf – Trier

Aufgrund von Modernisierungsarbeiten ist der Abschnitt Trier-Ehrang – Bitburg-Erdorf – Gerolstein derzeit gesperrt und wird voraussichtlich erst im Jahr 2028 wieder in Betrieb genommen.

Im Kreisgebiet bestehen insgesamt acht Zugangsstellen zum SPNV (vgl. hervorgehobene Haltepunkte in Tabelle 2 sowie Abbildung 6) sowie über 800 Haltestellen des ÖPNV.¹² Einige bewohnte Gebiete im Eifelkreis Bitburg-Prüm liegen außerhalb einer fußläufig angemessenen Distanz von 300 m zu ÖPNV-Haltepunkten bzw. 500 m zu SPNV-Haltepunkten (vgl. Abbildung 6).

Der Radverkehr stellt ein wichtiges Bindeglied dar, um diese Bereiche an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden und die Erreichbarkeit der Haltepunkte zu verbessern.

¹² Vgl. DB (2024)

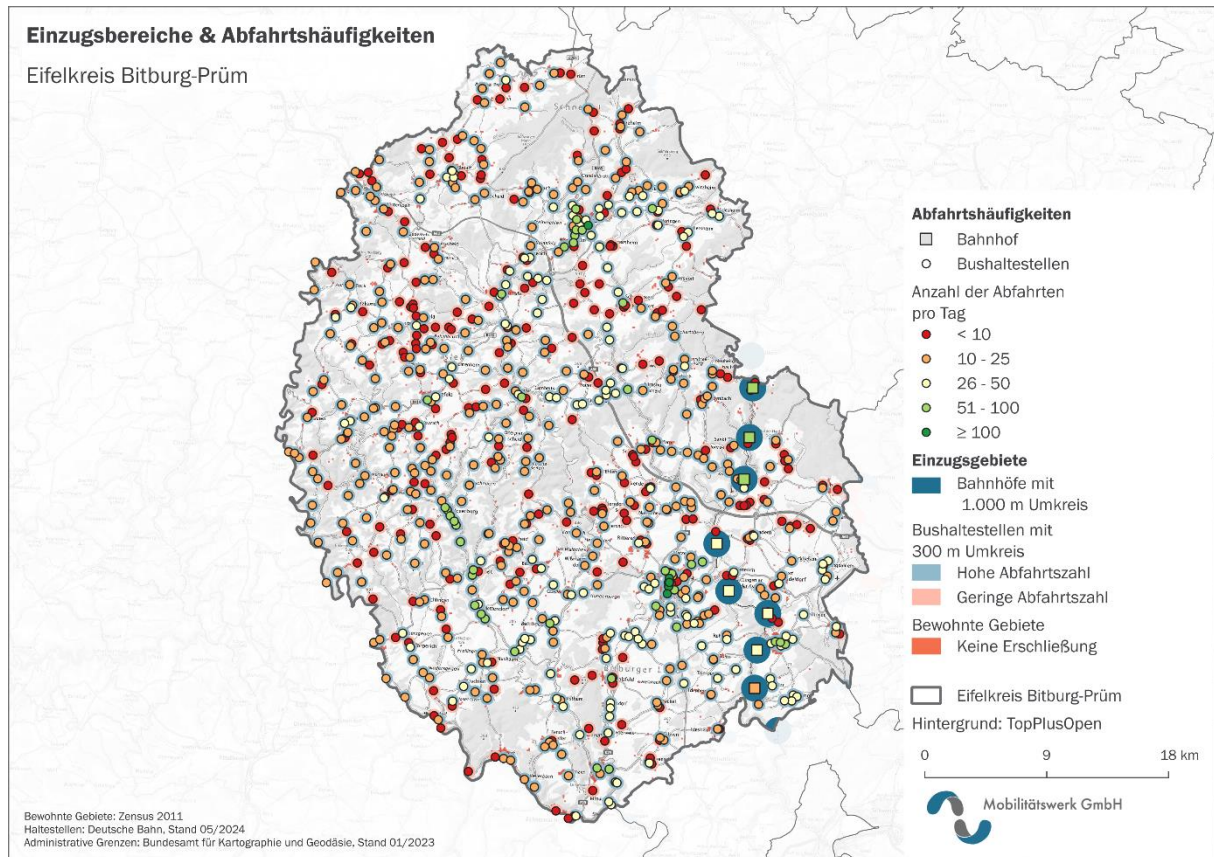


Abbildung 6: ÖPNV-Analyse des Eifelkreises Bitburg-Prüm

Für die Vernetzung des Umweltverbundes an Übergangspunkten spielt die **Verfügbarkeit von Bike and Ride (B+R)-Anlagen an Haltepunkten** eine zentrale Rolle. Die Tabelle 3 zeigt die wichtigsten **Verknüpfungspunkte** im Eifelkreis Bitburg-Prüm sowie deren Ausstattung mit B+R-Anlagen.

Tabelle 3: Wichtige Zugangsstellen zum SPNV und ÖPNV im Eifelkreis Bitburg-Prüm

Zugangsstelle	SPNV	ÖPNV	B+R-Anlagen
Auw an der Kyll, Bahnhof	X	X	-
Bitburg ZOB	-	X	-
Bitburg Erdorf, Bahnhof	X	X	X
Hüttingen an der Kyll, Bahnhof	X	X	-
Kyllburg, Bahnhof	X	X	-
Philippsheim, Bahnhof	X	X	X
Prüm, ZOB	-	X	X
Sankt Thomas, Bahnhof	X	X	-
Speicher, Bahnhof	X	X	X
Usch Zendscheid, Bahnhof	X	-	-

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde die **Anzahl und Qualität der Radabstellanlagen** an wichtigen Verknüpfungspunkten erfasst (siehe Kapitel 7.5). Darauf aufbauend wurden Maßnahmen zur Schaffung sicherer und hochwertiger Fahrradabstellanlagen formuliert, um die intermodale Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr gezielt zu verbessern.

4.4 Mitfahrerparkplätze

Mitfahrerparkplätze befinden sich in der Regel in der Nähe von Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen. Dort können sich Personen treffen und eine Fahrgemeinschaft bilden, um gemeinsam zur Arbeit oder zu anderen Zielen zu gelangen. Im Eifelkreis Bitburg-Prüm gibt es insgesamt **16 Mitfahrerparkplätze** (vgl. Abbildung 7).

Neben dem Umstieg vom privaten Pkw in einen geteilten Pkw sowie der kombinierten Nutzung von Auto und ÖPNV bietet auch die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV bzw. Mitfahrgelegenheit ein hohes Potenzial für nachhaltige Mobilität.

Da Mitfahrerparkplätze während der Arbeitszeiten meist nur selten genutzt werden und sich häufig außerhalb dichter Siedlungsbereiche befinden, sind sie besonders anfällig für Diebstahl. Daher stellen **sichere und möglichst abschließbare Radabstellanlagen** eine wichtige Voraussetzung dar, um die Anreise mit dem Fahrrad zu diesen Standorten zu ermöglichen – insbesondere für hochwertige Fahrräder. Aktuell gibt es an keinem der Mitfahrerparkplätze Radabstellanlagen.

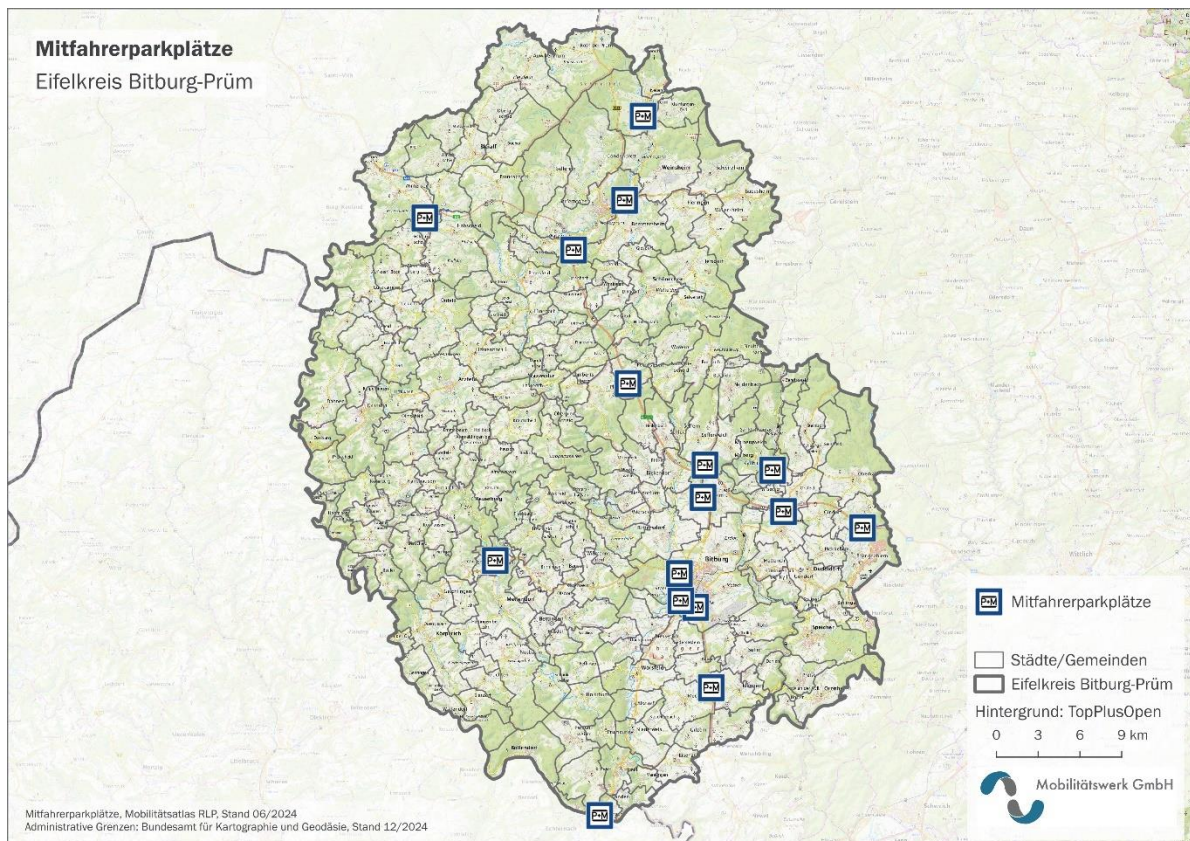


Abbildung 7: Mitfahrerparkplätze im Eifelkreis Bitburg-Prüm

4.5 Unfallanalyse

Für die Unfallanalyse wurden die **Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung** im Eifelkreis Bitburg-Prüm aus den Jahren 2019 bis 2023 betrachtet. Grundlage der Auswertung bildeten die Daten des Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes¹³ unter Berücksichtigung der Vorgaben des *Merkblatts zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)*.¹⁴

Die Daten wurden zusätzlich mit örtlichen Rückmeldungen der Polizeiinspektion abgeglichen. Dennoch bieten sie lediglich eine orientierende Grundlage, da eine hohe Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle mit Fahrradbeteiligung angenommen werden muss. Gerade Unfälle zwischen Radfahrern und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden sowie Sachschäden werden häufig nicht polizeilich erfasst.

Die nachfolgende Auswertung enthält daher ausschließlich **polizeilich registrierte Unfälle** mit Personenschaden.

4.5.1 Unfallanzahl

Zwischen **2019 und 2023** ereigneten sich im Eifelkreis Bitburg-Prüm insgesamt 1.593 Unfälle mit Personenschaden, davon **132 mit Radbeteiligung** (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Eifelkreis Bitburg-Prüm in den Jahren 2019–2023

Jahr	Gesamte Unfälle mit Personenschaden	Davon mit Radbeteiligung	Davon mit Schwerverletzten
2019	334	18	8
2020	310	29	10
2021	299	28	10
2022	352	37	12
2023	298	20	9
Summe	1.593	132	49

Im Jahr 2023 lag der Anteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Eifelkreis Bitburg-Prüm bei 7 % und damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 32 %. Dieser Wert lässt sich jedoch durch den sehr geringen Anteil des Radverkehrs am Modal Split erklären und sollte nicht als Hinweis auf eine besonders sichere Radinfrastruktur gewertet werden.

Tabelle 5: Nationaler Vergleich der Unfallstatistik für das Jahr 2023

	Eifelkreis Bitburg-Prüm	Land Rheinland-Pfalz	Deutschland
Verunglückte pro 1.000 EW	2,9	3,0	3,2
Verunglückte Radfahrer pro 1.000 EW	0,2	0,6	1,0
Anteil der Radverkehrsunfälle am Gesamtunfallgeschehen in %	6,7	21,3	32,4
Anteil der Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten am Gesamtunfallgeschehen in %	3,0	3,8	5,1

¹³ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2023)

¹⁴ Vgl. FGSV (2012a)

4.5.2 Unfalltypen

Der **Unfalltyp** beschreibt die jeweilige Konfliktsituation eines Verkehrsunfalls – ohne dabei die Schuldfrage oder die Unfallursache zu berücksichtigen.

Die nachfolgende Abbildung 8 sowie die Tabelle 6 zeigen die Verteilung aller Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung im Eifelkreis Bitburg-Prüm, differenziert nach Unfalltypen. Die meisten Unfälle geschahen in der Stadt Bitburg und deren Umgebung.

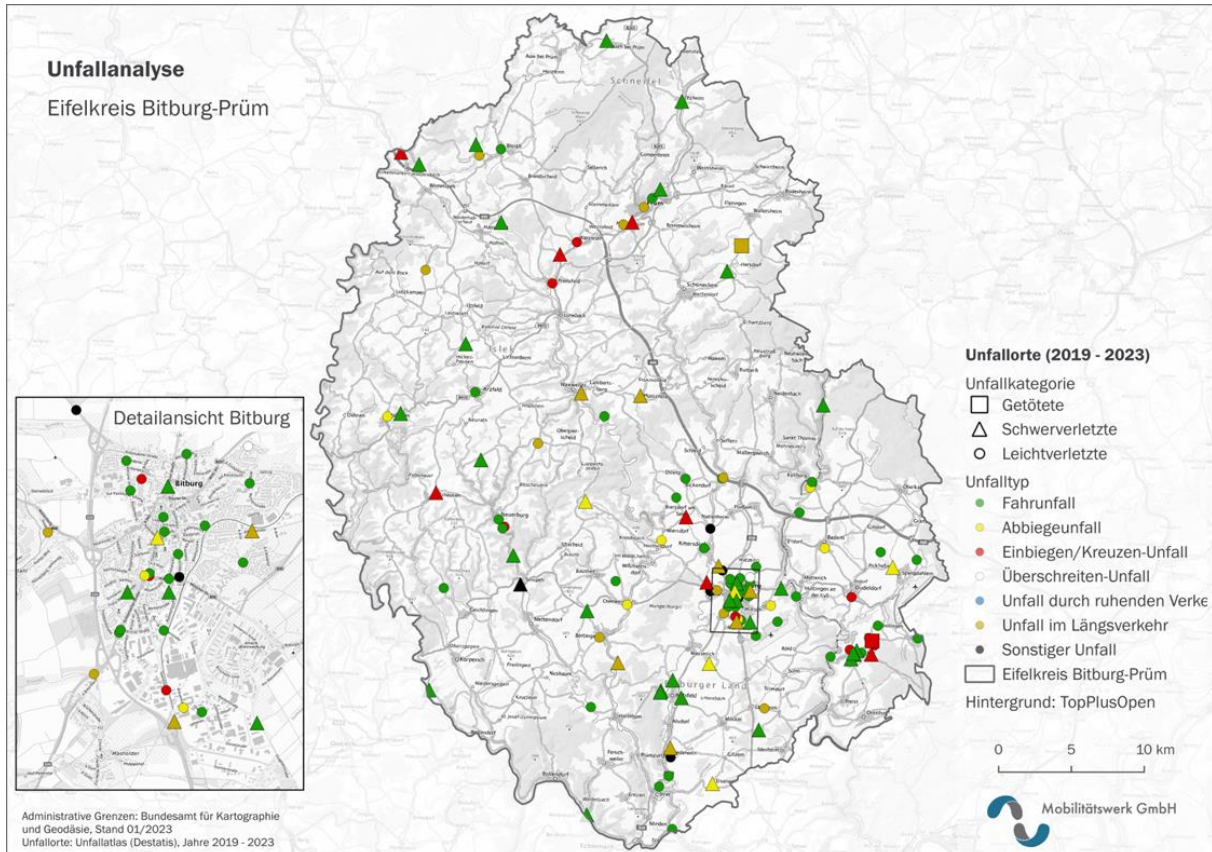


Abbildung 8: Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung nach dem Unfalltyp (2019–2023)

Tabelle 6: Unfälle nach Unfalltyp, Zeitraum 2019–2023

Unfalltyp	Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	
	Gesamt	Mit Radbeteiligung
Fahrerunfall (F) Bsp.: Nicht angepasste Geschwindigkeit, falsche Einschätzung des Straßenverlaufs	737	76
Abbiege-Unfall (AB) Bsp.: Missachtung des Vorrangs anderer Verkehrsteilnehmer	130	13
Einbiegen-/Kreuzen-Unfall (EK) Bsp.: Missachtung der Vorfahrt anderer Verkehrsteilnehmer	206	17
Überschreiten-Unfall (ÜS) Bsp.: Unfall durch Konflikt zwischen Fahrzeug und einer Person, die zu Fuß die Fahrbahn quert	42	1
Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) Bsp.: Unfälle zw. fließendem Verkehr und parkenden/haltenden Fahrzeugen (Dooring-Unfall)	18	0
Unfall im Längsverkehr (LV) Bsp.: Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden in gleicher oder entgegengesetzter Fahrtrichtung (zu dichtes Überholen)	327	19
Sonstiger Unfall (SO) Alle anderen Unfälle, welche sich den obigen Kategorien nicht zuordnen lassen. Bsp.: Wenden, Rückwärtsfahren, Hindernisse oder Tiere auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden	133	6
Summe	1.593	132

4.6 Bestehende Radinfrastruktur

Im Eifelkreis Bitburg-Prüm existieren bereits **ausgewiesene Radrouten**, die in Abbildung 9 dargestellt sind. Dieses bestehende Radnetz konzentriert sich jedoch stark auf den Tourismus und weniger auf den Alltagsradverkehr. Es besteht überwiegend aus Themenrouten, Flussradwegen und Strecken entlang stillgelegter Bahntrassen. Zu den bekannten Routen zählen der **Prüm-Radweg**, der **Nims-Radweg** und der **Kyll-Radweg**, die den Kreis zentral von Süden nach Norden durchqueren. Darüber hinaus verläuft der Eifel-Ardennen-Radweg im Norden des Kreises von Westen nach Osten, während der Enz-Radweg den Westen erschließt.

Trotz dieser Routenvielfalt ist der Zustand der vorhandenen Infrastruktur nicht durchgängig zufriedenstellend. Es bestehen zahlreiche Netzlücken, und die Strecken sind nicht immer optimal gepflegt oder beschildert. Zudem fehlt vielen Routen die Direktheit, die für den Alltagsradverkehr erforderlich wäre. Vollständige und aktuelle Daten zur jeweiligen Führungsform des Radverkehrs sowie zum Infrastrukturzustand liegen seitens des Landesbetriebs Mobilität (LBM) derzeit nicht flächendeckend vor.

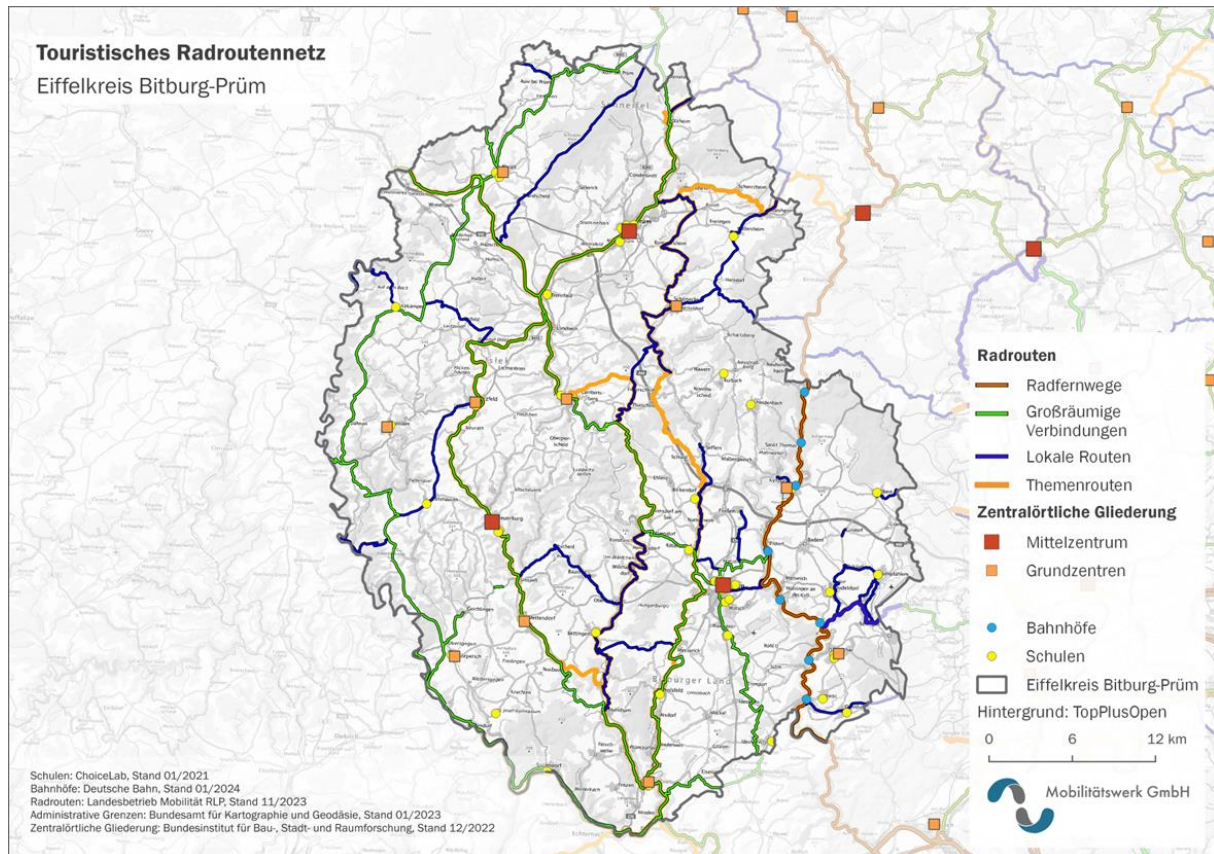


Abbildung 9: Touristisches Radroutennetz des Eifelkreises Bitburg-Prüm

4.7 Wirtschafts- und Forstwegenetz

Radfahren ist nicht ausschließlich auf ausgewiesenen Radwegen möglich. Der Eifelkreis Bitburg-Prüm verfügt über ein **dichtes Netz an Wirtschafts- und Forstwegen**, die bereits vielfach gut ausgebaut sind und große Teile des ländlichen Raums durchziehen. Diese Wege bieten ein hohes Potenzial als alternative Routen zum klassifizierten Straßennetz und ermöglichen sichere, naturnahe Verbindungen abseits stark befahrener Straßen.

Durch die Einbindung dieser Wege lässt sich das bestehende Radnetz kostengünstig und zügig erweitern, ohne dass umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich sind.

Das Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Eifel (DLR) stellte Daten zu den vorhandenen Wirtschaftswegen bereit – teilweise bereits qualitativ differenziert (vgl. Abbildung 10). Die Einstufung erfolgt in folgende Kategorien:

- Priorität 1: Netzlücken, schlechter Wegezustand
- Priorität 2: Mittelmäßiger bis schlechter Wegezustand
- Priorität 3: Guter Wegezustand
- Ohne Priorität: Zustand nicht bekannt

Diese Klassifizierung beeinflusst unter anderem die Fördermöglichkeiten im Rahmen des Programms „Landwirtschaftlicher Wegebau außerhalb der Flurbereinigung“.

Zusätzlich übermittelte der Landesforst Rheinland-Pfalz Daten zu den bestehenden Forstwegen, die ebenfalls in die Bewertung und Planung einfließen.¹⁵

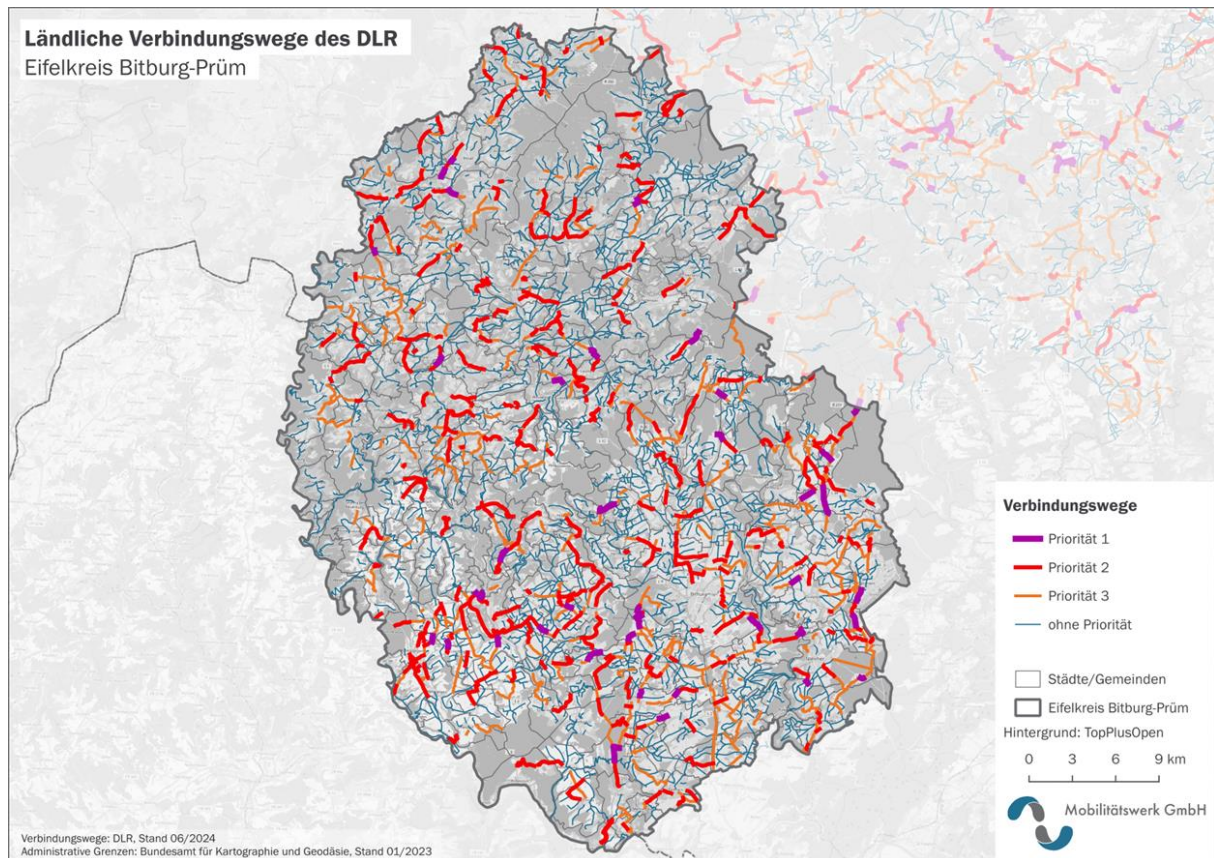


Abbildung 10: Bestehende Wirtschaftswegen differenziert nach Qualitätsstufen

4.8 Stadtradeln

Im Zuge der Aktion **STADTRADELN 2024** wurden im Eifelkreis Bitburg-Prüm wertvolle Daten zum tatsächlichen Radverkehrsverhalten gesammelt. Teilnehmende Radfahrende zeichneten ihre Wege mithilfe der STADTRADELN-App auf (vgl. Abbildung 11). Die daraus entstandenen anonymen Datensätze liefern wichtige Erkenntnisse über bevorzugte Routen, Alltagsverbindungen sowie bestehende Netzlücken im Radwegenetz.

Die Auswertung der aufgezeichneten Strecken zeigt deutlich, auf welchen Abschnitten sich der Radverkehr konzentriert und welche Wege häufig genutzt werden – auch dort, wo keine offizielle Radinfrastruktur vorhanden ist. Diese Informationen wurden gezielt in die Konzeptentwicklung eingebunden und dienen als Grundlage für die Ausgestaltung des Zielnetzes. So konnte das geplante Netz stärker an den tatsächlichen Bedürfnissen der Radfahrenden ausgerichtet werden.

Es ist jedoch zu beachten, dass die STADTRADELN-Daten nur einen Ausschnitt der Radverkehrsrealität abbilden. Da die Teilnahme freiwillig erfolgt, spiegeln die Daten vor allem das Verhalten engagierter und technikaffiner Radfahrender wieder.

¹⁵ Aufgrund der Lizenzbestimmungen können diese nicht in diesem Bericht veröffentlicht werden.

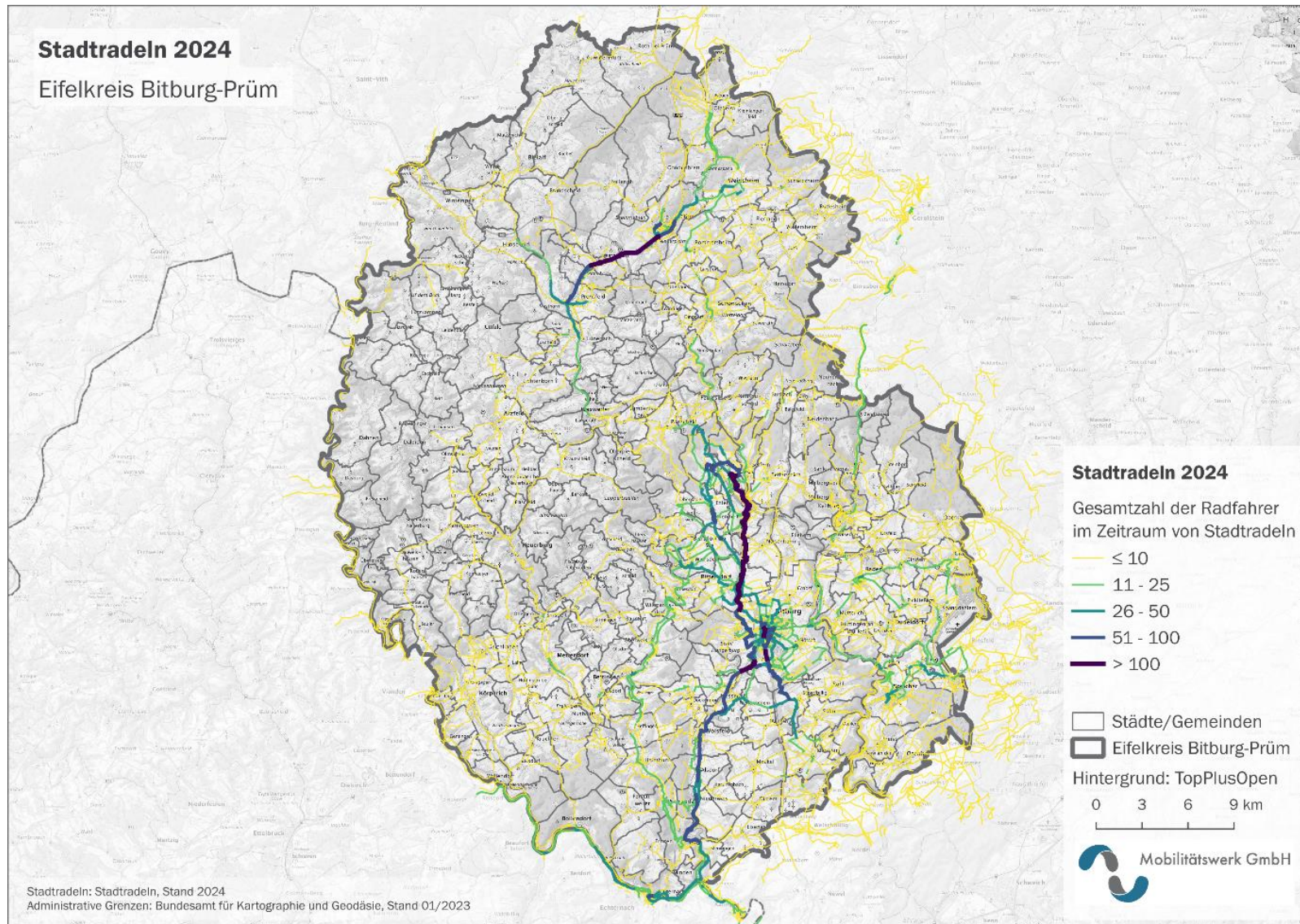


Abbildung 11: Erfasste Daten beim Stadtradeln 2024

4.9 Bestehende Konzepte und Planungen

BESTEHENDE KONZEPTE

Die Erstellung des Radverkehrskonzepts für den Eifelkreis Bitburg-Prüm baut auf bestehenden Strategien und Konzepten auf Bundes- und Landesebene auf. Bereits entwickelte Radverkehrskonzepte der benachbarten Landkreise, der Stadt Bitburg sowie der nationale Mobilitätsplan Luxemburgs bilden wichtige Anknüpfungspunkte für überregionale Verbindungen (vgl. Abbildung 12) und werden im Rahmen der Netzentwicklung (Kapitel 6) näher betrachtet. In Tabelle 7 sind alle relevanten Konzepte übersichtlich aufgeführt.

Tabelle 7: Übersicht über bestehende Konzepte

Ebene	Konzepte
Konzepte zum Radverkehr	
International	<ul style="list-style-type: none"> Nationaler Mobilitätsplan 2035 Luxemburg
Bund	<ul style="list-style-type: none"> Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2022)
Land	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 (2021)
Nachbarlandkreise	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrskonzept Landkreis Bernkastel-Wittlich (2023) Radverkehrskonzept Landkreis Trier-Saarburg (2022) Radverkehrskonzept VG Gerolstein Radverkehrskonzept VG Daun
Im Landkreis	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrskonzept für die Stadt Bitburg (2019)
Weitere relevante Konzepte des Landkreises	
Kreis	<ul style="list-style-type: none"> Konzept zur Errichtung von 10 Mobilitätsstationen im Eifelkreis (2025 – in Arbeit) Integriertes Kreisentwicklungskonzept - Entwicklungsstrategie für den Eifelkreis (2023) Klimaschutzkonzept für den Eifelkreis Bitburg-Prüm (2023) Teilklimaschutzkonzept Mobilität (2021) Lokaler Nahverkehrsplan Eifelkreis Bitburg-Prüm (2006, 2013, 2017)

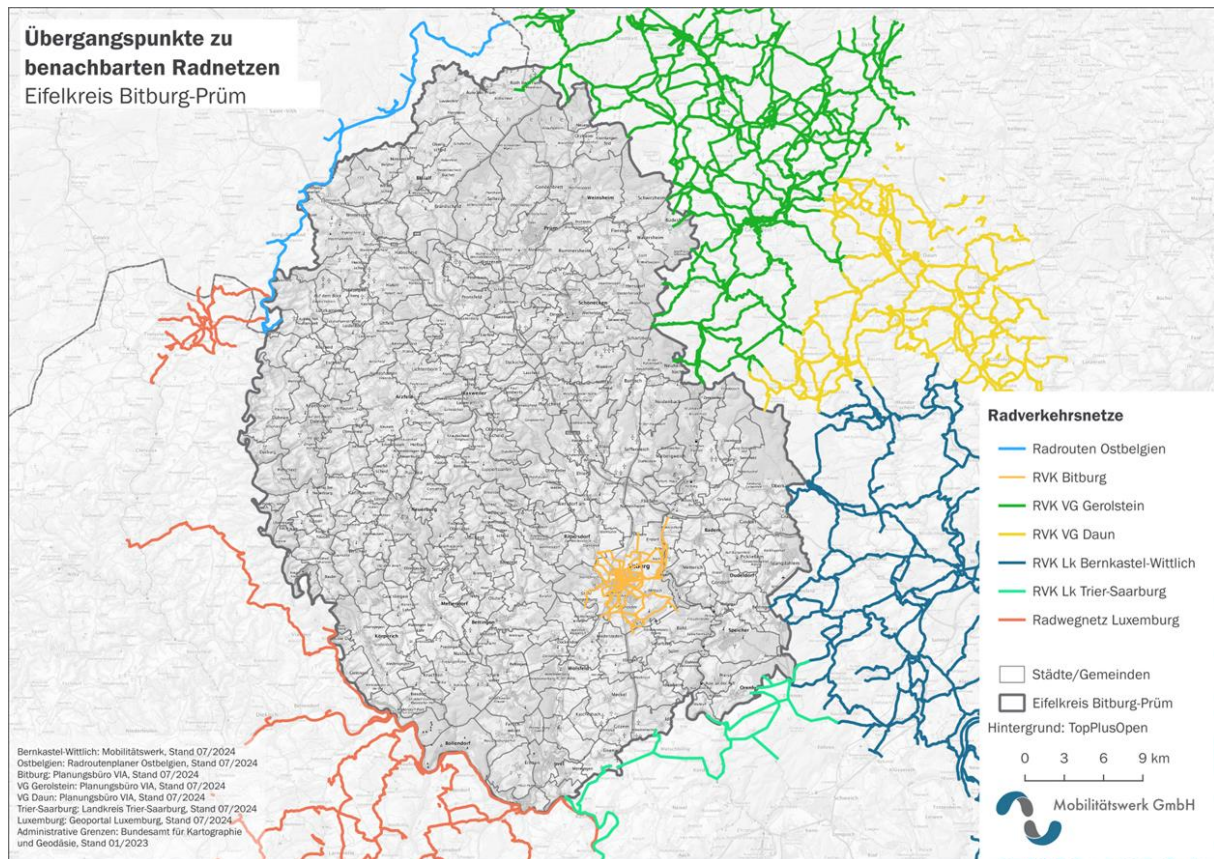


Abbildung 12: Übergangspunkte zu benachbarten Radnetzen oder -konzepten

BESTEHENDE PLANUNGEN FÜR RADINFRASTRUKTUR

Um bestehende Planungen zum Ausbau der Radinfrastruktur im Eifelkreis Bitburg-Prüm berücksichtigen und Doppelungen vermeiden zu können, wurden die Vertreterinnen und Vertreter der Verbandsgemeinden gebeten, relevante Unterlagen bereitzustellen. Auch vom **Landesbetrieb Mobilität (LBM)** wurden entsprechende Planungsdaten übermittelt.

Abbildung 13 zeigt, dass insbesondere im Umfeld der Stadt Bitburg bereits mehrere Planungen für neue Radinfrastruktur bestehen. Im Zusammenspiel mit dem bestehenden Routennetz wird jedoch deutlich, dass weitere Verbindungen erforderlich sind, um ein flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Eifelkreis zu schaffen.

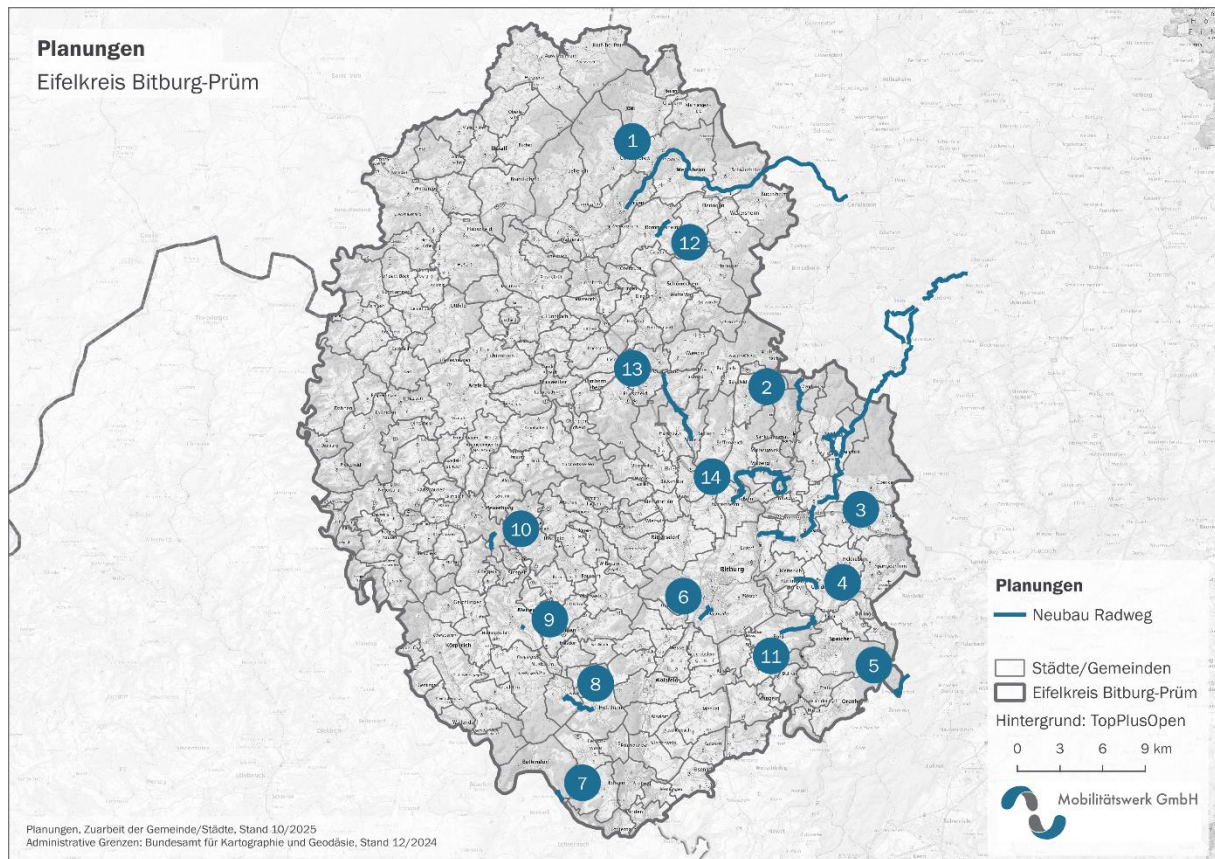


Abbildung 13: Bestehende Radwegeplanungen des LBM und der Verbandsgemeinden

Tabelle 8: Bezeichnung der bestehenden Planungen

Nr.	Planung
1	Radweg Prüm – Gerolstein
2	Planung auf Verbindung Zendscheid – St. Johann
3	Planung auf Verbindung Oberstadtfeld – Erdorf
4	Planung auf Verbindung Metterich – Dudeldorf
5	Planung auf Neubau Radweg in Verbandsgemeinde Wittlich-Land
6	Planung auf Verbindung Bitburg – Hilco
7	Planung auf Verbindung Bollendorf – Weilerbach
8	Planung zu Enzradweg auf Verbindung Schwankweiler – Holsthum
9	Planung Überquerungshilfe Mettendorf
10	Planung zu Enzradweg auf Verbindung Neuerburg – Daudistel
11	Planung auf Verbindung Röhl – Philippsheim
12	Planung auf Verbindung Rommersheim – Fleringen
13	Planung auf Verbindung Seffern - Lasel
14	Planung zu Kyll-Radweg

4.10 Weitere Datenbereitstellung durch den LBM

Neben den bereits erwähnten Daten und Planungen stellte der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) zusätzlich **Informationen zu den Landes- und Kreisstraßen** bereit.

Diese umfassen:

- den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV),
- die Fahrbahnbreite,
- die Lage des Streckenabschnitts (innerorts oder außerorts),
- die zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- sowie die Standorte von Verkehrszeichen, die auf starke Steigungen oder Gefälle hinweisen.

Diese Daten bildeten die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung auf den Landes- und Kreisstraßen (vgl. Kapitel 9.2).

5 Beteiligung

5.1 Überblick

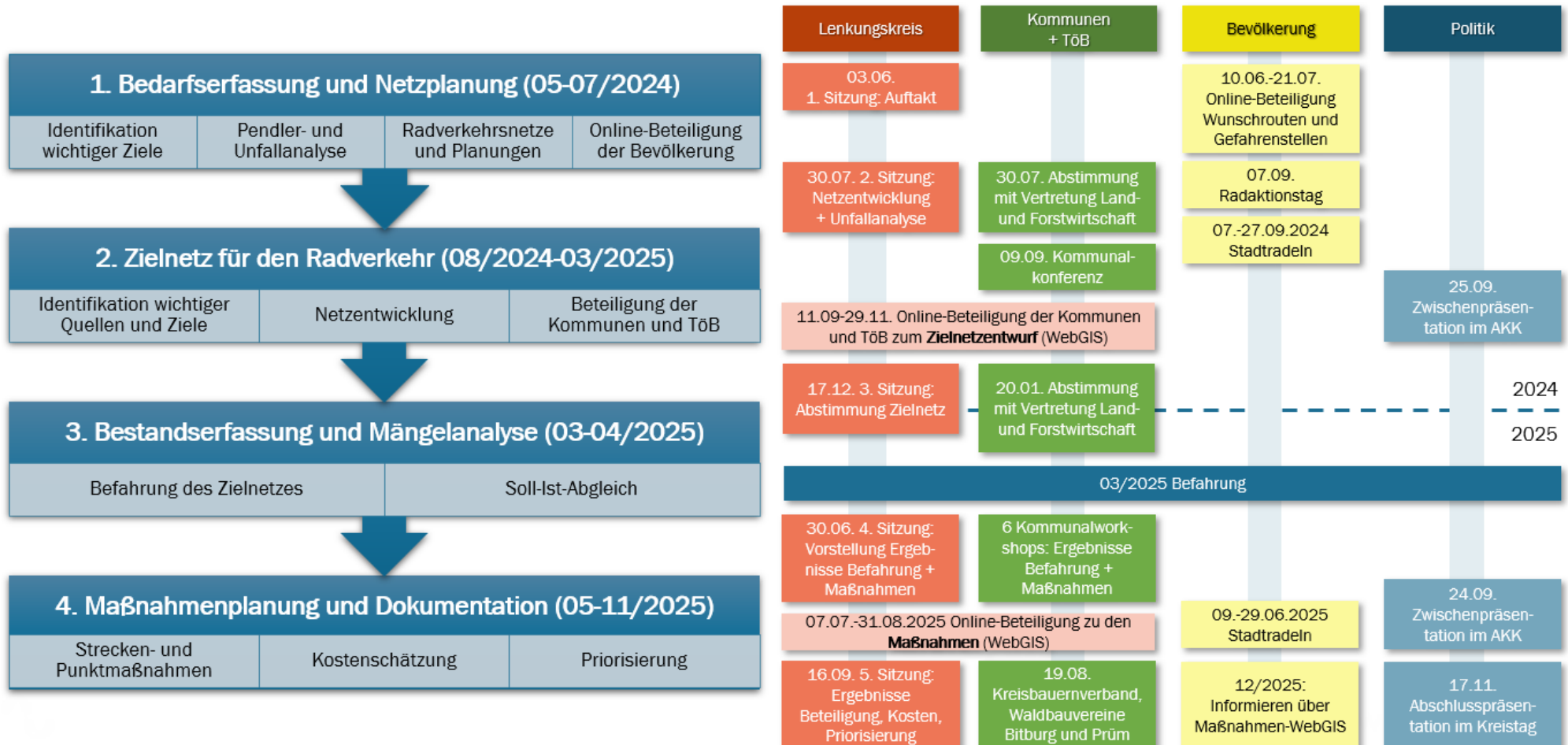


Abbildung 14: Übersicht der projektbezogenen Beteiligungsschritte

5.2 Projektbegleitender Lenkungskreis

Die Mitglieder des Lenkungskreises (vgl. Kapitel 3.1) wurden regelmäßig in den Arbeitsprozess eingebunden und wirkten maßgeblich an der inhaltlichen Ausrichtung des Projekts mit. Im Rahmen der Zusammenarbeit fanden folgende **Abstimmungstermine** statt:

- 03.06.2024 – Auftakttermin, Abstimmung Vorgehen, Koordination Zuarbeit von Daten, Informationen und Planungen
- 30.07.2024 – Abstimmung Vorgehen und Ergebnis Netzentwicklung und Unfallanalyse
- 17.12.2024 – Abstimmung Zielnetz
- 30.06.2025 – Präsentation der Ergebnisse aus Befahrung und Maßnahmenentwürfe
- 16.09.2025 – Präsentation der Ergebnisse aus Beteiligung zu Maßnahmenempfehlungen, Kosten und Priorisierung

5.3 Öffentlichkeit

5.3.1 Online-Beteiligung im Rahmen der Bestandserfassung

Vom 10. Juni bis 21. Juli 2024 hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, sich über eine kartenbasierte **Online-Umfrage** aktiv zu beteiligen und ihre Ortskenntnisse in den Planungsprozess einzubringen.

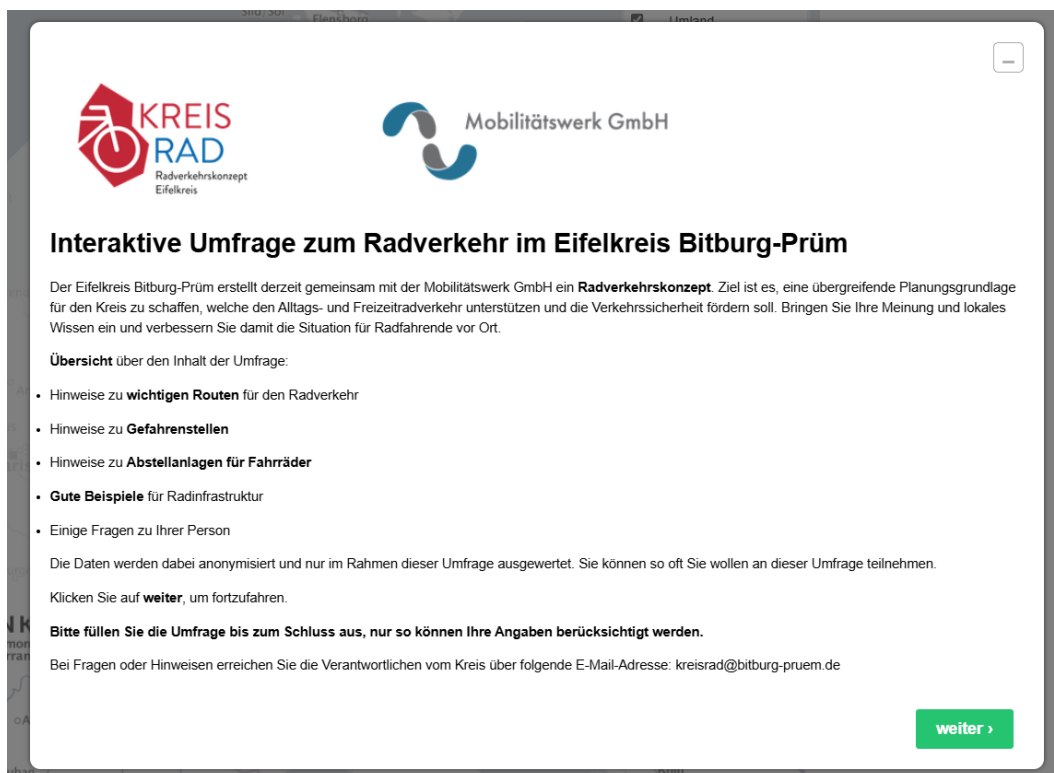


Abbildung 15: Startseite der kartenbasierten Umfrage

Die Umfrage bestand aus folgenden fünf Frageblöcken:

1. Einzeichnen von Wunschrouten unter Angabe des Nutzungszweckes
2. Verortung von Gefahrenstellen mit Kategorisierung und Beschreibung der Hinweise
3. Verortung von Abstellanlagen mit Kategorisierung und Beschreibung der Hinweise
4. Verortung von guten Beispielen für Radinfrastruktur
5. Persönliche Angaben und Nutzungshemmnisse

Die Umfrage wurde über verschiedene Kanäle beworben: Sie erschien im Mitteilungsblatt der Gemeinden und es wurden Poster, Postkarten und Flyer verteilt. Zusätzlich wurde die Umfrage auf der Webseite sowie über die Social-Media-Kanäle des Eifelkreises Bitburg-Prüm verbreitet.

Insgesamt nahmen **555 Personen** an der Umfrage teil. Besonders stark vertreten waren die Altersgruppen 31–40, 41–50 und 51–65 Jahre (vgl. Abbildung 16).

Die Ergebnisse der Befragung sind nicht repräsentativ, liefern jedoch wertvolle Hinweise zum Radverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm – insbesondere zu wichtigen Verbindungen und potenziellen Gefahrenstellen.

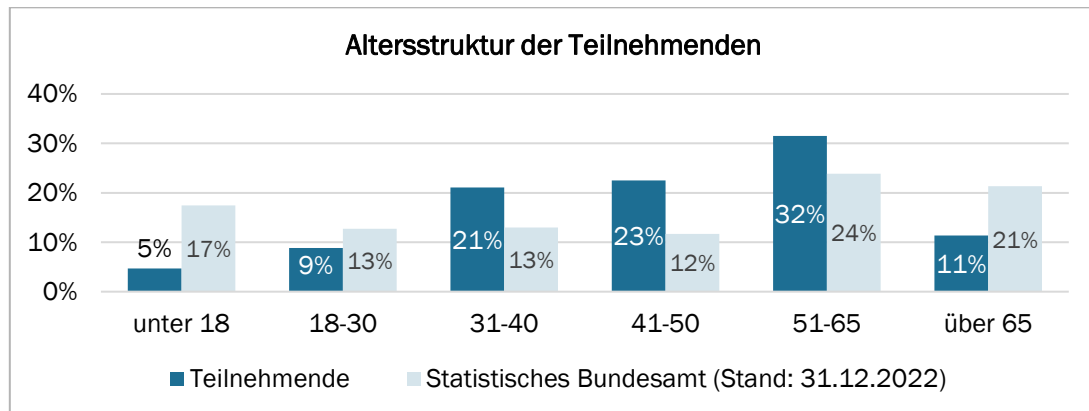


Abbildung 16: Altersverteilung der Umfrage-Teilnehmenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Eifelkreis

Wunschrouten

Die Teilnehmenden wurden gebeten, Wege einzuzichnen, die sie bereits mit dem Fahrrad nutzen oder zukünftig gerne befahren würden.

Insgesamt wurden **692 Wunschrouten** eingetragen, die in Abbildung 17 gebündelt dargestellt sind. Für jede Strecke konnten ein oder mehrere Wegezwecke angegeben werden (vgl. Abbildung 18). Etwa die Hälfte der Wunschverbindungen wurde dabei als Arbeitsweg oder Weg zur Ausbildungsstätte markiert.

Besonders häufig wurden folgende Verbindungen genannt:

- von Prüm über Weinsheim und Büdesheim nach Gerolstein,
- von Plütscheid über Ehlenz nach Rittersdorf,
- von Biersdorf am See nach Ehlenz.

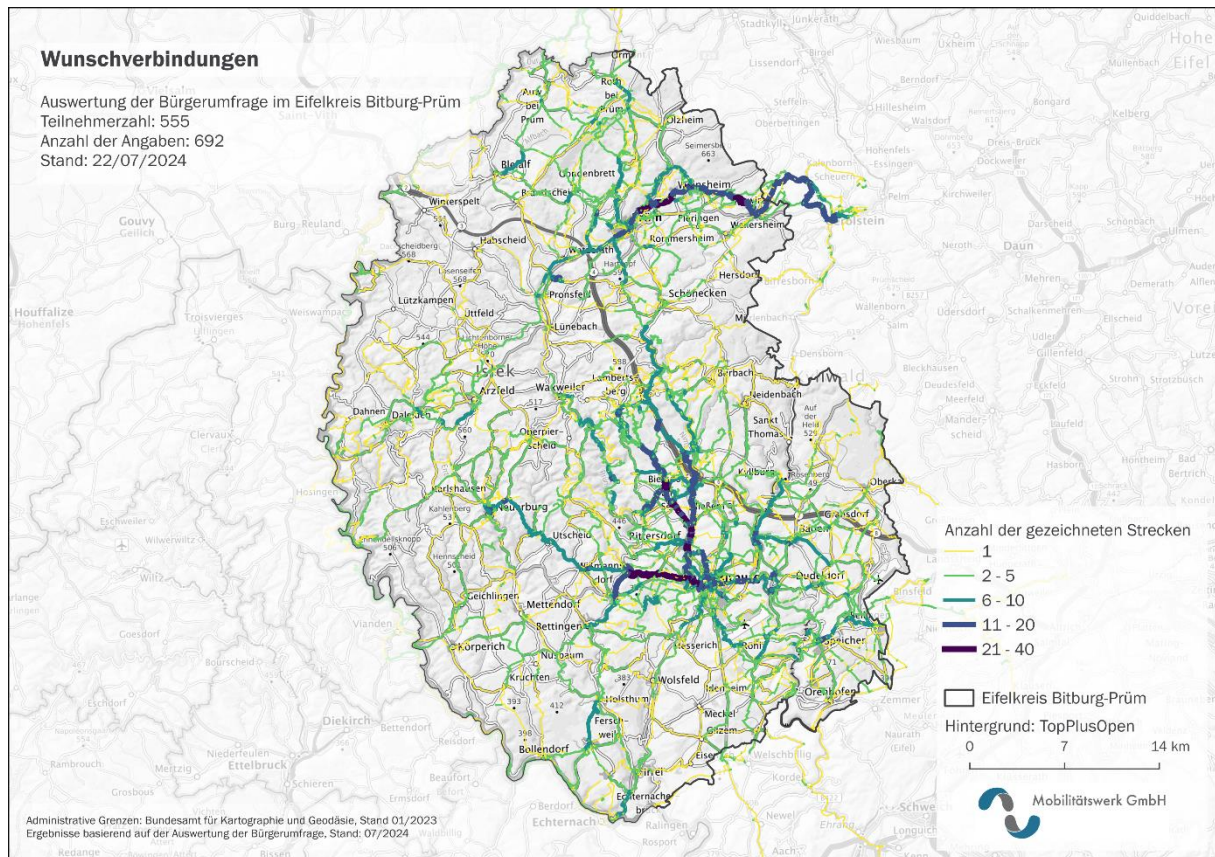


Abbildung 17: Ergebnis der Bürgerbeteiligung – Wunschverbindungen

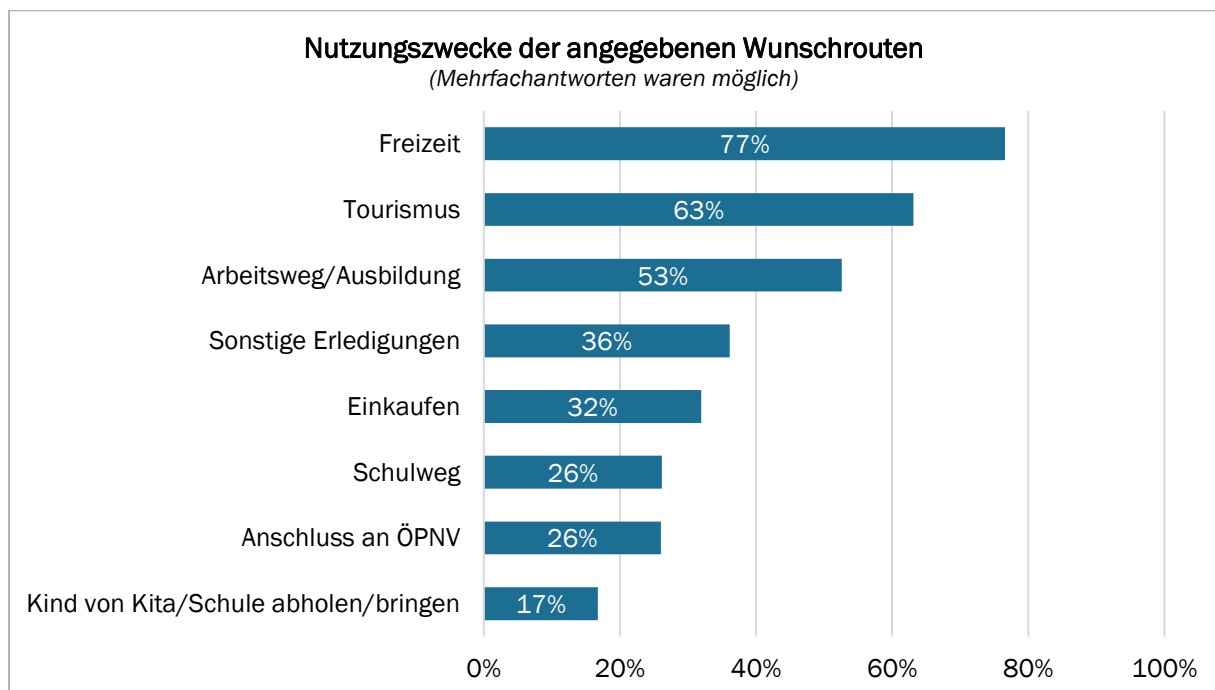


Abbildung 18: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Eingetragene Wunschrouten nach Kategorien

Gefahrenstellen

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, auf einer Karte Orte zu markieren, an denen sie sich beim Radfahren unsicher oder gefährdet fühlen. Insgesamt wurden **733 Gefahrenstellen**

eingetragen (vgl. Abbildung 19 und Abbildung 21). Diese wurden anschließend in streckenbezogene und punktuelle Gefahrenstellen unterteilt. Mehrfachantworten waren möglich.

Bei den **streckenbezogenen Gefahrenstellen** wurden am häufigsten folgende Probleme genannt:

- fehlende Radinfrastruktur (46 %),
- hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (36 %),
- mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit bzw. Sanierungsbedarf (21 %).

Räumliche Schwerpunkte der gemeldeten Gefahrenstellen sind:

- der Süden des Landkreises sowie der Bereich rund um Bitburg,
- die Landesstraße L 9 zwischen Bitburg und Hermesdorf,
- der Abschnitt Daudistel entlang der L 4,
- sowie die Umgebung von Prüm und Bleialf.

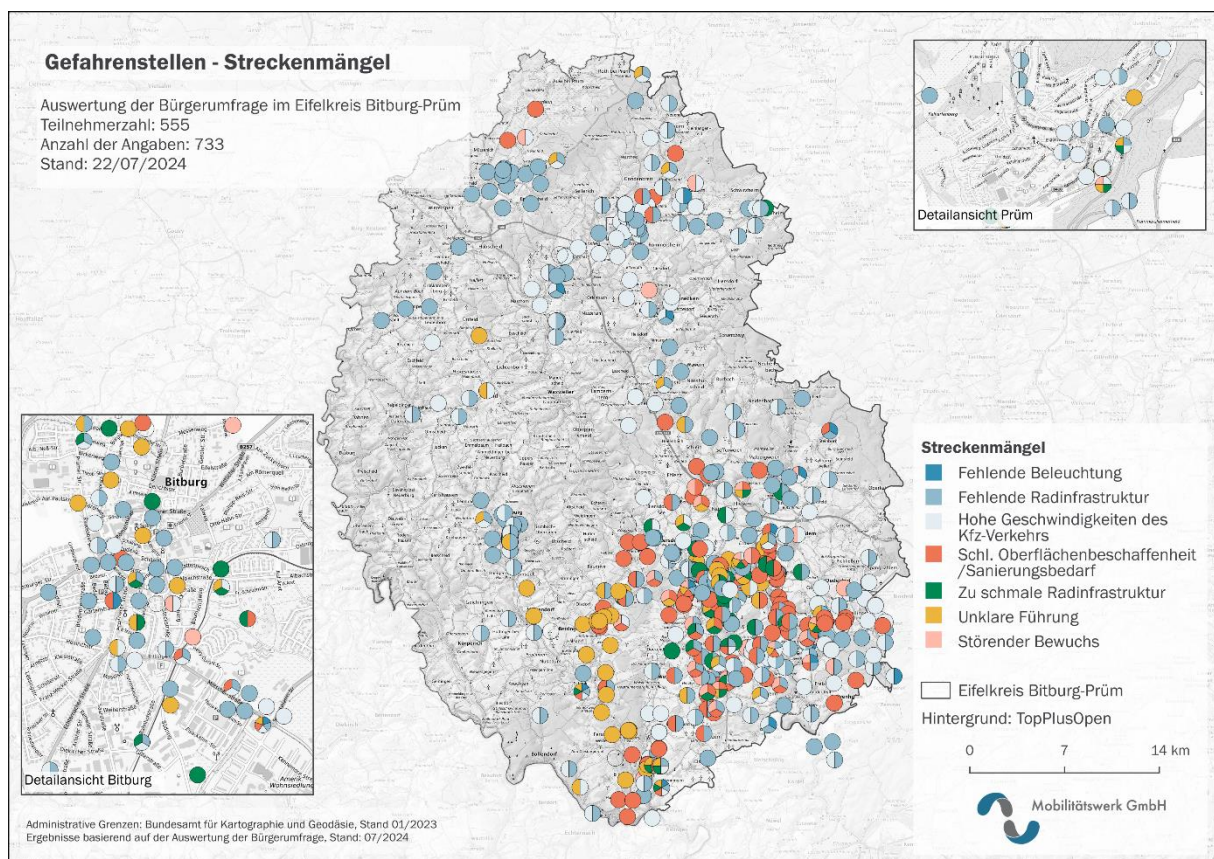


Abbildung 19: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der streckenbezogenen Gefahrenstellen

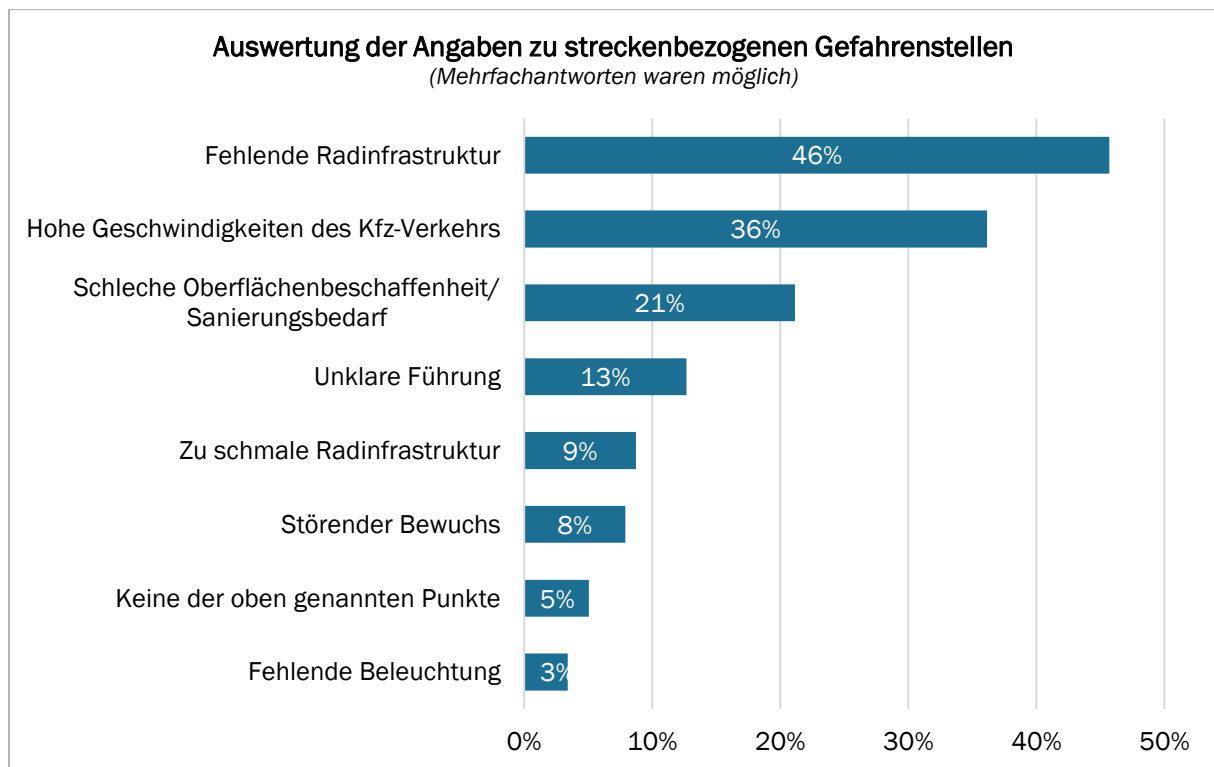


Abbildung 20: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Streckenbezogene Gefahrenstellen nach Kategorien

Bei den **punktuellen Gefahrenstellen** wurden am häufigsten folgende Probleme genannt:

- gefährliche oder unübersichtliche Kreuzungen (22 %),
- fehlende Querungshilfen (15 %),
- eingeschränkte Sichtverhältnisse (15 %).

Räumliche Schwerpunkte dieser Meldungen sind:

- vor allem innerhalb von Ortschaften, insbesondere in Bitburg,
- entlang der Landstraße L 4 zwischen Neuerburg und Sinspelt,
- sowie in Prüm, insbesondere im Bereich Gerberweg – Prümatalstraße.

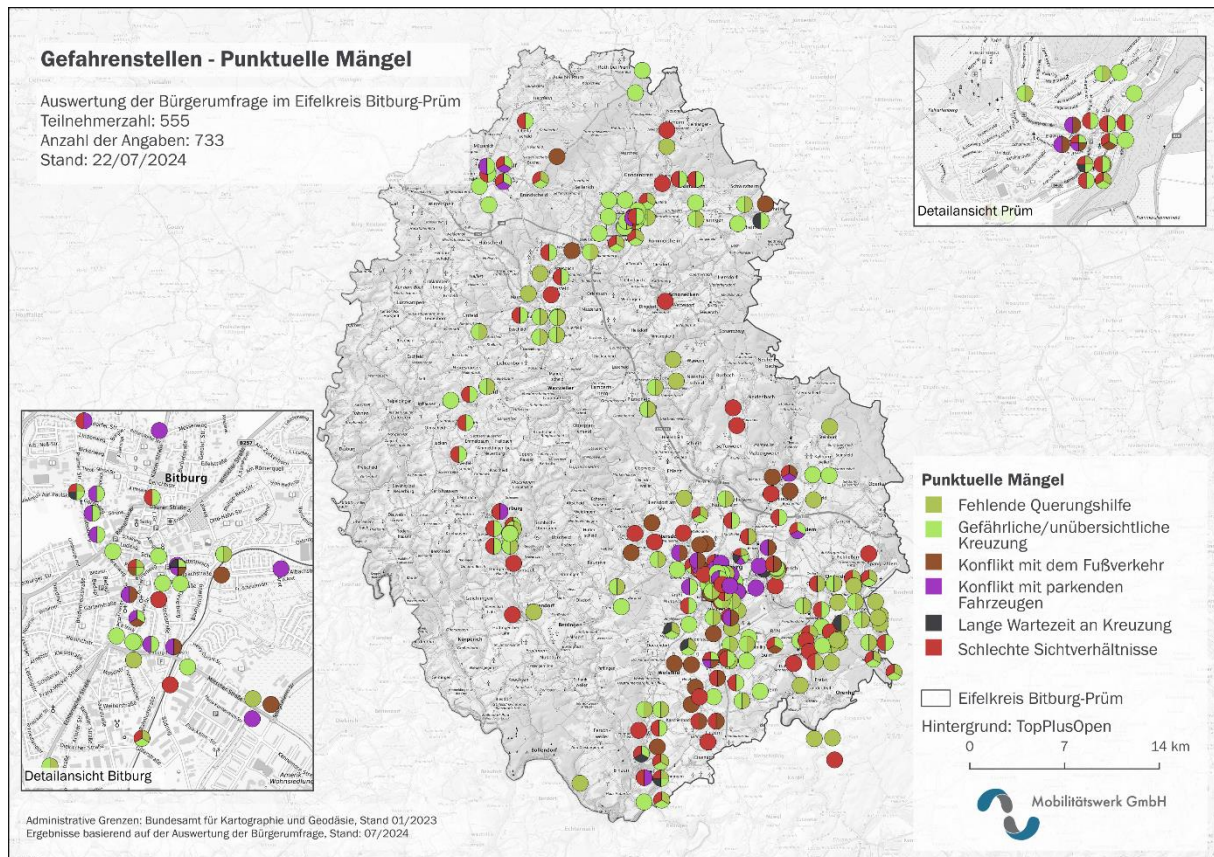


Abbildung 21: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der punktuellen Gefahrenstellen

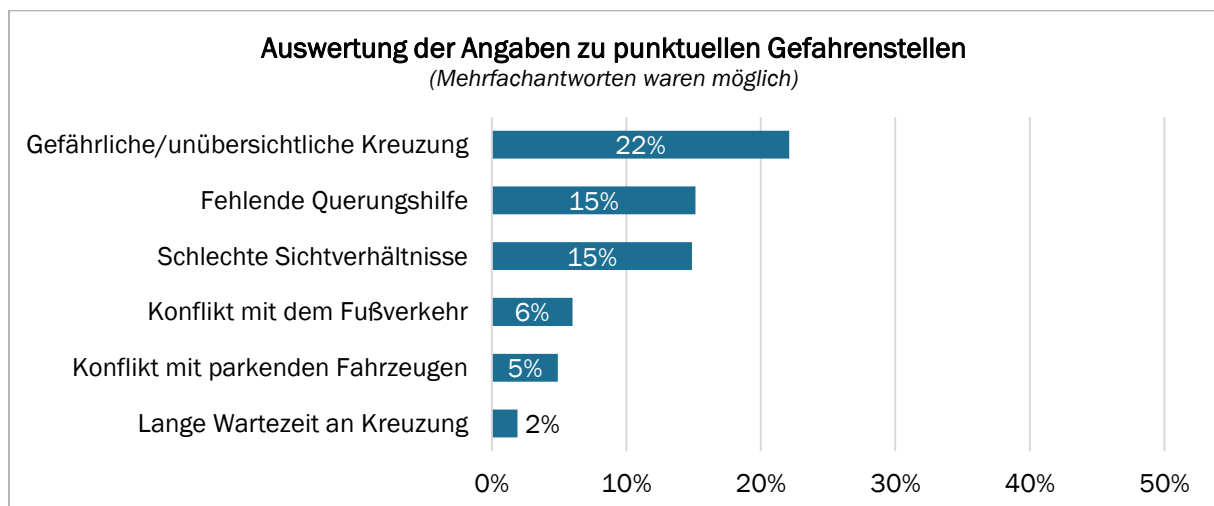


Abbildung 22: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Punktuelle Gefahrenstellen nach Kategorien

Radabstellanlagen

Im Rahmen der Umfrage konnten die Teilnehmenden auch **Hinweise zu bestehenden oder gewünschten Radabstellanlagen** geben. Insgesamt wurden **149 Hinweise** eingereicht (vgl. Abbildung 23). Am häufigsten wurde das Fehlen von Abstellmöglichkeiten bemängelt (79 %) sowie der Wunsch nach Wetterschutz für vorhandene Anlagen geäußert (28 %) (vgl. Abbildung 24).

Besonders auffällig sind die Rückmeldungen aus den Innenstädten von Bitburg und Prüm, wo der Bedarf an geeigneten und geschützten Abstellanlagen besonders hoch erscheint.

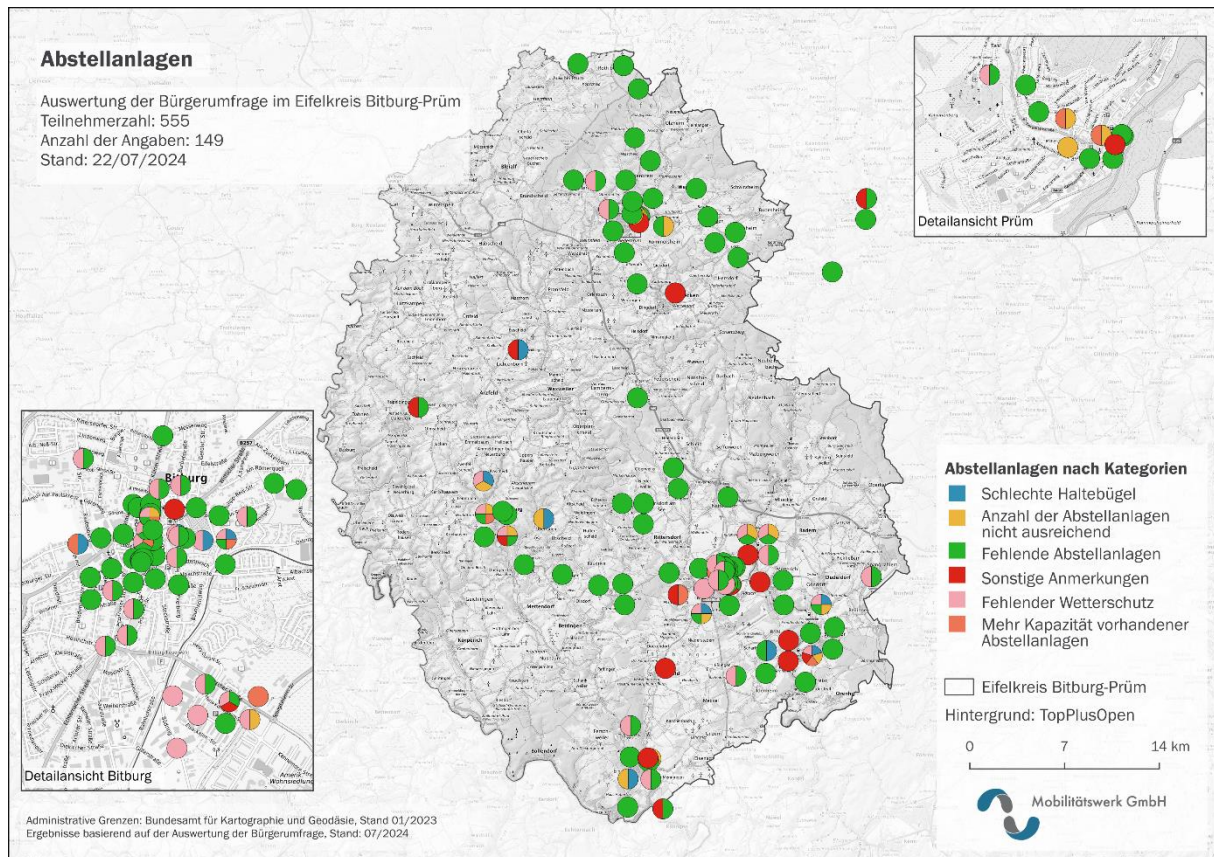


Abbildung 23: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der eingetragenen Abstellanlagen

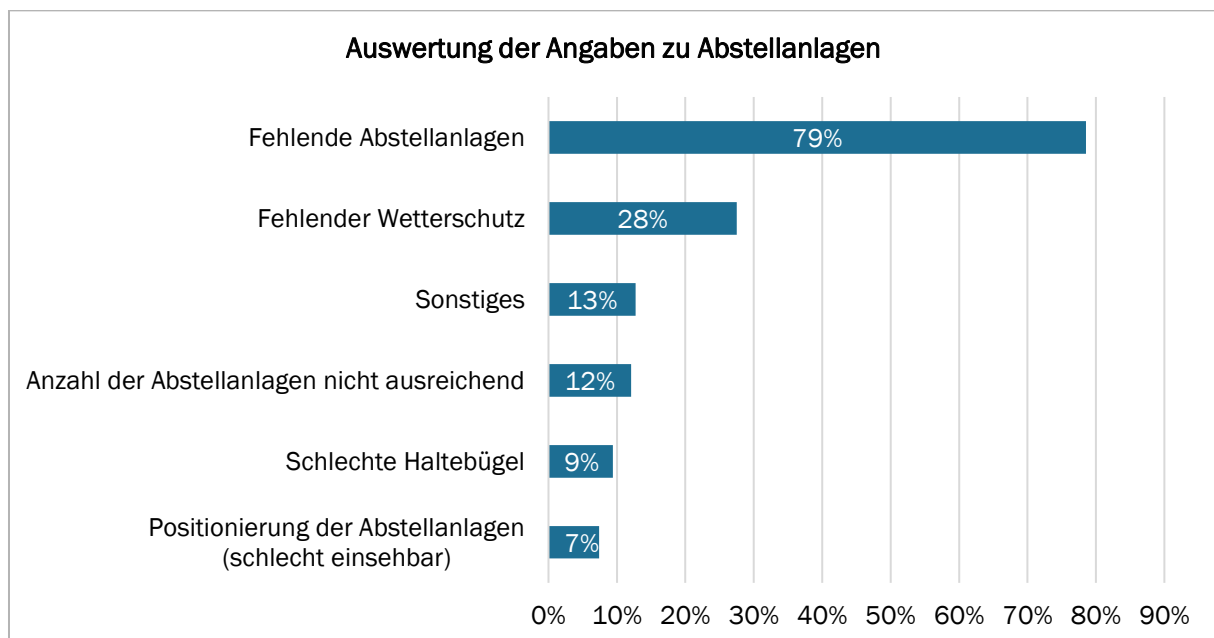


Abbildung 24: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu Abstellanlagen nach Kategorien

Gute Beispiele für Radinfrastruktur

In der Umfrage konnten die Teilnehmenden auch **positive Beispiele für bestehende Radinfrastruktur** im Eifelkreis benennen. Insgesamt gingen **99 Hinweise** ein (vgl. Abbildung 25). Rund drei Viertel dieser Rückmeldungen bezogen sich auf besonders gut ausgebaute Streckenabschnitte, mit einem Schwerpunkt auf die Städte Bitburg und Prüm sowie deren Umland (vgl. Abbildung 26).

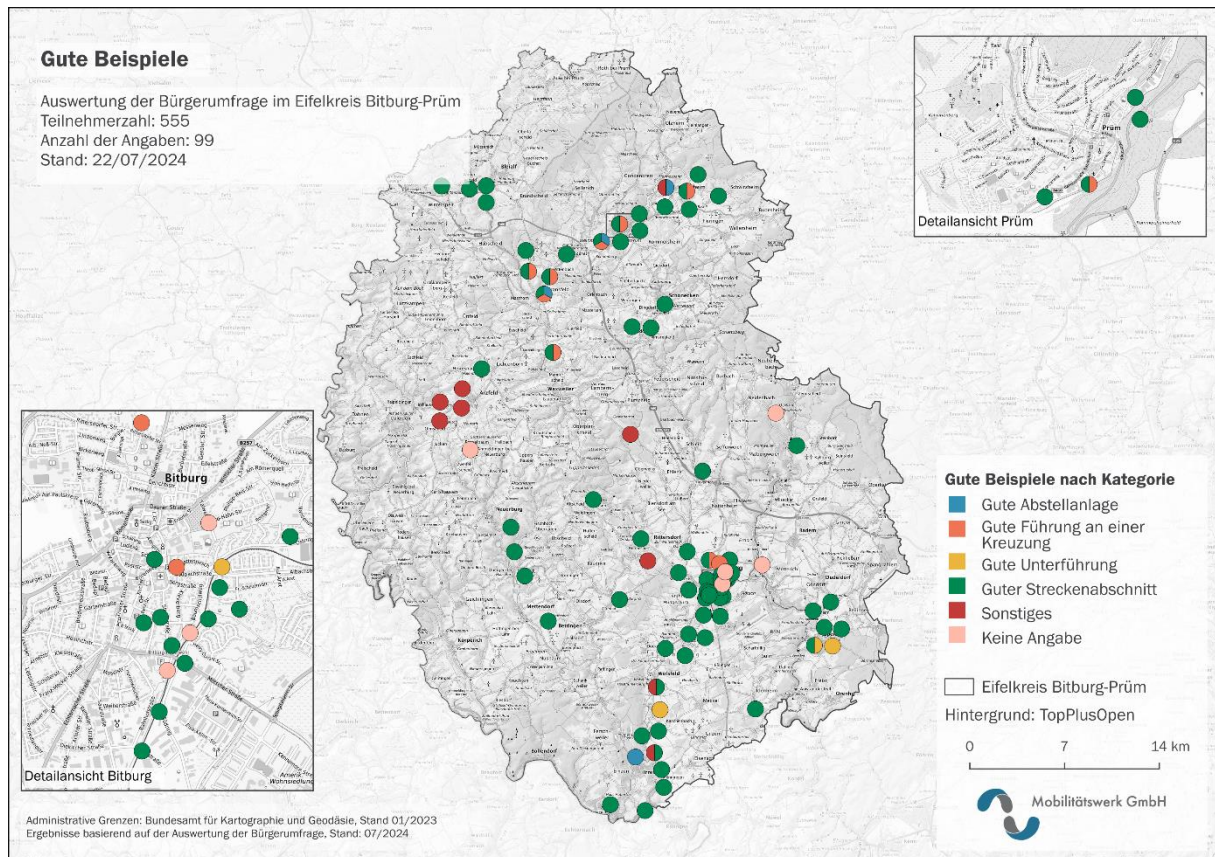


Abbildung 25: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der eingetragenen guten Beispiele für Radinfrastruktur

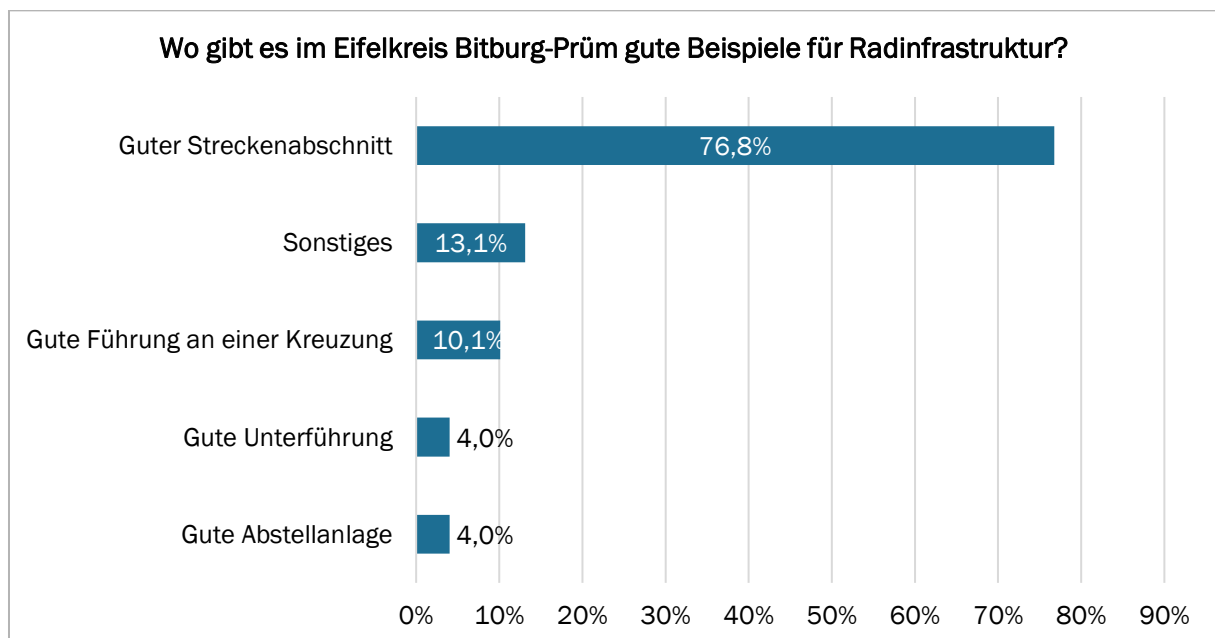


Abbildung 26: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu guten Beispielen für Radinfrastruktur nach Kategorien

Nutzungshemmnisse

Zusätzlich wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Gründe sie aktuell davon abhalten, das Fahrrad häufiger zu nutzen. Ziel dieser Frage war es, **Hemmnisse für die Radnutzung** zu identifizieren. Die Antworten konnten frei formuliert werden und wurden anschließend thematisch geclustert.

Die genannten Gründe spiegeln häufig dieselben Problemstellungen wider wie die zuvor markierten Gefahrenstellen (vgl. Abbildung 27). Insgesamt gingen 167 Antworten ein (die Frage war optional). Am häufigsten wurde das Fehlen sicherer und durchgängiger Radwege als Hürde genannt, gefolgt von einem mangelnden Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr.

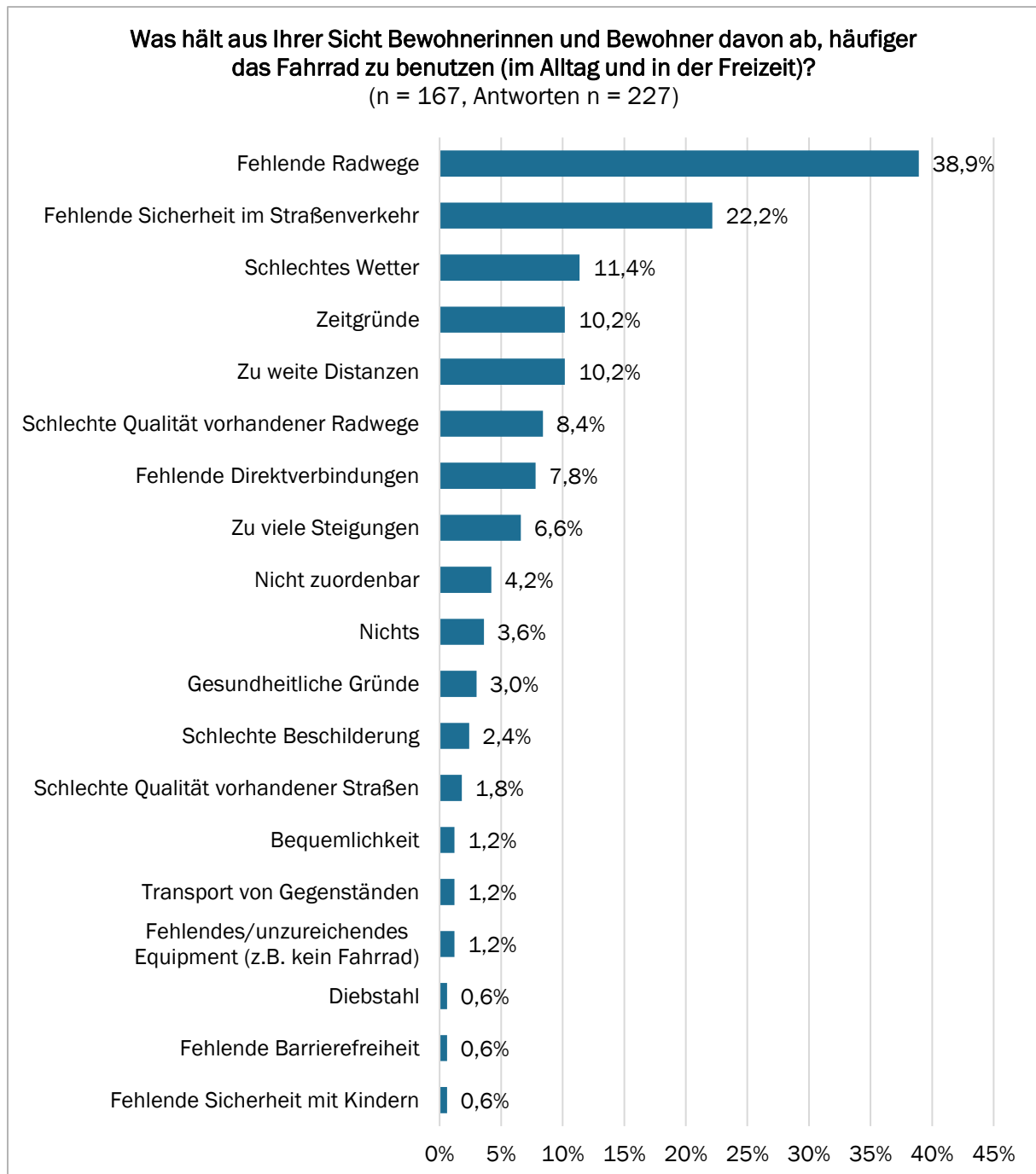


Abbildung 27: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Gründe für Nicht-Nutzung des Fahrrades

5.3.2 Projektauftakt für die Öffentlichkeit zum Aktionstag

Der öffentliche Projektauftakt wurde mit einem Radaktionstag am 07. September 2024 in Bitburg verbunden. Eröffnet wurde die Veranstaltung durch eine Ansprache von Landrat Andreas Kruppert sowie einen kurzen Vortrag zum Radverkehrskonzept und zur Stadtradeln-Kampagne. An einem Infostand konnten sich Besucherinnen und Besucher über das Vorgehen bei der Erstellung des Radverkehrskonzepts informieren.

5.4 Kommunen und Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden die Verbandsgemeinden, Ortsgemeinden sowie die Träger öffentlicher Belange (TöB) mehrfach beteiligt.

Ziel der **ersten Beteiligungsphase** war es, die Qualität und Praxistauglichkeit des vorgelegten **Zielnetzentwurfs** zu überprüfen. Im Fokus stand dabei die Bewertung der vorgeschlagenen Verbindungen auf Kreisebene sowie in den definierten Fokusräumen. Es konnte kommentiert werden, ob die Streckenführungen sinnvoll verlaufen oder ob einzelne Abschnitte aus fachlicher oder örtlicher Sicht ungeeignet erscheinen. Zudem wurden Alternativrouten oder optimierte Führungsvarianten gesucht, die eine höhere Attraktivität, Sicherheit oder Effizienz bieten. Auch potenzielle Verbindungslücken im Radverkehrsnetz sollten identifiziert werden, um eine durchgängige und gut verknüpfte Netzstruktur sicherzustellen.

Im Rahmen der **ersten Beteiligungsrunde** wurden folgende Akteure beteiligt:

- 25.08.–04.09.2024 – Verbandsgemeinden
- 11.09.–15.11.2024 – Vertreterinnen und Vertreter der Ortsgemeinden
- 15.11.–29.11.2024 – Träger öffentlicher Belange
- 15.11.2024–10.03.2025 – LBM, Kreisstraßenbau und Straßenverkehrsamt

Für die Ortsgemeinden wurde zusätzlich am 09. September 2024 eine **Kommunalkonferenz** im Haus der Jugend in Bitburg angeboten, in der das Vorgehen bei der Zielnetzentwicklung sowie die Ergebnisse der vorangegangenen Online-Beteiligung der Bevölkerung vorgestellt wurde. Zusätzlich wurden mit einzelnen Akteuren bilaterale Gespräche geführt.

Nach Finalisierung des Zielnetzes, einer Bestandsaufnahme durch Befahrung und der Entwicklung erster Maßnahmenentwürfe, folgte eine **zweite Beteiligungsrunde**. In **sechs Maßnahmenworkshops** mit den Ortsgemeinden wurden die Ergebnisse der Bestandserfassung sowie das Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung vorgestellt:

- VG Arzfeld am 07. Juli 2025
- VG Bitburger Land (Teil 1) am 08. Juli 2025
- VG Speicher am 09. Juli 2025
- VG Südeifel am 10. Juli 2025
- VG Bitburger Land (Teil 2) am 05. August 2025
- VG Prüm am 06. August 2025

Diese Workshops markierten zugleich den Start der **Online-Beteiligung zu den Maßnahmenentwürfen**. Zielgruppe waren der Lenkungskreis, die Vertreterinnen und Vertreter der Ortsgemeinden und die Träger öffentlicher Belange (TöB). Die Online-Beteiligung fand im Zeitraum vom 07. Juli bis 31. August 2025 statt.



VG Arzfeld



VG Bitburger Land (1)



VG Speicher



VG Südeifel



VG Bitburger Land (2)



VG Prüm

Abbildung 29: Eindrücke von den sechs Maßnahmenworkshops

Die Teilnehmenden waren aufgefordert:

- die Maßnahmen auf den jeweiligen Gemarkungen sorgfältig zu prüfen,
- auf Fehler im Bestand hinzuweisen,
- bereits umgesetzte oder geplante Projekte zu melden,
- sowie Maßnahmen zu kennzeichnen, die als nicht realistisch oder nicht zielführend eingeschätzt wurden.

Allgemein

id	2500
Gemeinde	Prüm
Lage	innerorts/außenort_2
DTV	-
DTV Schwerverkehr	-
Anteil Schwerverkehr	-
Baulastträger	Wirtschaftsweg/Forstweg

Bestand

Verkehrsführung	Forstweg
Oberflächenbelag	Spitzer/Schotter
Oberflächenqualität	4
Breite in m	2,2

Mangel

Der Weg weist eine schlechte Oberflächenqualität auf und ist zu schmal.

Maßnahme

Führungsform
Ziel: Wirtschafts- oder Forstweg mit Rad frei

Maßnahmetyp
Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen

Maßnahmenbeschreibung
Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche, idealerweise Asphalt. Sofern eine Asphaltierung nicht möglich ist, kann alternativ eine wassergebundene Decke hergestellt werden (höherer Unterhaltungsaufwand bei Minderung von Kfz oder land- bzw. forstwirtschaftlichen Maschinen). Prüfung der Möglichkeit zur Verbreiterung des Weges auf mind. 3,5 m. Alternativ sind in regelmäßigen Abständen Ausweichmöglichkeiten einzurichten.

Musterlösung
Keine Musterlösung vorhanden

Kosten

Kosten: 12.583 €

Abbildung 30: Beispiel-Darstellung Maßnahmenentwürfe (hier: Prüm)

5.5 Vertretungen von Land- und Forstwirtschaft

Aufgrund der hohen Bedeutung von Wirtschafts- und Forstwegen, die – sofern für den Radverkehr freigegeben – auf vielen Verbindungen ein qualitativ hochwertiges Wegeangebot darstellen, fand ein intensiver Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern der Landwirtschaft sowie der Forstämter statt.

- 30.07.2024: 1. Abstimmung mit Vertreterinnen und Vertreter der Land- und Forstwirtschaft
- 20.01.2025: 2. Abstimmung mit Vertreterinnen und Vertreter der Land- und Forstwirtschaft
- 19.08.2025: Vorstandssitzung des Kreisbauernverbandes Bitburg-Prüm, des Waldbauvereins Bitburg e.V. und des Waldbauvereins Prüm e.V.

5.6 Politik

Im Rahmen des Prozesses wurden zwei Zwischenpräsentationen im Ausschuss für Kreisentwicklung und Klimaschutz (AKK) durchgeführt:

- am 25. September 2024,
- sowie am 24. September 2025.

Diese Termine dienten dazu, den aktuellen Arbeitsstand vorzustellen sowie Impulse für die weitere Ausarbeitung einzuholen.

Den Abschluss des politischen Beteiligungsverfahrens bildet der Beschluss des Kreistages am 17.11.2025, mit dem das Radverkehrskonzept offiziell verabschiedet und die Grundlage für dessen Umsetzung geschaffen wird.

6 Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Eifelkreis

6.1 Wichtige Quellen und Ziele für den Radverkehr

Das Zielnetz soll die **wichtigen Quellen und Ziele** für den Radverkehr verbinden. Auf **Kreisebene** werden folgende Einrichtungen und Orte angebunden:

- alle 233 Ortsgemeinden,
- Bildungseinrichtungen und Schulstandorte,
- größere Unternehmen (ab 50 Beschäftigten sowie bedeutende Gewerbestandorte),
- ÖPNV-Verknüpfungspunkte (z. B. ZOBs, Bahnhöfe),
- Mitfahrerparkplätze,
- touristische Ziele mit regionaler und überregionaler Bedeutung,
- sowie Hauptorte angrenzender Landkreise.

In den **Fokusräumen** wurden zusätzlich folgende weitere Ziele ins Zielnetz integriert:

- Ortsteile
- Kindergärten
- Bildungseinrichtungen und Schulstandorte, einschließlich Volkshochschule und Haus der Kultur
- Medizinische Einrichtungen: alle Ärzte, Apotheken, Ärztehäuser und Krankenhäuser
- Soziale Einrichtungen: Pflegeheime, Seniorenresidenzen, Jugendheime
- Einzelhandel: sämtliche Läden, Supermärkte, Baumärkte und Bankfilialen
- Unternehmen ab 10–50 Beschäftigten
- ÖPNV-Haltestellen: Bahnhöfe und wichtige Bushaltestellen
- Versammlungsstätten: Kirchen, Friedhöfe, Gemeindezentren, Stadthallen
- Verwaltungseinrichtungen: Bürgerbüros, Verwaltungsstandorte, Feuerwehr
- Freizeiteinrichtungen: Schwimmbäder, Sportplätze, Turnhallen, Bibliotheken, Campingplätze, Spielplätze, Museen, Jugendlager

Alle eingebundenen Ziele können der folgenden Abbildung entnommen werden:

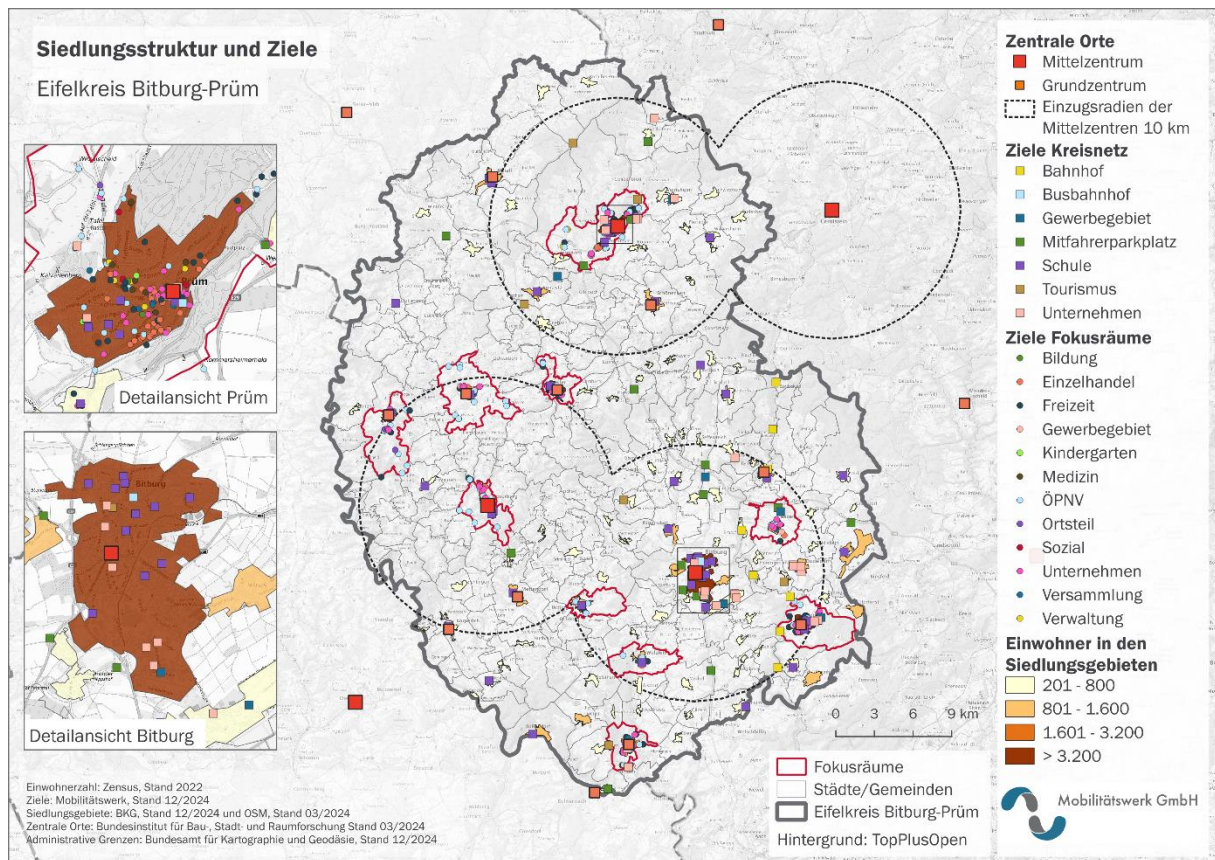


Abbildung 31: Wichtige Ziele für den Alltagsradverkehr

6.2 Vorgehen bei der Netzentwicklung

Die Definition eines **Zielnetzes** für den Radverkehr stellt eine zentrale Grundlage für den strategischen und effizienten Ausbau der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung **personeller sowie finanzieller Ressourcen** dar. Die Netzplanung orientiert sich an den Vorgaben der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sowie den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 2008). Auch wenn lokale Verbindungen nicht Teil des Zielnetzes auf Kreisebene sind, können sie unabhängig davon realisiert werden.

Grundsätzlich besteht ein flächendeckender Bedarf an sicherer Radinfrastruktur. Radfahrende sollen auf allen öffentlichen Straßen und Wegen sicher unterwegs sein können. Aufgrund sogenannter **Bündelungseffekte** – also Strecken, die von besonders vielen Menschen für alltägliche Wege genutzt werden – ergeben sich jedoch prioritäre Verbindungen mit erhöhten Anforderungen an die Infrastruktur. So werden beispielsweise Wege zu Mittelzentren (z. B. für Arztbesuche, Schulwege, Einkäufe oder Arbeitswege) deutlich häufiger genutzt als Verbindungen zwischen kleineren Gemeinden ohne zentrale Funktion.

Nachfolgend wird das Vorgehen bei der Netzentwicklung erklärt.

6.2.1 Luftliniennetz zwischen den Orten mit zentralörtlicher Funktion

Im ersten Schritt der Netzentwicklung wurden die zentralen Orte im Eifelkreis durch Luftlinienverbindungen zu einem sogenannten **Luftliniennetz** verknüpft. Gemäß den *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)* erfolgte anschließend die Zuordnung jeder Verbindung zu einer Verbindungsfunktionsstufe – basierend auf ihrer funktionalen Bedeutung innerhalb des Netzes (vgl. Abbildung 32 und Tabelle 9). Je höher die Stufe, desto größer ist die Bedeutung der Verbindung im Gesamtnetz.

Grundlage dieser Differenzierung bildet das System der Zentralen Orte, das die Siedlungsstruktur anhand ihrer raumordnerischen Funktion klassifiziert. Für den Eifelkreis Bitburg-Prüm erfolgt diese Einordnung auf Basis des Landesentwicklungsprogramms (LEP IV) des Landes Rheinland-Pfalz.

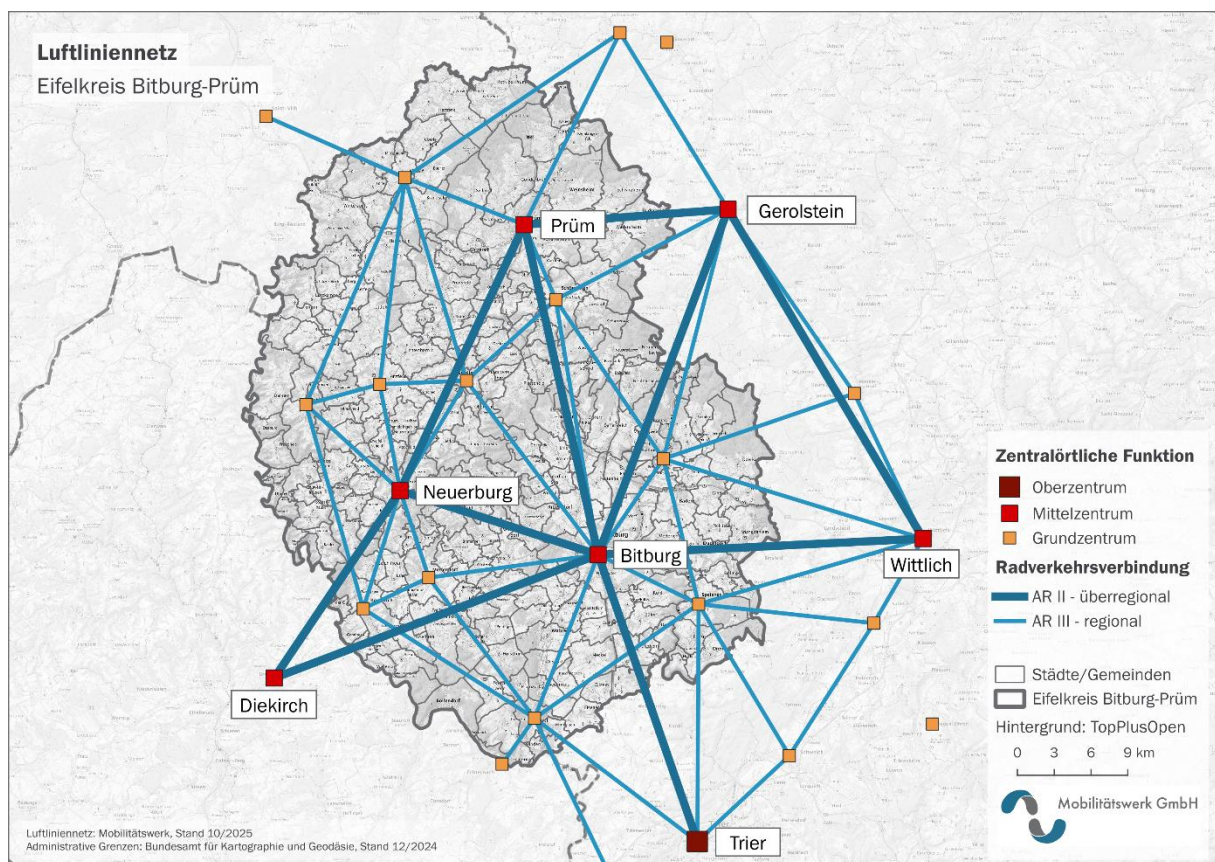


Abbildung 32: Luftliniennetz (zur Veranschaulichung nur für die zwei höchsten Verbindungsfunktionsstufen)

Tabelle 9: Netzkategorien im Zielnetz für den Eifelkreis¹⁶

Netzkategorie	Beschreibung	Zielnetz	
		Eifelkreis	Fokusräume
Überregionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Alltagsverkehr, Verbindungen von >10 km Geeignet zwischen Mittel- und Oberzentren 	AR II	Hauptrouten
Regionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Grund- und Mittelzentren Verbindung zwischen Grundzentren 	AR III	
Nähräumige Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion untereinander und mit Grundzentren 	AR IV	
Innergemeindliche Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung der Ortsteile von Gemeinden 	-	Nebenrouten
	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung weiterer Quellen und Ziele in den Gemeinden 		Ergänzungsrouten

6.2.2 Übertragung der Luftlinien auf das Straßennetz

Die Luftlinienverbindungen wurden anschließend auf bestehende Straßen und Wege umgelegt – z.B. auf klassifizierte Straßen oder geeignete parallele Wirtschafts- oder Forstwege (vgl. Abbildung 33).

Bei der **Auswahl der jeweils geeigneten Wegführung** wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- von der Bevölkerung genannte Wunschrouten aus der Online-Beteiligung (vgl. Kapitel 5.3.1),
- bereits ausgewiesene Radrouten (vgl. Kapitel 4.6),
- vorhandene Radinfrastruktur,
- bestehende Planungen zum Ausbau von Radwegen (vgl. Kapitel 4.9),
- Daten zur Qualität der Wirtschaftswege (vgl. Kapitel 4.7),
- die Topografie, insbesondere Steigungen.

Darüber hinaus flossen die folgenden **Zielvorgaben für die Netzentwicklung** mit ein:

- Vollständige Anbindung aller **233 Ortsgemeinden** im Eifelkreis,
- Erschließung von **überregional bedeutsamen Zielen**,
- Anbindung sämtlicher **Ortsteile innerhalb der definierten Fokusräume**,
- Berücksichtigung weiterer relevanter Alltagsziele in den Fokusräumen
- Bevorzugte Nutzung bestehender Wirtschafts- und Forstwege

¹⁶ Vgl. FGSV (2010)

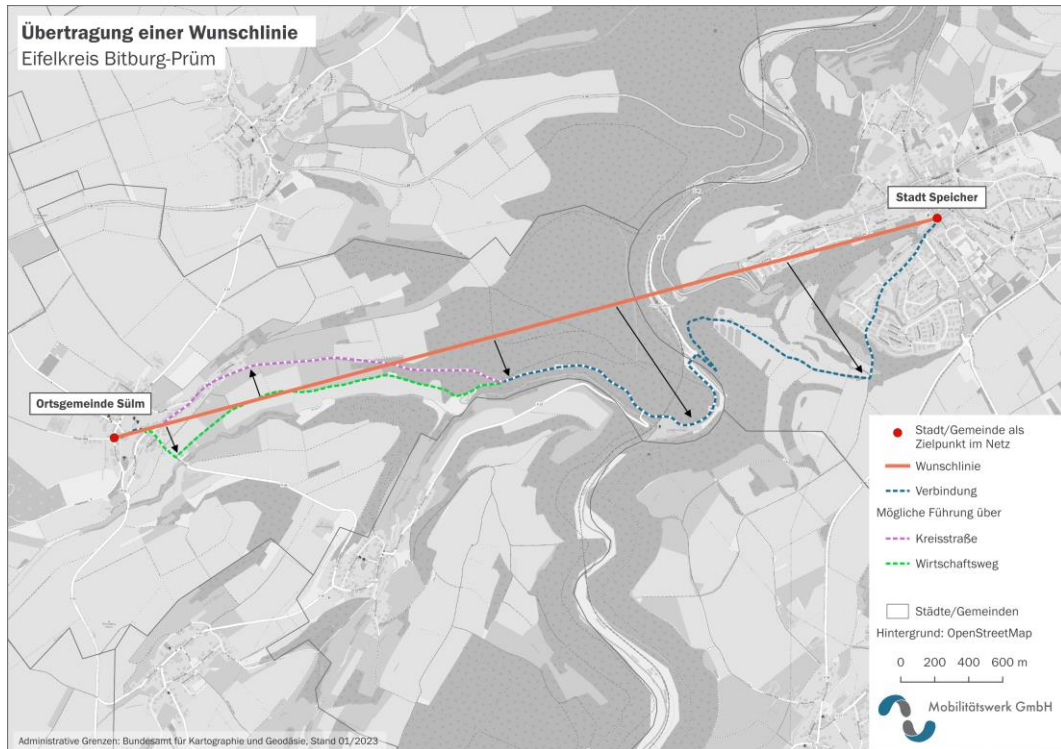


Abbildung 33: Beispiel für mehrere mögliche Wegefürhungen beim Übertragen einer Wunschlinie auf bestehende Wege

Die Abbildung 34 veranschaulicht am Beispiel der Verbandsgemeinde Speicher den strukturellen **Aufbau des Zielnetzes** für den Radverkehr sowie die Zuordnung der Strecken zu den jeweiligen Netzkategorien. Da die Stadt Speicher zu den zehn definierten Fokusräumen zählt, verlaufen dort – zusätzlich zum übergeordneten Kreisnetz – auch Neben- und Ergänzungsrouten (Abbildung 34, Strecken in orange und lila) mit innergemeindlicher Bedeutung.

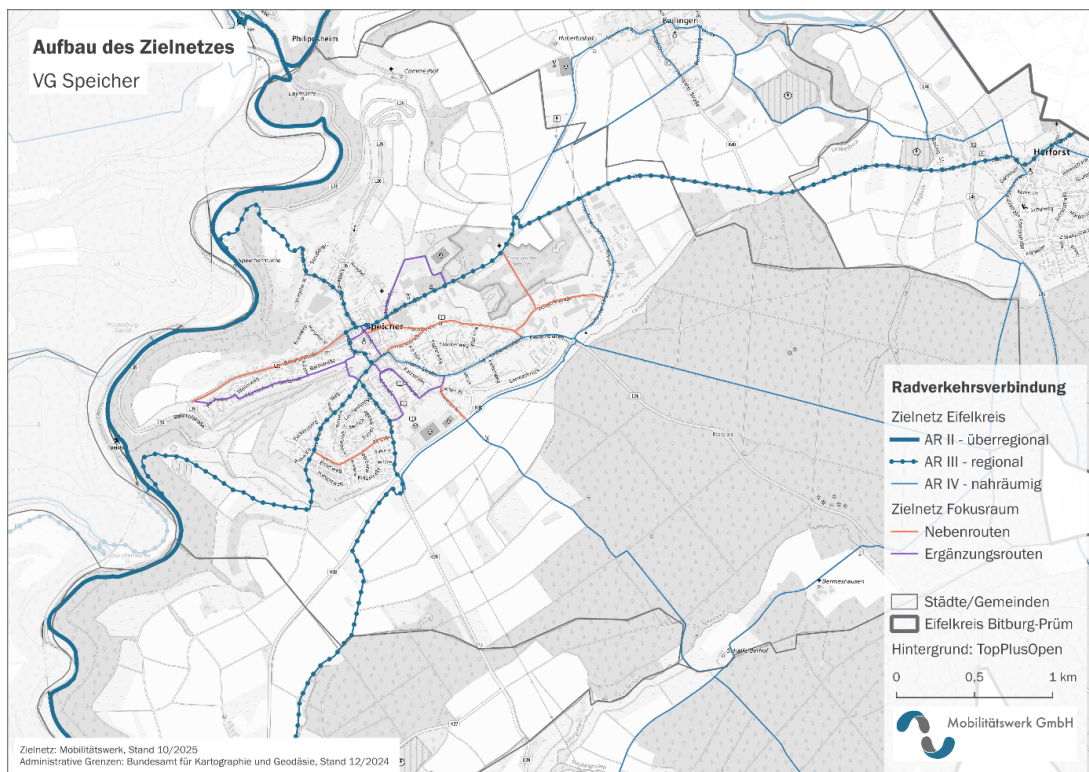


Abbildung 34: Aufbau des Zielnetzes am Beispiel der Verbandsgemeinde Speicher

6.2.3 Beteiligung zum Zielnetzentwurf

Der Entwurf des Zielnetzes wurde anschließend den relevanten Akteuren zur Verfügung gestellt – darunter die Kreisverwaltung, die Verbandsgemeindeverwaltungen, die Stadt Bitburg, die Ortsgemeinden sowie weitere Träger öffentlicher Belange (TöB). Über eine **interaktive Online-Karte** (WebGIS, vgl. Abbildung 35) hatten die Beteiligten die Möglichkeit, die vorgeschlagenen Strecken innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs zu prüfen und mit Kommentaren zu versehen.

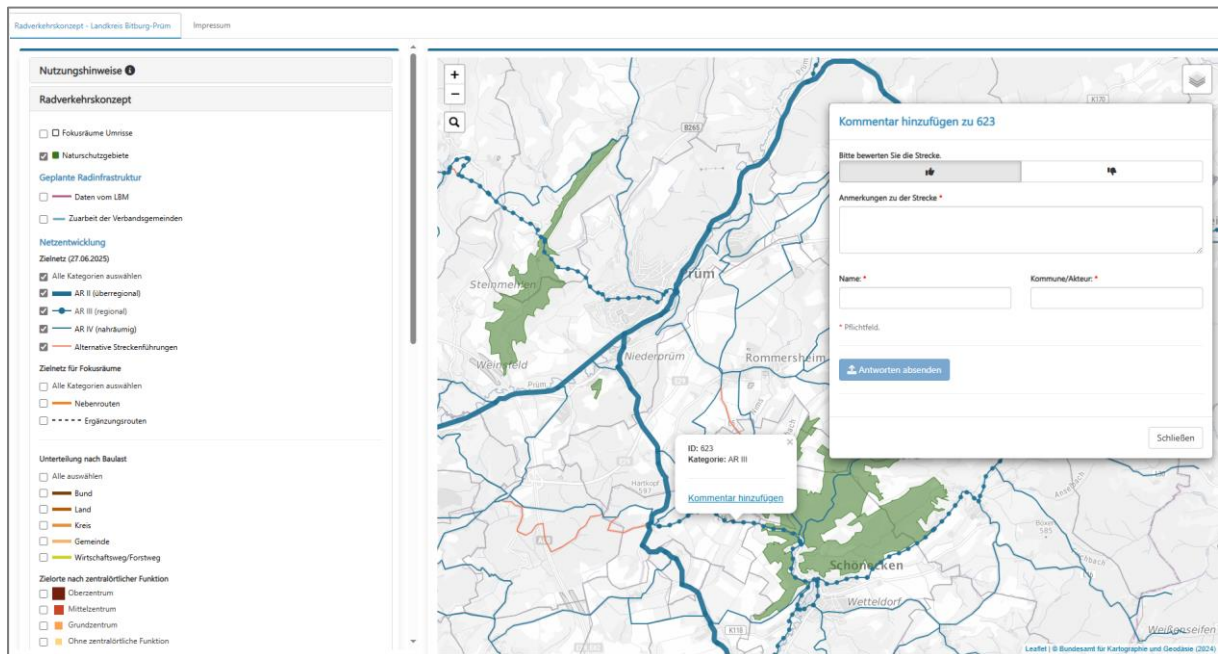


Abbildung 35: Interaktive Online-Karte mit Kommentarfunktion

Insgesamt gingen **316 Anmerkungen** (siehe Abbildung 36) und **193 eingetragene Alternativen** (siehe Abbildung 37) von Verbands-, Ortsgemeinden und Träger öffentlicher Belange ein.

Nach Abschluss der Beteiligungsphase wurde das **Zielnetz auf Basis der eingegangenen Rückmeldungen überarbeitet und finalisiert**. Im Anschluss erfolgte eine Befahrung, um die Bestandsinfrastruktur vor Ort zu erfassen und bewerten (vgl. Kapitel 7).

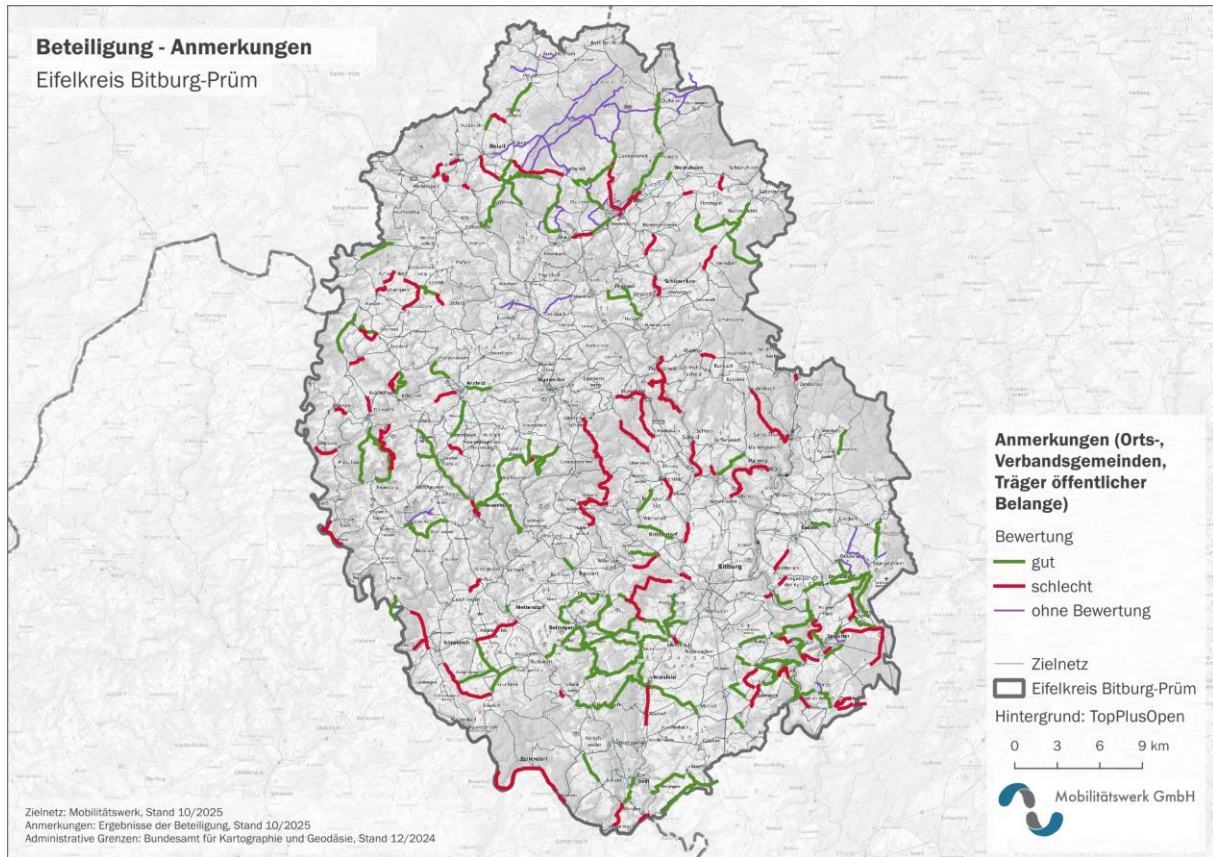


Abbildung 36: Anmerkungen über Zielnetz-Beteiligung

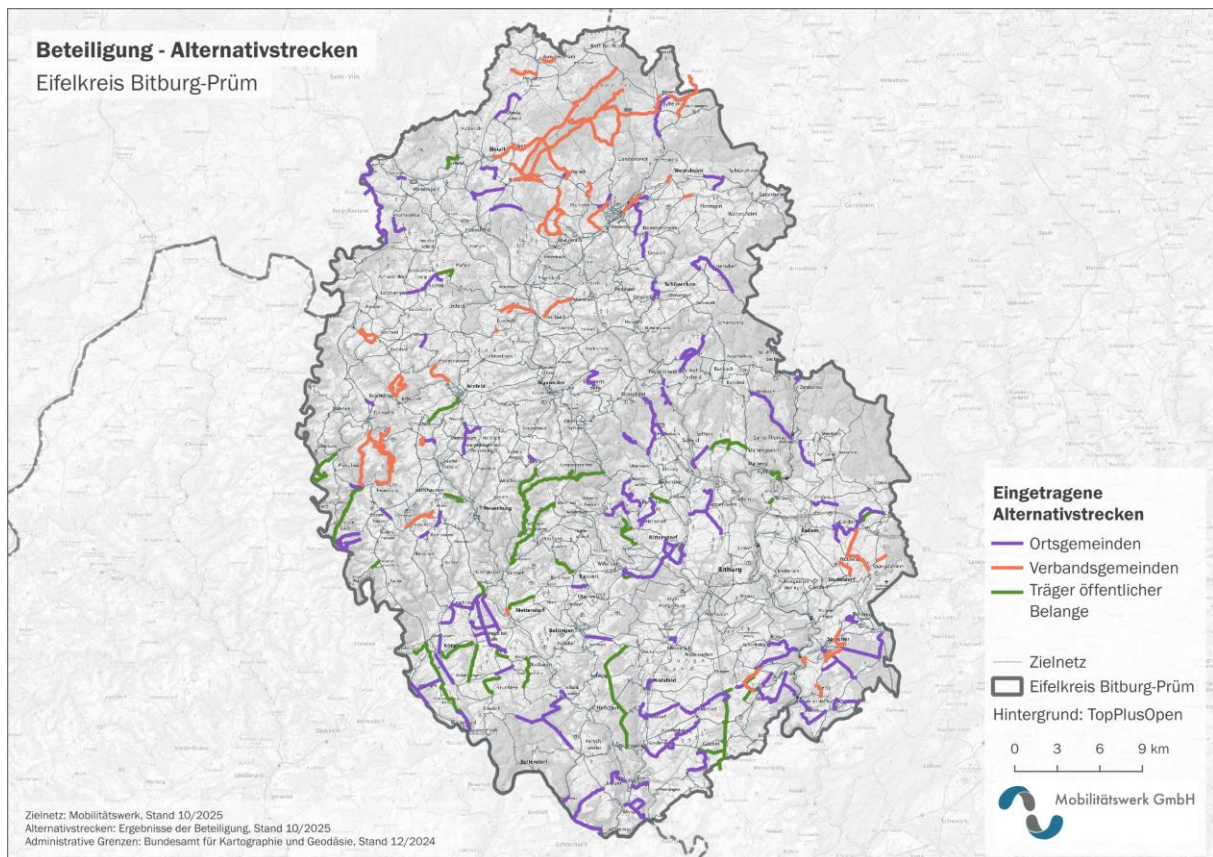


Abbildung 37: Alternativstrecken aus Zielnetz-Beteiligung

6.3 Finales Zielnetz

6.3.1 Landkreis

Das **finale Radverkehrszielnetz** für den Eifelkreis Bitburg-Prüm umfasst insgesamt 1.906 km und ist in Abbildung 36 dargestellt. Es setzt sich aus **1.847 km Kreisnetz** sowie **59 km** innergemeindlicher Verbindungen in den definierten **Fokusräumen** zusammen. Innerhalb des Kreisnetzes entfallen 223 km auf überregionale Verbindungen und rund 285 km auf regionale Verbindungen. Den größten Anteil bilden jedoch nahräumige Verbindungen mit etwa 1.339 km.

Tabelle 10: Unterteilung der Netzkategorien

Netzkategorie	Beschreibung	Zielnetz		Länge
		Eifelkreis	Fokusräume	
Hauptrouten (Zielnetz Eifelkreis)				
Überregionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung zwischen Mittelzentren 	AR II	Hauptrouten	223 km
Regionale Radverkehrsverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Grund- und Mittelzentren Verbindung zwischen Grundzentren 	AR III		285 km
Nahräumige Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion und Grundzentren Verbindung zwischen Gemeinden 	AR IV		1.339 km
Gesamtlänge Radverkehrszielnetz Eifelkreis				1.847 km
Ergänzende Routen (Zielnetz Fokusräume)				
Innergemeindliche Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung der Ortsteile von Gemeinden 	-	Nebenrouten	31 km
	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung weiterer Quellen und Ziele in den Gemeinden 		Ergänzungsrouten	28 km
Gesamtlänge Radverkehrszielnetz Fokusräume				59 km
Gesamtlänge Radverkehrszielnetz inkl. Fokusräume				1.906 km

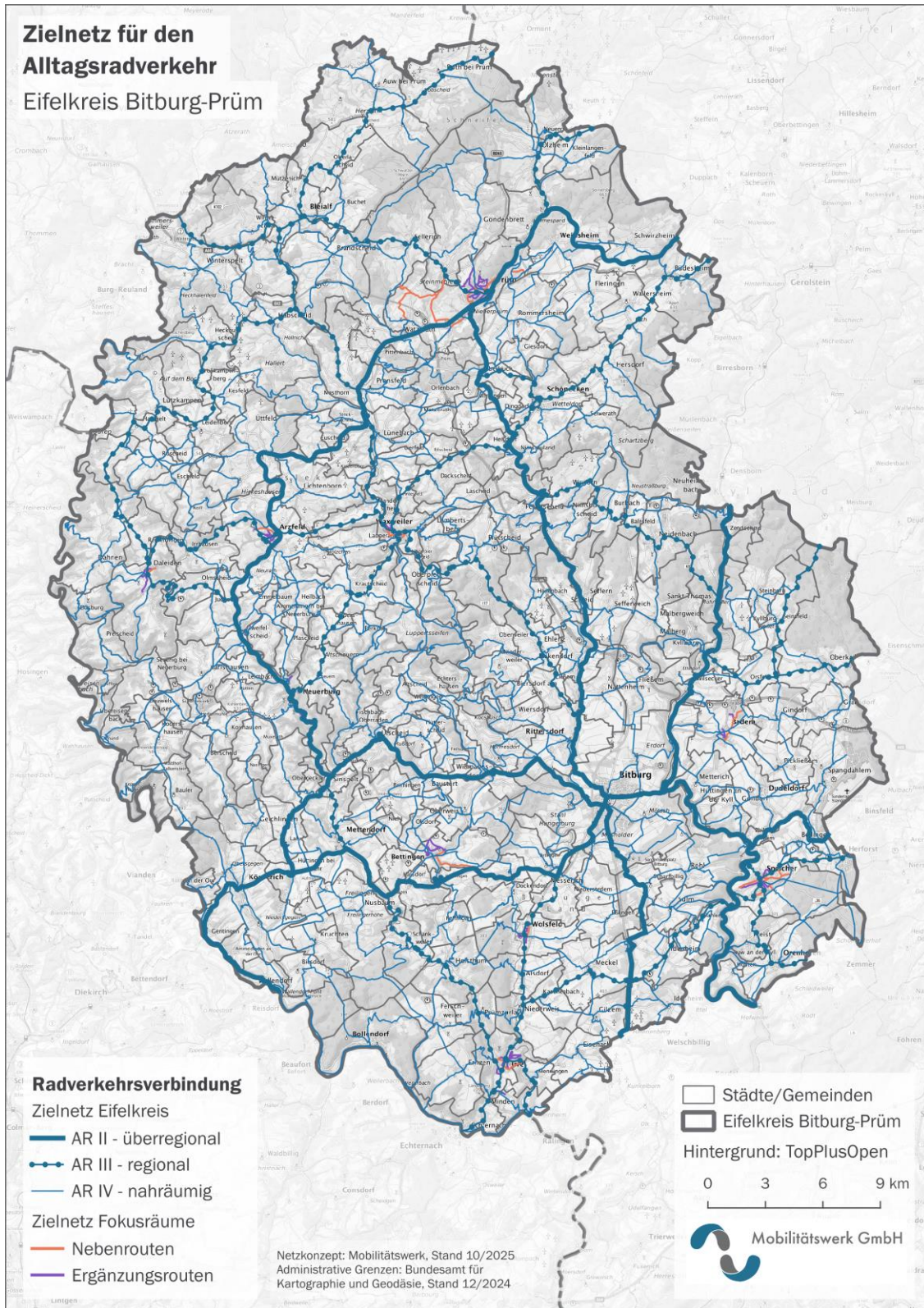


Abbildung 38: Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm

6.3.2 Fokusräume

Durch die 10 Fokusräume verlaufen in Summe ca. **171 km übergeordnetes Kreisnetz** und **59 km Fokusraum-Netz**. Im Anhang befinden sich Karten mit dem Zielnetz für jeden Fokusraum.

Tabelle 11: Unterteilung der Netzkategorien nach Fokusraum

Bezeichnung	Erläuterung	Zielnetz	Länge in km										Gesamt
			VG Prüm	VG Südeifel		VG Bitburger Land			VG Speicher	VG Arzfeld			
			Prüm	Irrel	Neuerburg	Badem	Bettingen	Wolsfeld	Speicher	Arzfeld	Daleiden	Waxweiler	
Hauptroutes (Zielnetz Eifelkreis)													
Überregionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung zwischen Mittelzentren 	Haupt-routen	10	-	7,4	-	0,2	-	5,4	6,3	-	-	29,3
Regionale Radverkehrsverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Grund- und Mittelzentren Verbindung zwischen Grundzentren 		2,3	7,6	1,7	-	-	2,6	9,7	6,3	5,2	5,8	41,1
Nähräumige Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion und Grundzentren Verbindung zwischen Gemeinden 		15,1	4	6,9	11,8	10,5	10	14	14,9	9,3	3,7	100,2
Gesamtlänge Radverkehrszielnetz auf Landkreis-Ebene													170,6
Ergänzende Routen (Zielnetz Fokusräume)													
Innergemeindliche Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung der Ortsteile 	Neben-routen	15,7	1,8	-	1,9	2,8	0,8	4,4	1,1	0,5	1,5	30,5
	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung weiterer Quellen und Ziele in den Orten 	Ergänzungs-routen	7,3	4,8	1,5	1,3	3,2	1,4	3,6	2,3	1,9	1,3	28,6
Gesamtlänge Radverkehrszielnetz auf Fokusraum-Ebene													59,1

7 Bestandserfassung

7.1 Befahrung

In den Monaten November 2024, März 2025 und Juli 2025 wurde das **finale Zielnetz für den Radverkehr** im Eifelkreis Bitburg-Prüm mit einer **Länge von 1.906 km** mit E-Bikes und auf klassifizierten Straßen mit Pkw **vollständig befahren**. Dabei waren vier Teams mit jeweils zwei Personen im Einsatz, die parallel digitale Daten per Tablet erhoben und Bildmaterial mithilfe einer 360-Grad-Kamera aufzeichneten. Auf einzelnen Verbindungen wurden zudem mehrere **alternative Streckenführungen befahren**, um im Anschluss eine fundierte Entscheidung für die bevorzugte Route treffen zu können.

Folgende **Daten** wurden systematisch erfasst:

- Oberflächenbelag und -qualität der Wege,
- Führungsform des Radverkehrs,
- Barrieren und Gefahrenstellen entlang der Strecken,
- sowie die Qualität und Ausstattung bestehender Radabstellanlagen für ausgewählte Zielorte.

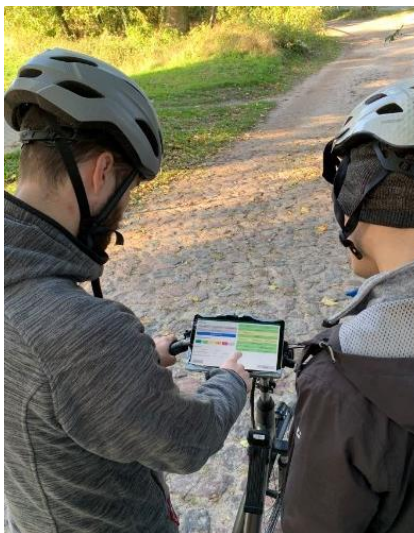


Abbildung 39: Eindrücke von der Befahrung

Das entstandene **Bildmaterial der 360-Grad-Kamera** ist öffentlich über die Plattform <https://t1p.de/mapillary-eifelkreis> zugänglich und dient als visuelle Grundlage für die weitere Planung und Bewertung der Infrastruktur.



Abbildung 40: 360-Grad-Bilder auf der Plattform Mapillary (aufgenommen nahe Oberweis)

7.2 Interaktive Online-Karte mit Bestandsdaten

Alle erfassten Daten zur Bestandsinfrastruktur und auch die 360-Grad-Fotos sind unter folgendem Link in einer interaktiven **Online-Karte** ohne Zugangsbeschränkung einsehbar:

https://giselis.shinyapps.io/radverkehrskonzept_bitburg_pruem/

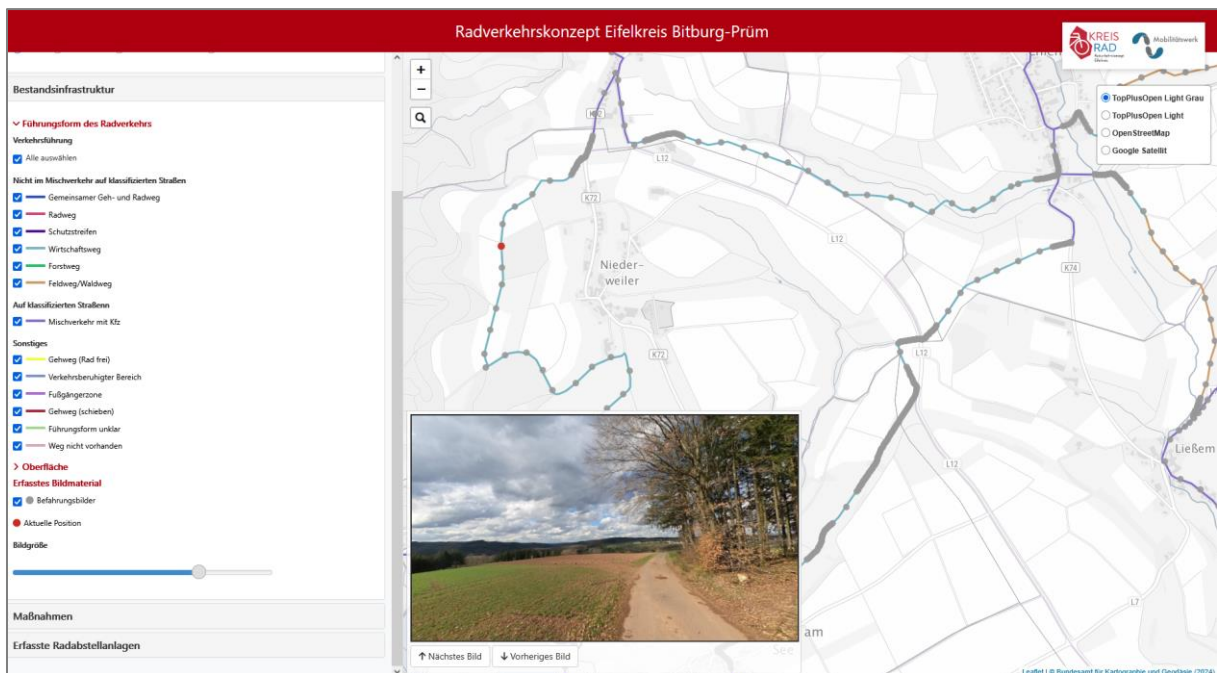
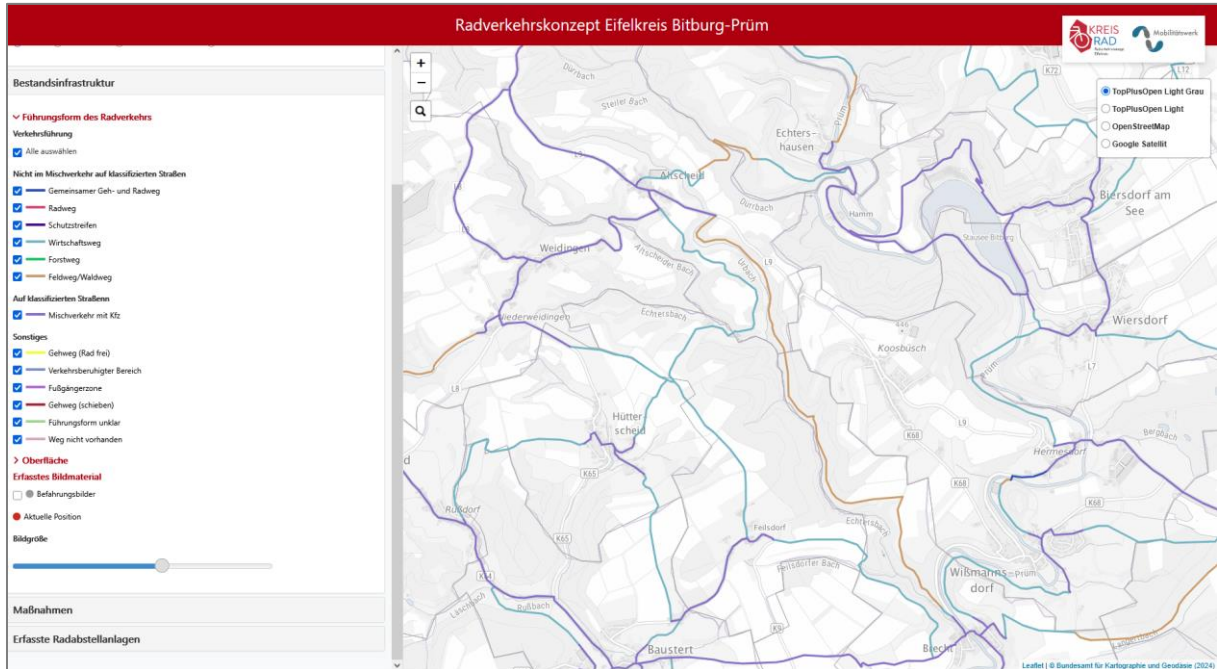


Abbildung 41: Daten zur Bestandserfassung sowie Fotodokumentation auf der interaktiven Online-Karte

Sämtliche GIS-Daten werden den Kommunen zur freien Verfügung bereitgestellt.

7.3 Führungsform des Radverkehrs

Die Wahl einer **geeigneten Führungsform** für den Radverkehr beeinflusst maßgeblich sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Akzeptanz durch unterschiedliche Nutzergruppen. Welche Führungsform sich für einen bestimmten Streckenabschnitt eignet, hängt von zahlreichen Rahmenbedingungen ab. Eine detaillierte Analyse dieser Einflussfaktoren erfolgt im Kapitel 9.2.

Abbildung 42 zeigt die im Rahmen der Befahrung dokumentierten Führungsformen innerhalb des Zielnetzes. Auffällig dabei sind die großen Anteile an Mischverkehr mit Kfz (blau, 48 %) und Wirtschaftswegen (orange, 39 %). 4,3 % der Verbindungen verlaufen auf expliziten Radwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen, 6 % über Feld- und Waldwege.

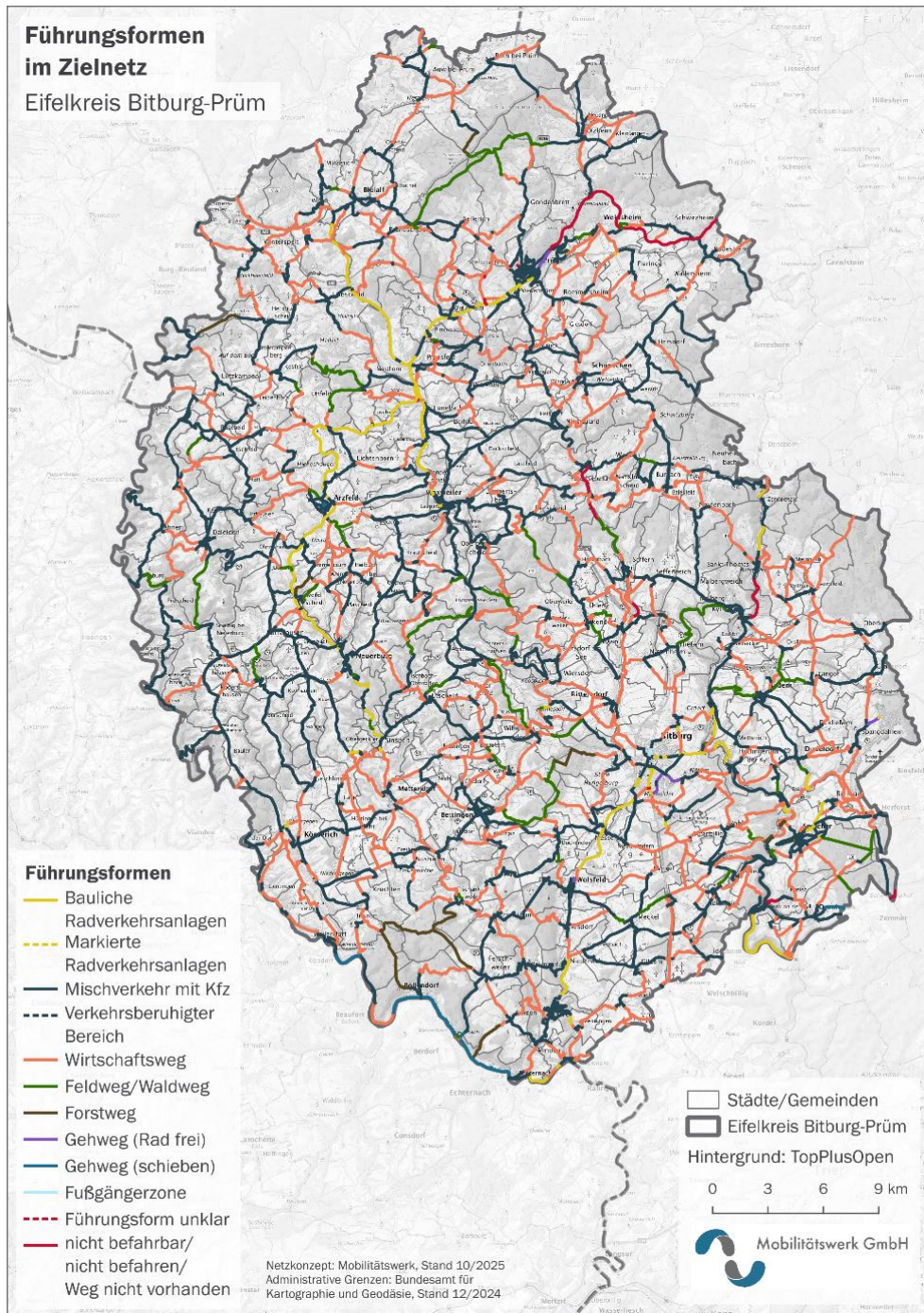


Abbildung 42: Führungsformen im Zielnetz

Die Tabelle 12 zeigt die **Verteilung der verschiedenen Führungsformen** innerhalb der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur:

Tabelle 12: Anteile der Führungsformen im Zielnetz

Führungsform	Zielnetz Eifelkreis		zusätzliche Strecken in Fokusräumen in km									
	in km	in %	Prüm	Irrel	Neuerburg	Badem	Bettigen	Wolsfeld	Speicher	Arzfeld	Daleiden	Waxweiler
Mischverkehr mit Kfz	870,7	47,1	13,8	6,3	1,4	1,9	6	1,9	6,6	3,3	1,7	2,5
Wirtschaftsweg	718,2	38,9	7,9	-	-	1,3	-	-	0,3	-	0,7	-
Feldweg/Waldweg	107,3	5,8	0,3	-	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-
Forstweg	26,4	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg	81,1	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1
Schutzstreifen	2,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Radweg	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gehweg (schieben)	12,2	0,7	-	-	0,1	-	-	-	0,1	0,1	-	0,2
Gehweg (Rad frei)	4,1	0,2	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-
Fußgängerzone	0,4	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verkehrsberuhigter Bereich	0,3	0,02	-	0,3	-	-	-	-	0,9	-	-	-
Weg nicht vorhanden	15,6	0,8	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nicht befahrbar/nicht befahren	6,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Führungsform unklar	0,1	0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1

Im Rahmen der Streckenbefahrung wurden die tatsächlichen Breiten sämtlicher Radverkehrsanlagen sowie genutzter Wirtschaftswege systematisch erfasst. Anschließend erfolgte ein Abgleich mit den empfohlenen Regelbreiten gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), um Abweichungen und Handlungsnotwendigkeiten zu identifizieren.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Radverkehr im Zielnetz überwiegend im Mischverkehr mit Kfz oder auf Wirtschaftswegen stattfindet, während eigenständige Radwege nur einen geringen Anteil einnehmen. Dies kann sich insbesondere auf stark befahrenen Verbindungen negativ auf die Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radverkehrs auswirken. Vorrangig sollten daher stark befahrene Abschnitte durch sichere Führungsformen ersetzt und geeignete Wirtschaftswegen ausgebaut werden.

7.4 Oberflächenbelag und Qualität

Im Rahmen der Streckenbefahrung wurden sowohl der vorhandene **Oberflächenbelag** (vgl. Abbildung 43) als auch die **Qualität der Oberfläche** (vgl. Abbildung 44) dokumentiert. Für Radverkehrsanlagen kommen unterschiedliche Oberflächenbeläge infrage. Dabei erfüllt Asphalt die grundlegenden Anforderungen – wie geringer Rollwiderstand, hohe Griffigkeit und Nutzbarkeit bei jeder Witterung – am zuverlässigsten und bietet somit optimale Bedingungen für komfortables und sicheres Radfahren. Eine Ausnahme bilden **Forstwege**, bei denen aus Gründen des Wasserrückhaltes keine Asphaltierung möglich ist.

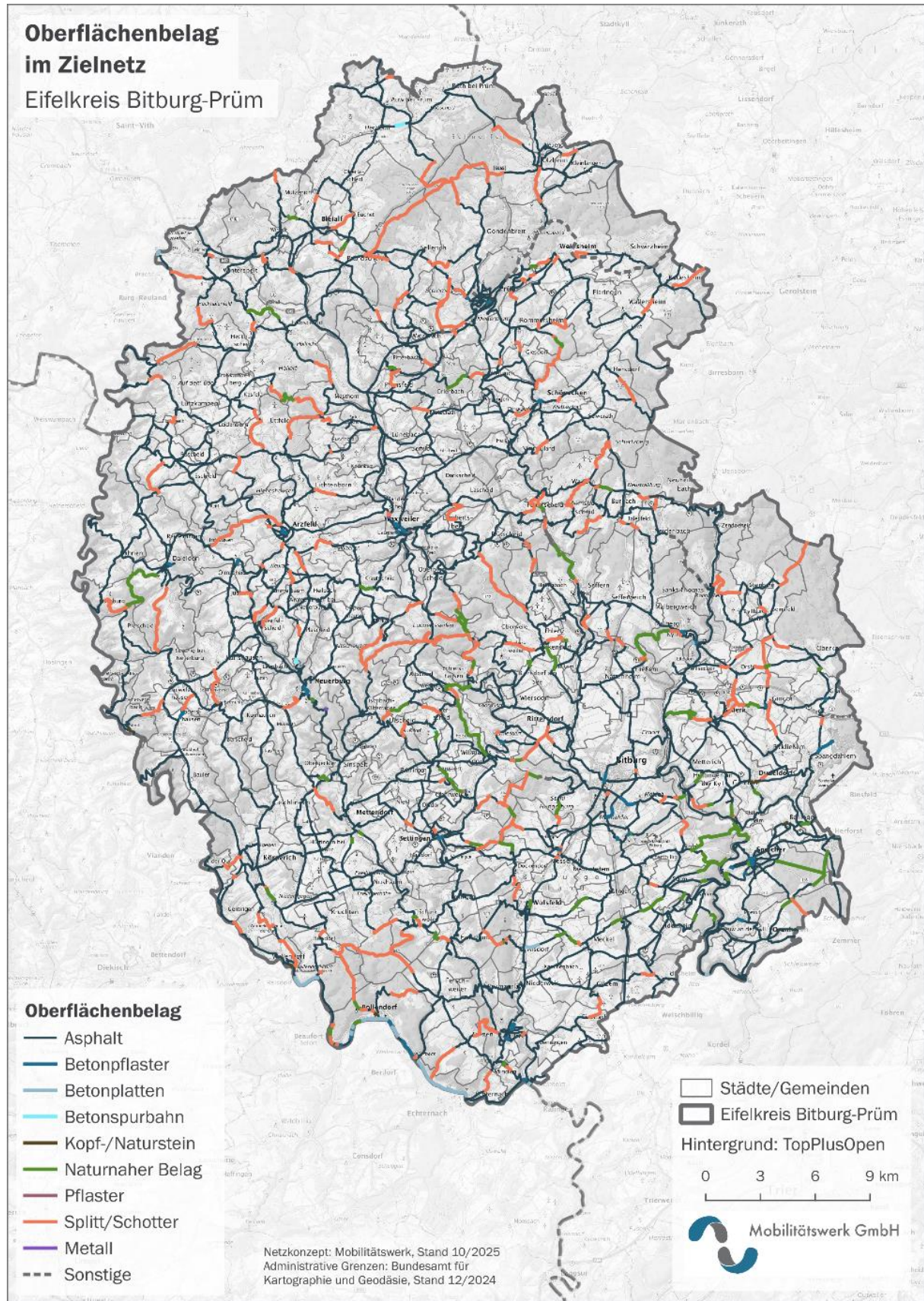


Abbildung 43: Oberflächenbelag im Zielnetz

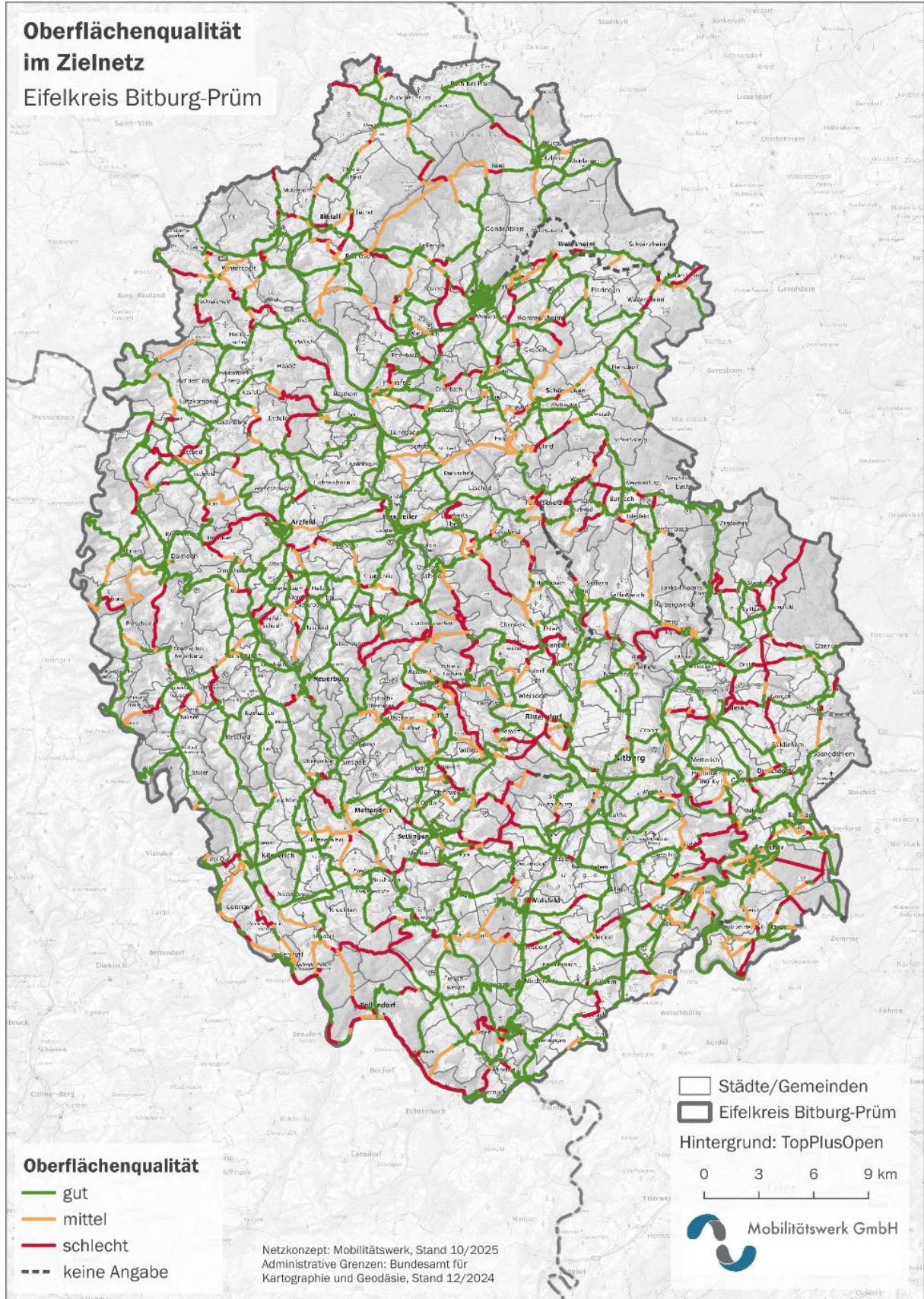


Abbildung 44: Oberflächenqualität im Zielnetz

Die Abbildung 45 enthält Beispiele für die Bewertung der Oberflächenqualität.

Beispiele für Oberflächenqualität



Abbildung 45: Beispielbilder zur Bewertung der Oberflächenqualität

Die Tabelle 13 zeigt prozentuale **Verteilung der verschiedenen Oberflächenbeläge** innerhalb der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Der hohe Anteil an Asphaltflächen ist vor allem auf die weit verbreitete Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sowie über Wirtschaftswege zu erklären.

Tabelle 13: Anteil verschiedener Oberflächenbeläge im Zielnetz

Oberflächenbelag	Zielnetz Eifelkreis		Zusätzliche Strecken in Fokusräumen in km									
	in km	in %	Prüm	Irrel	Neuer- burg	Badem	Bettin- gen	Wolsfeld	Speicher	Arzfeld	Daleiden	Wax- weiler
Asphalt	1.526,0	82,6	17,4	5,8	1,2	2,6	5,8	1,9	7,1	3,0	2,2	2,2
Betonpflaster	7,4	0,4	-	0,7	0,2	-	-	-	0,8	0,3	0,2	0,5
Betonplatten	9,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Betonspurbahn	0,6	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kopf-/Naturstein	0,3	0,0	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-
Metall	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Splitt/Schotter	214,2	11,6	4,6	0,1	-	0,6	0,2	-	-	0,1	-	0,0
Naturnaher Belag	68,3	3,7	-	-	0,1	-	-	0,3	0,1	-	-	-
Sonstige	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Keine Angabe ¹⁷	20,9	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2

¹⁷ Streckenabschnitte, die aufgrund von Planungen oder laufenden Baumaßnahmen zum Zeitpunkt der Befahrung nicht befahrbar waren, sowie Abschnitte, die im Rahmen der Maßnahmenbeteiligung neu aufgenommen, jedoch nicht mehr befahren werden konnten.

Dies spiegelt sich auch in der folgenden Tabelle 14 wider. Die Oberflächenqualität wurde auf ca. 67 % der befahrenen Strecken als gut bis sehr gut bewertet.

Tabelle 14: Anteile und Längen der verschiedenen Oberflächenqualitäten im Zielnetz

Oberflächenqualität	Zielnetz Eifelkreis		Zusätzliche Strecken in Fokusräumen in km									
	in km	in %	Prüm	Irrel	Neuerburg	Badem	Bettigen	Wolsfeld	Speicher	Arzfeld	Daleiden	Waxweiler
Gut bis sehr gut	1.240,0	67,1	17,3	5,3	1,3	2,1	5,8	1,7	5,6	3,3	2,2	2,5
Mittelmäßig	291,2	15,8	0,4	0,8	0,1	0,5	0,2	0,3	2,3	-	0,2	0,1
Schlecht bis sehr schlecht	285,4	15,5	4,3	0,5	0,1	0,6	-	0,2	0,1	0,1	-	-
Keine Angabe ¹⁸	30,3	1,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2

Die Ergebnisse zeigt, dass der Großteil der Radverkehrsverbindungen über asphaltierte Strecken verläuft, was grundsätzlich gute Voraussetzungen für komfortables und sicheres Radfahren bietet. Etwa zwei Drittel der befahrenen Strecken weisen eine gute bis sehr gute Oberflächenqualität auf, während rund 16 % als schlecht bewertet wurden. Um die Nutzungsqualität des Radverkehrsnetzes zu erhöhen, sollten insbesondere Abschnitte mit schlechter Oberflächenqualität instandgesetzt und unbefestigte Wege, soweit möglich, asphaltiert werden. Ziel ist eine durchgehend hochwertige, witterungsunabhängige Befahrbarkeit im gesamten Zielnetz.

¹⁸ Streckenabschnitte, die aufgrund von Planungen oder laufenden Baumaßnahmen zum Zeitpunkt der Befahrung nicht befahrbar waren, sowie Abschnitte, die im Rahmen der Maßnahmenbeteiligung neu aufgenommen, jedoch nicht mehr befahren werden konnten.

7.5 Radabstellanlagen

Im Rahmen der Befahrung wurden wichtige Ziele auf Kreisebene sowie in den Fokusräumen im Hinblick auf die Existenz von **Radabstellanlagen** überprüft. Bei bestehenden Radabstellanlagen wurden folgende Merkmale systematisch dokumentiert:

- Typ der Abstellanlage,
- Anzahl der Stellplätze,
- sowie festgestellte Mängel oder Defizite hinsichtlich Funktionalität und Zustand.



Abbildung 46: Beispielbilder Abstellanlagen

Alle erfassten Radabstellanlagen sind in der **interaktiven Online-Karte** (vgl. Kapitel 7.2) einsehbar.

7.5.1 Radabstellanlagen an ausgewählten Zielen des Kreis-Netzes

An **3 von insgesamt 27 erfassten Standorten** mit Bedeutung auf Kreisebene – darunter **Bahnhöfe, Busbahnhöfe und Mitfahrerparkplätze** – konnten vorhandene Radabstellanlagen dokumentiert werden (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15: Übersicht Abstellanlagen an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Mitfahrerparkplätzen

Standorttyp	insgesamt	davon mit Abstellanlage
Bahnhöfe	8	2
Busbahnhöfe (ZOBs)	3	1
Mitfahrerparkplätze	16	0

An keinem der erfassten Standorte mit vorhandenen Radabstellanlagen sind Fahrradbügel installiert. An zwei der insgesamt drei Standorte – dem Bahnhof Philippsheim und dem Busbahnhof (ZOB) Prüm – stehen lediglich Vorderradhalter zur Verfügung. Am Bahnhof Bitburg-Erdorf sind hingegen fünf abschließbare Fahrradboxen vorhanden.

Es fällt auf, dass keiner der Mitfahrerparkplätze mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet ist. Um eine sichere und komfortable Nutzung für Personen zu ermöglichen, die mit dem Fahrrad zum Parkplatz kommen und anschließend eine Mitfahrgelegenheit nutzen, ist die Einrichtung geeigneter Abstellmöglichkeiten dringend erforderlich.

Auch an den erfassten Bahnhöfen und ZOBs besteht überwiegend ein Mangel an adäquaten Abstellanlagen. Dabei handelt es sich bei diesen Standorten um zentrale Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Entsprechend besteht hier ein besonderer Handlungsbedarf. Durch die Ausstattung mit qualitativ hochwertigen und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen – etwa in Form von Fahrradbügeln oder abschließbaren Fahrradboxen – kann die Attraktivität der intermodalen Nutzung deutlich erhöht und die Verknüpfung von Rad- und ÖPNV-Angeboten nachhaltig gestärkt werden.

7.5.2 Radabstellanlagen an Zielen des Fokusraum-Netzes

An 47 von insgesamt 338 befahrenen Standorten innerhalb der Fokusräume konnten Radabstellanlagen dokumentiert werden. Eine detaillierte Übersicht zur Gesamtzahl der untersuchten Ziele je Fokusraum (Ins.) sowie der Standorte mit vorhandener Abstellanlage (m.A.) ist der nachfolgenden Tabelle sowie der interaktiven Online-Karte (vgl. Kapitel 7.2) zu entnehmen:

Tabelle 16: Übersicht Radabstellanlagen an Zielen des Fokusraum-Netzes

Standorttyp	Prüm		Irrel		Neuerburg		Badem		Bettingen		Wolsfeld		Speicher		Arzfeld		Daleiden		Waxweiler	
	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.	Ins.	m.A.
Bildungseinrichtungen	9	4	1	0	2	0	0	0	1	0	1	1	3	0	1	0	1	0	1	0
Kindergärten	3	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0
Medizinische Einrichtungen	16	3	7	1	9	1	4	0	1	0	0	0	8	0	5	0	1	0	4	0
Soziale Einrichtungen	4	0	1	0	2	0	0	0	2	1	0	0	2	1	1	0	1	0	1	0
ÖPNV-Haltestellen (Bahnhöfe, Bushaltestellen)	28	1	4	1	12	2	6	0	4	0	5	2	10	0	11	0	9	0	5	1
Versammlungsstätten	8	1	3	1	3	0	3	1	2	0	2	0	3	0	3	0	3	0	3	0
Verwaltungsstandorte	8	2	3	1	2	1	1	1	1	0	1	0	2	1	2	0	2	0	1	0
Freizeitgestaltung	27	5	12	1	10	1	3	0	3	1	1	0	11	1	3	0	6	1	11	3

Von den erfassten Standorten mit vorhandenen Radabstellanlagen verfügen lediglich 19 % über **Fahrradbügel**, die als Stand der Technik gelten. Nur 11 % der Anlagen sind überdacht, was den Witterungsschutz für Fahrräder deutlich einschränkt. An zwei Standorten stehen Fahrradboxen zur Verfügung: drei Stellplätze an der Verbandsgemeindeverwaltung Prüm sowie ein Stellplatz an der Ferienanlage des ErholungsWerk e. V. in Prüm.

Den größten Anteil machen jedoch **nicht überdachte Vorderradhalter** aus, die an 77 % der Standorte vorzufinden sind. Diese entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik, da sie Fahrrädern unzureichenden Halt bieten, nicht für alle Fahrradtypen geeignet sind und keine sichere Befestigung des Rahmens ermöglichen.

Im Gegensatz dazu erfüllen **Fahrradbügel** diese Anforderungen und bieten eine **deutlich höhere Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit**. Daraus ergibt sich ein konkreter Handlungsbedarf, sowohl hinsichtlich der qualitativen Verbesserung bestehender Abstellanlagen als auch beim Ausbau zusätzlicher, sicherer Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen des Radverkehrs.

Entsprechende Musterlösungen sind im Kapitel 9.5.4 dargestellt.

8 Radnutzungsprognose

Zur Priorisierung von Maßnahmen auf den einzelnen Verbindungen des Zielnetzes wurde eine **Prognose des Radverkehrsaufkommens** erstellt (vgl. Abbildung 47). Diese zeigt auf, wie viele Radfahrende pro Tag auf den jeweiligen Streckenabschnitten beim aktuellen Modal Split von 6 % zu erwarten sind.

Die Modellierung erfolgte auf Basis folgender Schritte (vereinfachte Darstellung):

- **Analyse der Bevölkerungsverteilung** inklusive der durchschnittlichen Anzahl täglicher Wege pro Person (unter Nutzung von Zensus 2022 sowie MiD 2017),
- **Bestimmung des Radverkehrsanteils** je Wegelänge unter Berücksichtigung des aktuellen Modal Split, steigt der Modal Split-Anteil, steigt auch der Radverkehrsanteil je Wegelänge,
- **Räumliche Zuordnung** der Wege zu relevanten Quellen (z. B. Wohnorte) und Zielen (z. B. Schulen, Arbeitsstätten, Versorgungszentren),
- **Detaillierte Annahmen zu vier Wegezwecken:**
 - Ausbildung,
 - Arbeit,
 - Einkaufen,
 - Freizeit,
- **Routenwahlmodellierung** durch Ermittlung der jeweils schnellsten Verbindung zwischen Quelle und Ziel,
- **Hochrechnung der modellierten Wege mit dem Rad** auf die einzelnen Streckenabschnitte zur Darstellung der erwarteten Nutzung.

Das höchste Potential für Radnutzung besteht auf folgenden Verbindungen:

- im Umfeld der Städte Bitburg, Prüm sowie Speicher,
- zwischen Prüm und Gerolstein sowie Ormont,
- zwischen Bitburg und Erdorf, Rittersdorf und weitere Orte im Umland der Stadt Bitburg,
- von Bitburg, nach Irrel und weiter nach Luxemburg,
- zwischen Speicher und Philippsheim, Gondorf.

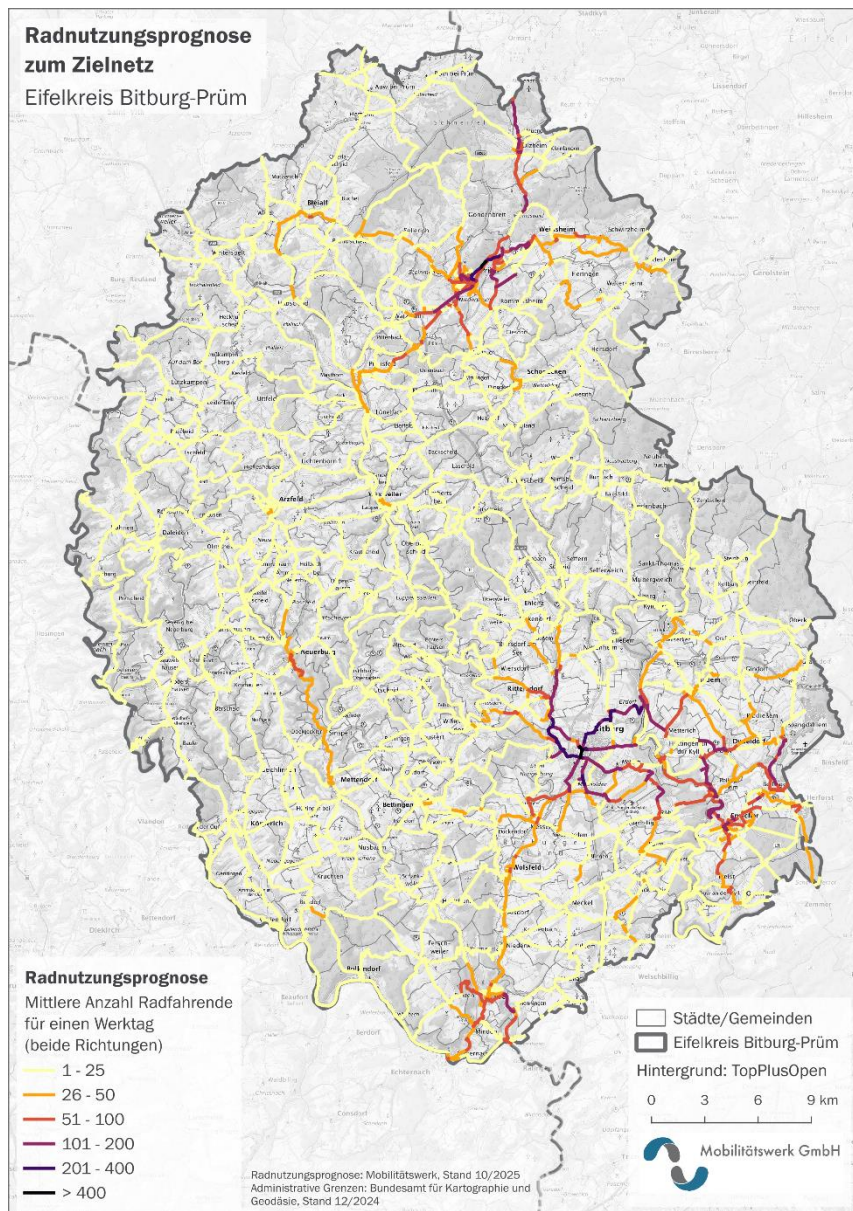


Abbildung 47: Radnutzungsprognose entlang des Zielnetzes

Insbesondere im **Umfeld der Städte Bitburg, Speicher und Prüm** besteht ein **hohes Potenzial für die Radnutzung**. Ein gezielter Ausbau der Radinfrastruktur kann hier sowohl Pendelnden als auch Schülerinnen und Schülern sowie Freizeitradelnden einen spürbaren Mehrwert bieten. Außerhalb dieser Kernräume ist das Potenzial geringer, da viele tägliche Pendelstrecken über den üblichen Radradius hinausgehen. Dennoch ist auch in diesen Bereichen die Verbesserung des Radnetzes von Bedeutung – etwa durch eine bessere Anbindung an Bahnhöfe, ZOBs oder Bushaltestellen oder für Freizeitwege, wie die Fahrt nachmittags ins Freibad im Nachbarort. Ein durchgehend sicheres und gut vernetztes Radwegenetz ermöglicht allen Einwohnerinnen und Einwohnern des Eifelkreises, unabhängig von Führerschein oder Pkw, eine selbstbestimmte und nachhaltige Mobilität.

9 Maßnahmenentwicklung

9.1 Gesetzliche und planerische Grundlagen

Die Entwicklung der Maßnahmen stützt sich auf zentrale **gesetzliche Vorgaben**, darunter:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO),
- Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG).

Ergänzend wurden einschlägige **fachliche Empfehlungen und Richtlinien** berücksichtigt, insbesondere:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022),
- Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002),
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008),
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2008).

Darüber hinaus stellen verschiedene Bundesländer eigene **Musterlösungen für Radverkehrsanlagen** zur Verfügung, die als praxisorientierte Planungshilfen dienen. Diese enthalten Planungsskizzen und ergänzende Empfehlungen für häufige Maßnahmen. Da das Land Rheinland-Pfalz bislang keine eigenen Musterlösungen veröffentlicht hat, wird im Maßnahmenkatalog auf die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg von 2025¹⁹ verwiesen.

Im Kapitel 9.5.3 wird außerdem die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Wirtschaftswegen eingegangen.

9.2 Qualitätsstandards für den Radverkehr im Eifelkreis Bitburg-Prüm

Im projektbegleitenden Lenkungskreis wurden zentrale Qualitätsstandards definiert, die als Leitlinien für die Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts im Eifelkreis dienen. Ziel ist es, den Radverkehr im Eifelkreis sowohl alltagstauglich als auch attraktiv zu gestalten:

1. Lückenloses und direktes Zielnetz

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr verbindet alle Ortsgemeinden im Eifelkreis miteinander und bietet dabei möglichst direkte, steigungsarme Verbindungen bieten. Umwege, Hindernisse und zeitintensive Streckenabschnitte sind zu vermeiden, um eine komfortable und effiziente Nutzung zu gewährleisten.

¹⁹ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

2. Sichere und angemessene Führungsformen

Die Wahl der Führungsform richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und der Verkehrsbelastung. Strecken abseits des motorisierten Verkehrs werden aus Sicherheits- und Komfortgründen bevorzugt. Bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen ist auf angemessene Breiten zu achten. Häufig eingesetzte Führungsformen sind:

- **Mischverkehr mit Kfz** (nur bei geringer Verkehrsbelastung),
- **Geeignete Wirtschafts- und Forstwege** (mind. 3,00 m, idealerweise 3,50 m Breite),
- **Gemeinsame Geh- und Radwege** entlang klassifizierter Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und hohen Geschwindigkeiten (mind. 2,50 m Breite).

3. Legale und gut befahrbare Verbindungen

Alle Strecken des Zielnetzes müssen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) für den Radverkehr freigegeben und entsprechend beschildert sein.

4. Qualitativ hochwertige Oberflächen

Radverkehr ist nur dann attraktiv, wenn die Wege über geeignete Beläge und eine gute Oberflächenqualität verfügen. Ziel ist ein komfortables, wetterunabhängiges Radfahren mit möglichst geringem Kraftaufwand und minimalem Verschleiß. Bestehende asphaltierte Wege sollen in Stand gehalten werden. Wo eine Asphaltierung – etwa aus naturschutzfachlichen Gründen – nicht möglich ist, wird dennoch eine möglichst hohe Oberflächenqualität durch alternative Beläge angestrebt.

5. Radwegeneubau nach aktuellem Stand der Technik

Neue Radwege sollen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) geplant werden, mit einer Mindestbreite von 2,50 m. Der Fokus liegt auf Verbindungen mit erwarteter hoher Nutzung. Dabei sollen gezielt sogenannte „Quick Wins“ sowie verfügbare Fördermittel genutzt werden.

6. Erkennbarkeit und Orientierung im Netz

Langfristig soll die bestehende touristische Wegweisung auf das Alltagsradverkehrsnetz ausgeweitet werden. Ein klar erkennbares und durchgängiges Netz erleichtert die Orientierung, erhöht die Sichtbarkeit des Radverkehrs und fördert die Bündelung auf vorgesehenen Strecken – was wiederum Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden reduziert.

Da eine flächendeckende Beschilderung mit hohen Kosten verbunden ist und auf einigen Verbindungen erst nach Umsetzung baulicher Maßnahmen erfolgen kann, wird für die Übergangszeit ein **digitales Informationsangebot** empfohlen. Ein Beispiel hierfür ist der **Radroutenplaner Thüringen**²⁰, der digitale Karten und Routenvorschläge bereitstellt und dabei sowohl das Zielnetz als auch die Oberflächenqualität berücksichtigt.

9.3 Vorgehen bei Maßnahmenentwicklung

Für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen wurde ein **Soll-Ist-Abgleich** zwischen den erforderlichen Führungsformen, Wegebreiten sowie dem Oberflächenbelag und dessen Qualität mit der bestehenden Infrastruktur vorgenommen. Die anzuwendenden Standards variieren je nach Lage innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften sowie in Abhängigkeit von der jeweiligen

²⁰ <https://radservice.radroutenplaner.thueringen.de/rrp/th/cgi?lang=DE>

Wegeart. Im Folgenden werden die grundlegenden Prinzipien der Maßnahmenentwicklung zusammengefasst.

9.3.1 Führungsform auf klassifizierten Straßen

Grundsätzlich wird zwischen einer **gemeinsamen Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr** auf der Fahrbahn und einer **getrennten Führung** unterschieden. Die Einschätzung, welche Führungsform angemessen ist, hängt maßgeblich davon ab, ob sich die Verbindung innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften befindet.

9.3.1.1 INNERORTS

Die Wahl der geeigneten Führungsform innerhalb geschlossener Ortschaften richtet sich an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der durchschnittlichen Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs (DTV). Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) definieren Einsatzbereiche für verschiedene Führungsformen und bieten damit eine wichtige Orientierungshilfe (vgl. Abbildung 48):

- **Belastungsbereich I (grün)**
 - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn
- **Belastungsbereich II (gelb)**
 - Teilweise Trennung vom Kfz-Verkehr
 - Mögliche Führungsformen: Schutzstreifen, Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr
- **Belastungsbereich III/IV (rot)**
 - Vollständige Trennung vom Kfz-Verkehr
 - Mögliche Führungsformen: Radfahrstreifen, baulich getrennter Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg

Eine verbindliche Vorgabe zur Auswahl der Führungsform besteht jedoch nicht – die Übergänge sind fließend und nicht durch starre Grenzwerte festgelegt.

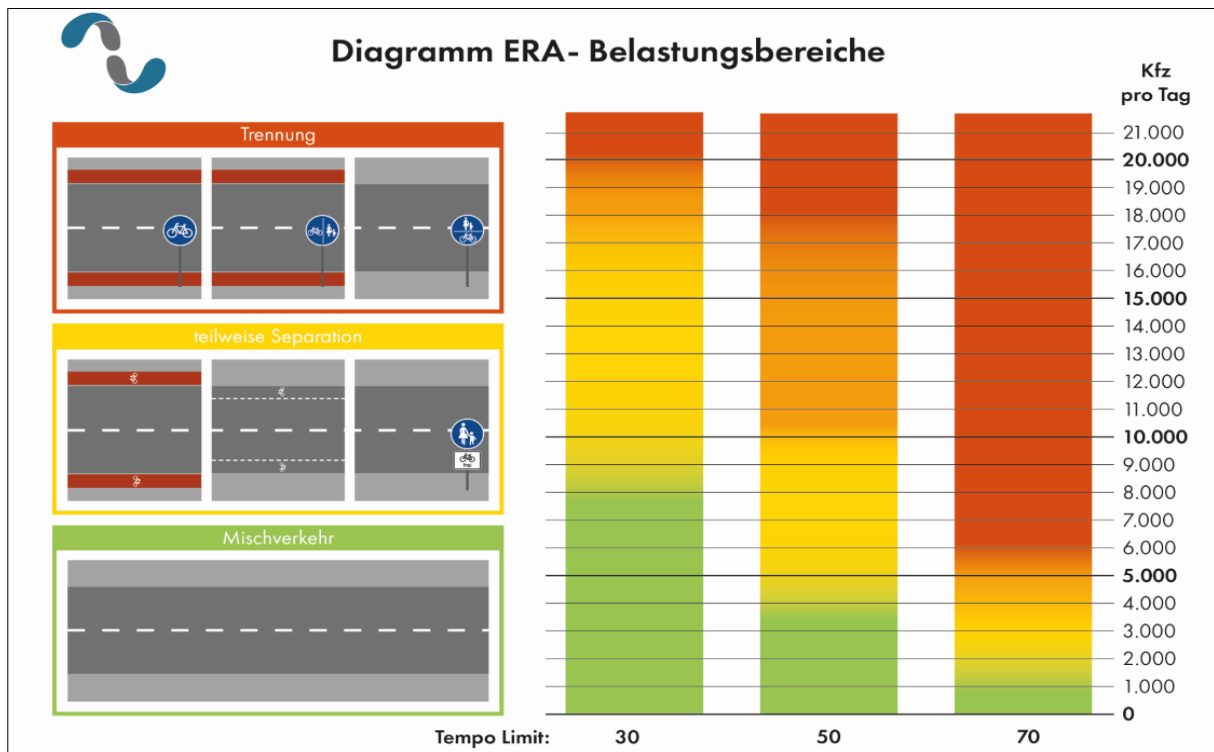


Abbildung 48: Einsatzbereiche der Führungsformen (nach ERA 2010)

Darüber hinaus sind folgende Abwägungskriterien zu berücksichtigen:

- **Flächenverfügbarkeit:** auf der Fahrbahn, aber auch im Seitenraum oder auf selbstständigen Wegen
- **Belastung durch Schwerverkehr:** Je höher die Schwerverkehrsbelastung, desto eher ist eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum zu bevorzugen.
- **Knotenpunkte und Grundstückszufahrten:** Bei hoher Dichte empfiehlt sich tendenziell eine Führung auf der Fahrbahn, um Konflikte durch häufige Querungen zu minimieren.
- **Längsneigung:** Bei Gefälle ist eine Fahrbahnführung sinnvoll, während bei Steigungen eine Seitenraumführung vorzuziehen ist.
- **Parkflächen:** Häufige Wechselvorgänge durch parkende und anfahrende Fahrzeuge sprechen für eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum.

9.3.1.2 AUßERORTS

Außerhalb geschlossener Ortschaften richtet sich die Führung des Radverkehrs nach der **Entwurfsklasse** der Landstraße (EKL), wie sie in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) definiert ist. Die Entwurfsklassen unterscheiden sich unter anderem hinsichtlich Fahrbahnquerschnitt, Planungsgeschwindigkeit und eingesetzten Leitlinien.

Bei Straßen der Entwurfsklassen 1 und 2 sind bauliche Radwege – teilweise straßenunabhängig – grundsätzlich erforderlich. In der Entwurfsklasse 3 hängt die Notwendigkeit baulicher Radverkehrsanlagen von der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab (vgl. Tabelle 17). Für Straßen der Entwurfsklasse 4 ist in der Regel eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ausreichend.

Tabelle 17: Radverkehrsführung an Landstraßen bei verschiedenen Entwurfsklassen (ERA 2010)²¹

Entwurfsklasse nach den RAL	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL 1	Straßenunabhängig	-
EKL 2	Straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	-
EKL 3	Fahrbahnbegleitend Radweg oder auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei: <ul style="list-style-type: none"> • DTV > 2.500 Kfz/24h (100 km/h) • oder DTV > 4.000 Kfz/24h (70 km/h) • oder bei besonderer Netzbedeutung
EKL 4	Auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege bei besonderer Netzbedeutung

Liegt eine **besondere Netzbedeutung** vor – etwa bei stark genutzten Schulwegen oder wichtigen Alltags- und touristischen Radverbindungen – kann der Bau von Radwegen auch unabhängig vom Kfz-Aufkommen sinnvoll sein. Ebenso sind bei ungünstigen Rahmenbedingungen, wie hoher Schwerverkehrsanteil, unübersichtlicher Linienführung, großen Steigungen oder ungünstigen Fahrbahnbreiten, niedrigere Schwellenwerte anzusetzen.

Die *Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)* definieren zusätzliche Rahmenbedingungen, die den Einsatz baulicher Radwege beeinflussen.²² Dadurch kann auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 eine bauliche Führung des Radverkehrs erforderlich sein. Zu den relevanten Kriterien zählen:

- Verkehrsstärke des Schwerverkehrs
- Verkehrsaufkommen des Radverkehrs
- Verbindungsfunktion der Strecke
- Kurvigkeit der Straße und dadurch eingeschränkte Sichtverhältnisse
- Topografie der Strecke
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und Zufußgehenden

Gesonderte Grenzwerte für Landes- und Kreisstraßen

Für **Landes- und Kreisstraßen** konnten vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) bereits Daten zur Fahrbahnbreite bereitgestellt werden (vgl. Kapitel 4.10). Außerdem wurden verschiedene harte und weiche Kriterien inkl. konkreter Grenzwerte für die Mitführung des Radverkehrs mit den Kfz bei der aktuellen zulässigen Höchstgeschwindigkeit definiert.

Die **harten Kriterien** sind in der Tabelle 18 dargestellt.

²¹ Vgl. FGSV (2012b)

²² Vgl. FGSV (2002)

Tabelle 18: Übersicht der harten Kriterien

	Fahrbahnbreite	Geschwindigkeit	DTV	DTV Schwerverkehr
Innerorts	< 6,00	50	< 7.000	< 350
	6,00 - 7,00	50	< 4.000	< 200
	> 7,00	50	< 7.000	< 350
Außerorts	< 4,50	≤ 70	< 500	< 25
	4,50 - 5,99	≤ 70	< 4.000	< 200
	6,00 - 7,00	≤ 70	< 1.000	< 50
	> 7,00	≤ 70	< 4.000	< 200
	< 4,50	100	< 300	< 15
	4,50 - 5,99	100	< 2.500	< 125
	6,00 - 7,00	100	< 500	< 25
	> 7,00	100	< 2.500	< 125

Bei Fahrbahnbreiten unter 4,5 m ist im Begegnungsfall zwischen Kfz und Radfahrenden kein ausreichender seitlicher Sicherheitsabstand mehr möglich, wodurch Unsicherheiten und Konflikte entstehen können. Auch bei Breiten zwischen 6 und 7 m ist ein regelkonformes Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge in der Regel nicht möglich, da der erforderliche seitliche Überholabstand von mindestens 1,5 m innerorts bzw. 2,0 m außerorts nicht eingehalten werden kann. Dennoch verleiten diese Breiten häufig zum Überholen, was zu riskanten Situationen führt. Vor diesem Hintergrund wurden die zulässigen DTV-Werte für entsprechende Querschnitte reduziert, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende im Mischverkehr zu erhöhen.

Zusätzlich wurden folgende **weiche Kriterien** einschließlich ihrer Grenzwerte definiert:

- Steigung über 6 %
- Unübersichtliche Linienführung
- Erwartete tägliche Nutzung durch mindestens 20 Radfahrende
- Lage der Strecke im Umkreis von 5 km zu einer Grundschule bzw. 8 km zu einer weiterführenden Schule

Überschreitet **eines der harten Kriterien** – entweder der DTV oder der DTV des Schwerverkehrs – die festgelegten Grenzwerte oder treffen **mindestens drei der oben genannten weichen Kriterien** zu, ist eine **Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß Systematik nicht zulässig**. In diesem Fall ist der Neubau eines eigenständigen Radwegs erforderlich. Eine vertiefte Prüfung im Rahmen der Detailplanung kann in Einzelfällen ergeben, dass der ursprünglich empfohlene Neubau nicht erforderlich ist oder in angepasster Form umgesetzt werden muss.

Auf außerörtlichen Verbindungen, bei denen durch eine **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** die Grenzwerte für DTV bzw. DTV Schwerverkehr eingehalten werden können, sollte zunächst geprüft werden, ob eine solche Maßnahme umsetzbar ist. Ist dies nicht möglich, ist ebenfalls ein Radwegneubau notwendig. Hier ist eine Einzelfallentscheidung notwendig.

Ein Arbeitskreis aus Vertreterinnen und Vertretern des Kreisstraßenbaus, des Straßenverkehrsamts und des LBM hat ausgewählte Streckenabschnitte oberhalb der festgelegten Grenzwerte einer **Detailprüfung** unterzogen. Dabei wurde in Einzelfällen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr – abweichend von den Grenzwerten – als vertretbar eingestuft.

9.3.2 Wegebreite

Je nach Führungsform definieren die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) **Regelbreiten** von Radinfrastruktur bzw. durch den Radverkehr genutzten Wegen. Hier wurde jeweils die Differenz zwischen der Regelbreite und der Breite im Bestand ermittelt. Dies betrifft im Eifelkreis insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege, für die eine Regelbreite von mind. 2,50 m gilt. Sofern diese Breite im Bestand unterschritten wird, wurde eine Maßnahmenempfehlung zur Verbreiterung vermerkt.

Für **Hauptwirtschaftswege** ist eine **Breite von 3,50 m zzgl. 0,75 m Bankett** anzustreben, um Begegnungsverkehr zu erleichtern. Die Tragfähigkeit ist so auszulegen, dass sie Gesamtgewichte bis 40 Tonnen sowie Achslasten von 11,5 Tonnen (angetriebene Achsen) und 10 Tonnen (Anhängerrachsen) aufnehmen können. Ziel ist es, die Wege so zu gestalten, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge bis etwa 3 Meter Breite und weitere Nutzungen, wie etwa der Radverkehr, diese gemeinsam und konfliktarm nutzen können.²³

In Abstimmung mit dem projektbegleitenden Lenkungskreis wurde festgelegt, dass eine Verbreiterung zu schmaler Wirtschaftswegen erst empfohlen wird, wenn die Fahrbahnbreite unter 3,00 m liegt. Wurde im Rahmen der Befahrung eine Breite zwischen 2,60 m und 3,00 m gemessen, obwohl die Wege laut DLR ursprünglich mit einer Breite von 3,00 m angelegt wurden, wird als Maßnahmenempfehlung das **Abschälen des Banketts** vorgesehen.

9.3.3 Oberflächenbelag und -qualität

Asphalt stellt den optimalen **Oberflächenbelag** für komfortables und wetterunabhängiges Radfahren dar. Mit Ausnahme einzelner Sonderfälle – etwa bei Forstwegen – wird dieser Belag auch im Eifelkreis angestrebt.

Im Rahmen der Befahrung wurden der jeweils vorhandene Oberflächenbelag sowie die Wegbreite erfasst. Wenn kein radverkehrstauglicher Belag bzw. keine ausreichende **Oberflächenqualität** vorlag, wurde eine entsprechende Maßnahme abgeleitet.

9.4 Geplante Neuauflage der ERA

Bei der Maßnahmenbearbeitung sowie den Kostenschätzungen in diesem Konzept wurden die **Vorgaben der derzeit gültigen ERA 2010 berücksichtigt**.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzepts befinden sich die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der Überarbeitung. Bei der Maßnahmenumsetzung ist der zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Stand der Technik zu berücksichtigen.

²³ Bayerische Verwaltung für Ländliche Entwicklung (2018)

9.5 Übergeordnete Handlungsempfehlungen für sicheren Radverkehr

9.5.1 Radverkehrstaugliche Oberflächenbelag und -qualität

Die **Beschaffenheit und Qualität des Oberflächenbelags** von Verkehrsanlagen haben maßgeblichen Einfluss auf den Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit. Für Radverkehrsanlagen kommen verschiedene Materialien infrage, wobei Asphalt die grundlegenden Anforderungen am besten erfüllt:

- Geringer Rollwiderstand
- Hohe Griffigkeit, auch bei Nässe
- Gute Sichtbarkeit für den Fußverkehr
- Allwettertauglichkeit

Zudem kann Asphalt farblich angepasst werden, um sich besser in das Umfeld einzufügen und die Reflexion von Sonnenstrahlung gegenüber dunklen Belägen zu verbessern.

Auch die **Asphaltierung von Wirtschaftswegen** kann vorteilhaft sein, insbesondere bei Nutzung durch schwere Fahrzeuge. Sie ermöglicht eine wetterunabhängige Befahrbarkeit und verhindert die Bildung von Spurrinnen. Allerdings führt die Asphaltierung solcher Wege aufgrund der breiteren Fahrbahnen und der stärkeren Beanspruchung durch schwere Fahrzeuge zu einer erhöhten Flächenversiegelung.

Nicht alle Wege werden regelmäßig von schweren Fahrzeugen genutzt. Für Strecken durch Wälder oder Parkanlagen bieten sich unversiegelte Befestigungsarten wie **wassergebundene Decken** an. Ihr Einsatz ist jedoch auf Wege mit einer Längsneigung unter 5 % beschränkt, da sie bei stärkerem Gefälle durch Regen ausgespült werden können und somit häufiger saniert werden müssen.

Weitere geeignete Beläge für Radverkehrsanlagen sind **ebene Pflasterflächen** (z. B. Betonpflaster) oder **Ortbetondecken**, die ebenfalls eine gute Befahrbarkeit gewährleisten.

Für Streckenabschnitte des Zielnetzes mit unzureichender Befahrbarkeit oder mangelhafter Oberflächenqualität wird eine **Oberflächenanierung** empfohlen.

Tabelle 19: Vergleich der Oberflächenbeläge

Oberflächenbelag	Vorteile	Nachteile	Hinweise
Asphalt	<ul style="list-style-type: none"> • Bester Fahrkomfort • Geringerer Rollwiderstand • Nicht witterungsanfällig • Hohe Griffigkeit bei Nässe 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Grad der Versiegelung 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht nutzbar in Forst-/Naturschutzgebieten
(Beton-) Pflastersteine	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Lebensdauer • Problemlos aufnehmbar (z. B. Leitungsbau) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fugenbedingter höherer Rollwiderstand 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine besonderen Hinweise
Ortbetondecken	<ul style="list-style-type: none"> • Dauerhafte ebene Oberfläche 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringerer Fahrkomfort als Asphalt (durch notwendige Fugen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht nutzbar in Forst-/Naturschutzgebieten
Deckschichten ohne Bindemittel	<ul style="list-style-type: none"> • Kostengünstig • Guter Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich 	<ul style="list-style-type: none"> • doppelt so hoher Rollwiderstand wie Asphaltdecken 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Nutzung durch Wirtschaftsverkehr: starke Bodenverdichtung notwendig

Oberflächenbelag	Vorteile	Nachteile	Hinweise
(Basaltstein/ Spezialsande)	<ul style="list-style-type: none"> In landschaftlich sensiblen Bereichen einsetzbar 	<ul style="list-style-type: none"> oder Betonsteindecken hohe Instandhaltungskosten Geringerer Fahrkomfort 	<p>→ Bodenversiegelung wie bei Asphalt</p> <ul style="list-style-type: none"> ausreichend Querneigung notwendig, um Befahrbarkeit bei Nässe zu verbessern und Unterhaltungsaufwand gering zu halten

9.5.2 Umgang mit Steigung und Gefälle

Die **bewegte Topografie** des Eifelkreises Bitburg-Prüm führt zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die sich mit Steigungen und Gefällen entlang des geplanten Radverkehrsnetzes befassen. Die betroffenen Verbindungen verlaufen überwiegend außerorts und verfügen häufig nicht über eigenständige Führungsformen. Stattdessen erfolgt die Führung meist auf der Fahrbahn oder über parallele Alternativrouten, die jedoch oft mit hohen Umwegen verbunden sind und den Entwurfsanforderungen der ERA nicht gerecht werden.

Zu den Anforderungen der ERA zählen unter anderem:

- Geringes Unfallrisiko,
- Gute Sichtverhältnisse,
- Hoher Fahrkomfort,
- Minimierung von Steigungen und Umwegen,
- Möglichkeiten zum sicheren Schieben von Fahrrädern,
- Möglichkeit zum Fahren mit hoher Geschwindigkeit.

Die Umsetzung dieser Anforderungen entlang bestehender Infrastruktur bringt eine Reihe potenzieller **Zielkonflikte** mit sich, insbesondere:

- Erforderlicher Grunderwerb,
- Eingriffe in Natur- und Umweltschutz,
- Hohe Investitionskosten,
- Geringe Akzeptanz von Parallelverbindungen mit größerem Umweg.

9.5.2.1 LÖSUNGSANSATZ

Unter Berücksichtigung der jeweiligen Entwurfsklasse der Straße sowie weiterer Einflussfaktoren – wie Steigungen über 6 %, hohe Schwerverkehrsanteile, unübersichtliche Linienführungen und ungünstige Fahrbahnbreiten – ist in den meisten Fällen der Neubau eigenständiger Führungsformen für den Radverkehr erforderlich. Als Standard gilt dabei ein (gemeinsamer Geh- und) Radweg mit Zweirichtungsfreigabe.

Dieser Standard führt jedoch häufig dazu, dass die zuvor beschriebenen Zielkonflikte – etwa hinsichtlich Flächenbedarf, Umweltverträglichkeit oder Kosten – nicht vollständig aufgelöst werden können. Dies erfordert eine bewusste Entscheidung für oder gegen die jeweilige Maßnahme.

In Einzelfällen können Alternativen zur Standardlösung in Betracht gezogen werden, wobei deren Realisierbarkeit je nach örtlichen Gegebenheiten begrenzt ist. **Mögliche Ansätze** und ihre Herausforderungen sind:

- Umlegung des Netzkonzepts auf Parallelverbindungen entlang topographischer Gunstlinien (z. B. Täler, Flussläufe, Höhenrücken) und deren Ausbau. Allerdings verlaufen viele Landstraßen bereits entlang solcher Gunstlinien, was die Verfügbarkeit geeigneter Alternativrouten einschränkt.
- Bereitstellung kostengünstiger oder kostenloser ÖPNV-Angebote, die eine Fahrradmitnahme insbesondere in Steigungsrichtung ermöglichen. Diese Lösung kann jedoch die Flexibilität des Radverkehrs erheblich einschränken.
- Aufgespaltene Streckenführung: Eine Kombination aus einer kurzen, steilen „Schiebestrecke“ und einer längeren, flacheren Fahrstrecke kann eine Option darstellen. Auch eine Differenzierung zwischen Steigungs- und Gefällestrecken ist denkbar, wird jedoch bislang selten umgesetzt.

9.5.3 Nutzung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen für den Radverkehr

Wie im Kapitel 4.7 dargestellt, nehmen Wirtschaftswege im Eifelkreis eine zentrale Rolle für den Radverkehr ein. Mit einer Gesamtlänge von rund 728 Kilometern machen sie etwa 39 % des gesamten Zielnetzes aus.

Die **gemeinsame Nutzung bestehender Wirtschaftswege durch Radfahrende** sowie den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr bietet zahlreiche Vorteile. Sie ermöglicht eine **effiziente Nutzung vorhandener Infrastruktur** und kann kostspielige Neubauten vermeiden. Viele dieser Wege verlaufen durch landschaftlich attraktive Gebiete und eignen sich sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr. Die Einbindung bestehender Wirtschaftswege stellt somit eine pragmatische und wirtschaftliche Lösung zur Schließung von Netzlücken dar.

Gleichzeitig bringt die Freigabe von Wirtschaftswegen für den Radverkehr auch **Herausforderungen** mit sich. Häufig sind die Wege zu schmal, um einen sicheren Begegnungsverkehr zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrenden zu gewährleisten. Besonders während saisonaler Arbeitsspitzen, etwa zur Erntezeit, steigt die Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge deutlich an. Dies führt oft zu einer stärkeren Verschmutzung der Fahrbahn durch Erde oder Erntegut, was die Unfallgefahr für Radfahrende durch Rutschgefahr erhöht.

Zudem bestehen teilweise Unsicherheiten oder Vorbehalte gegenüber einer Öffnung der Wege für den Radverkehr. Diese betreffen insbesondere Fragen der Haftung, der Verkehrssicherungspflicht sowie potenzielle Nutzungskonflikte.

Nutzungsrecht und Ausweisung

Die Nutzung von Wirtschaftswegen durch Radfahrende ist rechtlich grundsätzlich zulässig und ergibt sich aus dem **allgemeinen Betretungsrecht** – sofern keine entgegenstehenden Regelungen bestehen.²⁴ Einschränkungen können sich aus der Straßenverkehrsordnung (StVO), aus kommunalen Wegesatzungen oder anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften ergeben.

²⁴ Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 59 Abs. 1; Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LNatSchG) § 26 Abs. 1; Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz (LWaldG) § 22 Abs. 3

Im Eifelkreis wird der Radverkehr auf Wirtschaftswegen häufig durch entsprechende Beschilderung eingeschränkt. Insbesondere das **Verkehrszeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“)** führt faktisch zu einem Nutzungsverbot für Radfahrende, sofern sie ihr Fahrrad nicht schieben. Eine Freigabe für den Radverkehr kann durch das **Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“)** – siehe Abbildung 47 – erfolgen.²⁵

Die Entscheidung über eine solche Freigabe liegt bei den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern sowie der zuständigen Verkehrsbehörde. Dabei bleibt die Widmung als Wirtschaftsweg auch bei einer Freigabe für den Radverkehr bestehen. Eine Führung von Radrouten über Wirtschaftswegen stellt somit keine rechtliche Umwidmung in Radwege dar.

Auf allen Wirtschaftswegen gilt die Straßenverkehrsordnung, wodurch alle Verkehrsteilnehmenden gleichgestellt sind. Es gilt das **Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme**.²⁶



Abbildung 49: Beispiel Freigabe Wirtschaftsweg

Sicherungspflicht und Haftung

Die **Verkehrssicherungspflicht** gilt für Wirtschaftswegen unabhängig davon, ob diese offiziell als Radroute ausgewiesen sind oder nicht. Die bloße **Aufnahme eines Weges in das Radverkehrskonzept** begründet **keinen zusätzlichen Anspruch auf Verkehrssicherung oder Haftung**. Maßgeblich ist der Maßstab des landwirtschaftlichen Verkehrs, der sich an den typischen, auf solchen Wegen zu erwartenden Gefahren orientiert.

In Rheinland-Pfalz liegt die **Verkehrssicherungspflicht** in der Regel **bei den Verbandsgemeinden**, sofern keine anderweitigen Regelungen bestehen. Eine Haftung entsteht nur dann, wenn die Pflicht zur **Vermeidung atypischer Gefahren** verletzt wird. Typische Gefahren – wie Rutschgefahr auf Schotter, Astbruch, laubverdeckte Unebenheiten, Schlaglöcher oder Verschmutzungen – sind von Radfahrenden selbst zu berücksichtigen. Sie müssen sich der spezifischen Bedingungen auf Wirtschaftswegen bewusst sein und ihre Fahrweise entsprechend anpassen.²⁷

Atypische Gefahren, etwa durch morsche Brückengeländer, besonders große Schlaglöcher oder unzulässige Absperrungen (z. B. durch Stacheldraht), sind vom Verursachenden zeitnah zu beseitigen. Es wird empfohlen, Wirtschaftswegen regelmäßig – idealerweise halbjährlich – auf atypische Gefahren zu kontrollieren. Diese Kontrollpflicht obliegt den Verbandsgemeinden, die aufgrund der großen Gebietsgröße jedoch auf Hinweise aus den Ortsgemeinden angewiesen sind.²⁸

²⁵ Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG) § 1 Abs. 5

²⁶ Straßenverkehrsordnung (StVO) §1

²⁷ Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) § 823 Abs. 1

²⁸ Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) § 68 Abs. 2; Verwaltungsvorschrift 9.1 zu § 68 GemO

Im Falle eines Unfalls auf einem Wirtschaftsweg hängt die Haftungsfrage stets vom konkreten Einzelfall ab. Dies gilt insbesondere für Kollisionen zwischen Radfahrenden und landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Da auf Wirtschaftswegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt, sind alle Verkehrsteilnehmenden gleichgestellt und zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet.

Eine **Haftung** der verkehrssicherungspflichtigen Stelle kommt nur dann in Betracht, wenn eine Verletzung der Kontroll- oder Sicherungspflichten vorliegt. In der Regel sind solche Haftungsrisiken über den kommunalen Schadensausgleich oder die Haftpflichtversicherung der Kommune abgedeckt. Dies gilt häufig auch für privat bewirtschaftete Wege, sofern sie Teil eines öffentlichen Routenangebots sind. Für die Kommunen entstehen daraus in der Regel **keine zusätzlichen Kosten**.²⁹

Unterhaltung und Finanzierung

Die **Zuständigkeit für Bau und Unterhaltung von Wirtschaftswegen** liegt bei den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern, in der Regel den Ortsgemeinden oder privaten Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern. Eine Abstimmung mit örtlichen Landwirtinnen und Landwirten, dem Kreisbauernverband oder den Jagdgenossenschaften ist gängige Praxis, jedoch nicht rechtlich verpflichtend.³⁰

Die Finanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen erfolgt derzeit überwiegend aus den Rücklagen der Jagdgenossenschaften. Reichen diese Mittel nicht aus, können Wegebeiträge von Landwirtinnen, Pächtern oder privaten Nutzenden erhoben werden. Nach dem Kommunalabgabengesetz sind Gemeinden verpflichtet, für Grundstücke im Außenbereich wiederkehrende Beiträge zu erheben. Der Gemeindeanteil liegt dabei in der Regel bei null Prozent, es sei denn, es besteht eine erhebliche anderweitige Nutzung, die nicht den jeweiligen Beitragspflichtigen zuzurechnen ist.³¹

Der Radverkehr selbst begründet laut Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 8. Januar 2021 (Az. 6 A 11038/20.OVG) keinen zusätzlichen Unterhaltungsbedarf. Das bedeutet, dass die Nutzung durch Radfahrende **keine erhöhten Anforderungen an die Unterhaltungspflicht** der Wege mit sich bringt.

Miteinander und Akzeptanz

Ein **respektvolles und sicheres Miteinander** auf Wirtschaftswegen erfordert eine gezielte Sensibilisierung aller Nutzergruppen. Dazu zählen insbesondere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, wie Hinweise im Amtsblatt, auf den Internetseiten der Kommunen oder über soziale Medien. Diese dienen unter anderem dazu, über saisonale Besonderheiten wie Ernte- oder Jagdzeiten zu informieren und das Verständnis für unterschiedliche Nutzungsbedarfe zu fördern.³²

Eine einheitliche Beschilderung (vgl. z. B. Abbildung 50) sowie klare Bodenmarkierungen tragen zusätzlich dazu bei, die gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken und potenzielle Konflikte zu vermeiden.³³

Von zentraler Bedeutung ist zudem die Einbindung relevanter Akteurinnen und Akteure – insbesondere aus Landwirtschaft, Kommunen und Verbänden – in die Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Nur durch eine gemeinsame Abstimmung können tragfähige Lösungen für die multifunktionale Nutzung der Wege entwickelt und akzeptiert werden.³⁴

²⁹ Grundgesetz (GG) Art. 14 Abs. 2; Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) §1

³⁰ Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) § 68 Abs. 2

³¹ Kommunalbericht 2022, Nr. 3 – Beiträge für Einrichtungen im Außenbereich; Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG) § 11

³² LBM RLP (2025)

³³ Ebd.

³⁴ Ebd.



Abbildung 50: Beispielbeschilderung für konfliktfreies Miteinander³⁵

Sonderfall Forstweg

Forstwirtschaftliche Wege (in Summe 26,4 km) stellen einen Sonderfall in der Radverkehrsplanung dar. Ihre Nutzung durch Radfahrende ist grundsätzlich möglich, jedoch bestehen Einschränkungen hinsichtlich des Ausbaustandards.

Eine **Asphaltierung von Waldwegen sollte grundsätzlich vermieden werden**, da sie zu einer unerwünschten Versiegelung der Flächen führt und negative Auswirkungen auf den Wasserrückhalt im Waldökosystem haben kann. Die Wegebau-Richtlinien des Landes Rheinland-Pfalz sehen eine Asphaltierung forstwirtschaftlicher Wege in der Regel nicht vor.

Stattdessen sollten – wo möglich – wassergebundene Decken verwendet oder bestehende Asphaltflächen entsiegelt und mit geeigneten Materialien überarbeitet werden. Im Radverkehrskonzept wird daher bewusst von der „Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche“ gesprochen. Diese Formulierung lässt offen, welcher Belag im jeweiligen Fall angemessen ist, und ermöglicht eine differenzierte Auswahl je nach Streckencharakteristik und Lage. Eine pauschale Asphaltierung von Waldwegen ist ausdrücklich nicht vorgesehen.

Wenn Unterhaltungsaufwendungen zur Ertüchtigung der Radstrecken entstehen (z. B. durch die Wiederherstellung der Radwegeoberfläche nach forstbetrieblichen Maßnahmen), sollte im Vorfeld geklärt sein, wer sich um die Durchführung der Maßnahmen kümmert und wie die anfallenden Kosten getragen werden. Von den eingesetzten Forstunternehmen kann die Wiederherstellung in den Ausgangszustand in der Regel nicht verlangt werden, da sie grundsätzlich nicht über die geeigneten Geräte und Maschinen verfügen. Auch können die Kosten nach dem Verursacherprinzip nicht auf die Forstunternehmen umgelegt werden. Aus dem Forstbetrieb können diese zu erwartenden zusätzlichen Kosten einer Wegeertüchtigung im laufenden Betrieb nicht finanziert werden. Daher ist es sinnvoll, frühzeitig gemeinsame Lösungen zu vereinbaren, beispielsweise durch Kooperation mit Kommunen, Radverkehrsinitiativen oder Förderprogrammen, um die Finanzierung und Umsetzung einer radverkehrstauglichen Oberflächengestaltung sicherzustellen.

9.5.4 Radabstellanlagen

9.5.4.1 GRUNDSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN

Geeignete Abstellanlagen sind neben der Streckeninfrastruktur eine wichtige Rahmenbedingung für die Förderung des Radverkehrs, da sie die Räder bei Nichtgebrauch vor **Beschädigung** oder **Diebstahl** schützen und die Fahrradnutzung im Alltag **komfortabler** machen.

³⁵ Ebd.

Folgende Anforderungen sollte eine nutzungsfreundliche Fahrradabstellanlage erfüllen:

- eine **hohe Standsicherheit**,
- die **Sicherung des Rahmens** auch mit kurzem Schloss,
- ein **ausreichender Abstand** zwischen den Fahrrädern,
- das **einfache und schnelle Abstellen** und Entnehmen der Fahrräder,
- die Erreichbarkeit der Anlagen, ohne abzustiegen sowie
- **sicherer Betrieb und einfache Reinigung**.
- Für das halbtägige oder Langzeitparken ist darüber hinaus **Witterungsschutz** durch Überdachung wünschenswert

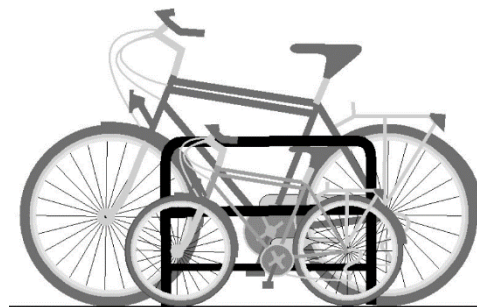


Abbildung 51: Anlehnbügel mit Unterholm (Darstellung aus FGSV 2012 (Hinweise zum Fahrradparken))

Den Standard für die oben genannten Anforderungen stellen **Anlehnbügel dar**, da sie den vielfältigen Grundanforderungen gerecht werden und verhältnismäßig günstig in der Anschaffung sind. **Anlehnbügel sollten:**

- **80 bis 120 cm lang** sein (bei Einzelaufstellung) und
- eine mittlere Querstange/Querholm haben (für Kinder- und Damenfahrräder) sowie
- größere **Achsabstände (100 bis 150 cm)** ermöglichen, um eine Doppelaufstellung der Fahrräder zu gewährleisten.
- Der **Seitenabstand** zwischen zwei Fahrradbügeln sollte **mindestens 120 cm** betragen, um bequemen beidseitigen Zugang zu bieten. Bei geringeren Maßen verhaken sich Körbe, breite Lenker, Taschen und Ähnliches. Die Folge ist, dass nur eine Seite des Bügels genutzt wird.
- Bei größeren Fahrradabstellanlagen (z. B. auf Schulhöfen), sind zusätzlich **kleine Gassen** von 200 cm zwischen den Reihen notwendig.

Eine hohe **Nachfrage ist vor allem an hoch frequentierten Quellen und Zielen** innerhalb des Untersuchungsgebietes gegeben (an Wohnorten, öffentlichen Plätzen, Freizeiteinrichtungen, ÖPNV bzw. B+R-Anlagen). Nutzungsspezifische Bedarfe an Abstellanlagen ergeben sich nach der Nutzungsart sowie der jeweiligen Abstelldauer. Für das halbtägige oder Langzeitparken ist ein Witterungsschutz durch Überdachung und Abschließbarkeit durch Fahrradboxen oder -käfige wünschenswert. Innerhalb der Kommunen sollte deshalb eine Überprüfung und ggf. Anpassung aller weiteren bestehenden Abstellanlagen erfolgen.

Darin können die erforderliche Größe, Lage, Ausstattung und die Anzahl der unterzubringenden Fahrräder festgelegt werden.

9.5.4.2 AUSSTATTUNG VON RADABSTELLANLAGEN

Welche Ausstattung an einem bestimmten Standort für eine Radabstellanlage sinnvoll ist, hängt maßgeblich von der Abstelldauer sowie der Art der Nutzung vor Ort ab. Die Tabelle 20 gibt einen Überblick über die zentralen Anforderungen und empfiehlt je nach Nutzungsart eine passende Ausstattung der Abstellanlagen.

Tabelle 20: Anforderungen an Abstellanlagen nach „Hinweise zum Fahrradparken“³⁶

Nutzung	Abstelldauer			Anforderungen		Empfehlung zu Ausstattung				
	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Witterungsschutz	Zentralität	Typ	Überdachung	Abschließbar
Bahnhöfe/ZOBs	-	X	X	++	++	++	+	Bügel/ Fahrradbox	X	X, mind. teilweise
Mitfahrerparkplätze	-	X	X	+	++	++	+	Bügel/ Fahrradbox	X	X, mind. teilweise
Unternehmen/Arbeitgeber	-	X	-	++	+	++	+	Bügel	X	-
Verwaltung	X	-	-	-	+	-	++	Bügel	-	-
Bildungseinrichtungen	-	X	-	++	+	++	+	Bügel	X	-
Freizeiteinrichtungen	X	X	-	+	+	-	+	Bügel	X	-
Medizinische Einrichtungen	X	-	-	-	+	-	++	Bügel	-	-
Soziale Einrichtungen	X	-	-	-	+	-	+	Bügel	-	-
Versammlungsstätten	X	X	-	+	+	+	++	Bügel	X	-

X= vorrangig zutreffend; ++=hohe Relevanz; +=mittlere Relevanz; -=geringe/keine Relevanz

³⁶ Vgl. FGSV (2012b)

DIMENSIONIERUNG

Die **benötigte Anzahl an Fahrradstellplätzen** richtet sich in erster Linie nach der Nutzungsfrequenz sowie der **verkehrlichen Erreichbarkeit** des jeweiligen Standorts. Die nachfolgende Tabelle 21 enthält Erfahrungswerte des Fachbüros, welcher Anteil der gleichzeitig anwesenden Personen bei der Planung von Fahrradabstellanlagen berücksichtigt werden sollte.

Tabelle 21: Übersicht Dimensionierungskriterien für Radabstellanlagen³⁷

Standorttyp	Herausforderung	Anteil max. gleichzeitig Nutzender bei ...		
		... guter Anbindung	... mittlerer Anbindung	... schlechter Anbindung
Bahnhöfe/ZOBs	Pendlerverkehr mit Langzeitparkern	15 – 30 %	5 – 15 %	1 – 5 %
Mitfahrerparkplätze	Pendlerverkehr mit Langzeitparkern	15 – 30 %	5 – 15 %	1 – 5 %
Unternehmen/Arbeitgeber	Abhängig von Länge und Qualität Arbeitsweg	15 – 30 %	5 – 15 %	< 5 %
Verwaltung	Hoher Anteil Kurzzeitparker	15 – 25 %	5 – 15 %	< 5 %
Bildungseinrichtungen	Abhängig von Alter, Schulwegqualität	25 – 40 %	10 – 25 %	< 10 %
Freizeiteinrichtungen	Starke saisonale Schwankungen	20 – 35 %	5 – 20 %	< 10 %
Medizinische Einrichtungen	Hoher Anteil Kurzzeitparker	15 – 25 %	5 – 15 %	< 5 %
Soziale Einrichtungen	Hoher Anteil Kurzzeitparker	20 – 30 %	10 – 20 %	< 10 %
Versammlungsstätten	Hohe Spitzenbelastungen bei Veranstaltungen	15 – 30 %	5 – 15 %	< 5 %

Da im Rahmen der Konzepterstellung keine belastbare Einschätzung zur Nutzendenstruktur an den betrachteten Standorten möglich war, konnten für einzelne Standorte **keine konkreten Empfehlungen zur Anzahl der Fahrradabstellplätze** ausgesprochen werden. Die in der Tabelle aufgeführten Richtwerte dienen daher als Orientierungshilfe für eine bedarfsgerechte Dimensionierung. Eine zusätzliche Unterstützung bietet das **Planungstool „Radparken“ der Infostelle Fahrradparken³⁸**, das sowohl Bedarf als auch Kosten kalkulierbar macht.

Es ist zu beachten, dass mit dem Ausbau der Radinfrastruktur und einem dadurch steigenden Anteil des Radverkehrs am Modal Split auch der Bedarf an Fahrradabstellplätzen zunehmen kann. In solchen Fällen kann es notwendig werden, bestehende Abstellanlagen zu erweitern oder nachzurüsten. Um frühzeitig auf veränderte Bedarfe reagieren zu können, wird ein **regelmäßiges Monitoring der Auslastung** empfohlen.

Weiterführende Hinweise zur Dimensionierung und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen finden sich im Leitfaden „Fahrradabstellanlagen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum.³⁹

³⁷ Basiert auf Erfahrungswerten des Fachbüros

³⁸ <https://radparken.info/werkzeuge/planungstool/>

³⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (2024)

B+R-ANLAGEN/MOBILITÄTSSTATIONEN

Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) stellen eine spezielle Form von Fahrradabstellanlagen dar, die insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs eine wichtige Rolle spielen. Trotz der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs und der damit verbundenen Möglichkeit, längere Strecken zurückzulegen, bleiben viele Alltagswege außerhalb der Reichweite durchschnittlicher Radfahrender.

Durch die gezielte Verknüpfung eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebots mit einer attraktiven Radinfrastruktur und gut ausgestatteten Abstellmöglichkeiten – etwa im Rahmen von **Mobilitätsstationen** – kann der Umweltverbund gestärkt und eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Für **Langzeitparker ist insbesondere ein wirksamer Diebstahl- und Witterungsschutz** entscheidend, um die Nutzung solcher Anlagen dauerhaft attraktiv zu gestalten.



Abbildung 52: Beispielhafte Fahrradabstellanlage mit Ladestation und Schließfächern an einem Bahnhof mit Café (Rottenbach (EW 1.800), Thüringen)

Für **E-Bike-Nutzende** spielen Sicherheitsaspekte eine besonders wichtige Rolle – einerseits aufgrund des hohen Anschaffungspreises, andererseits wegen der erhöhten Diebstahlgefahr insbesondere bei entnehmbaren Akkus. An Standorten mit längerer Abstelldauer empfiehlt sich daher die Installation von Schließfächern oder abschließbaren Fahrradboxen (vgl. Abbildung 52), um einen wirksamen Diebstahl- und Witterungsschutz zu gewährleisten. Ein entsprechendes **Konzept zur Einrichtung mehrerer Mobilitätsstationen** im Eifelkreis Bitburg-Prüm befindet sich derzeit in der Ausarbeitung. Die Standorte in Prüm (Gerberweg) und Bitburg (ZOB) werden im Rahmen des genannten Projektes bereits umgesetzt. Alle im Rahmen des Projektes festgelegten Standorte sind in der Online-Karte zum Radverkehrskonzept zu finden.

LADINFRASTRUKTUR

Ladestationen für E-Bikes werden grundsätzlich nicht flächendeckend benötigt. Aktuelle Elektrofahräder weisen im Realbetrieb Reichweiten von über 80 km auf. Da wenige Nutzende längere Strecken absolvieren, ist das Zwischenladen nicht zwingend erforderlich. Lediglich für den touristischen Verkehr bietet die Möglichkeit einen relevanten Mehrwert und ein Alleinstellungsmerkmal. Die Ladepunkte sollten an geeigneten Stellen von der Gastronomie oder Hotellerie bereitgestellt werden. So können Touristen, während sie eine Pause machen, ihren Fahrrad-Akku laden. Für Arbeitgeber kann die Bereitstellung von Ladepunkten jedoch einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung leisten. Mitarbeitende, die mit dem E-Bike pendeln, profitieren von der Möglichkeit, ihr Fahrrad sicher abzustellen und bei Bedarf zu laden.

Tabelle 22: Musterlösungen für Radabstellanlagen in Abhängigkeit von der Abstelldauer

Abstelldauer	Anwendungsbereich	Ausstattung	Beispielbild
Kurzfristig	Einzelhandel, Arzt, Verwaltung	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradbügel, möglichst nah am Eingang 	
Mittelfristig	Schule, Unternehmen/Arbeitgeber, Freizeitstätte	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradbügel, zentral, z. T. überdacht, z.T. abschließbar/Fahrradboxen 	
Langfristig	Bahnhof, ZOB	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradbügel, zentral, überdacht, beleuchtet, z.T. abschließbar/Fahrradboxen ggf. Kameraüberwachung ggf. Reparaturstation 	

9.5.5 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

9.5.5.1 BEDEUTUNG

Eine durchgängige wegweisende Beschilderung für den Radverkehr unterstützt sowohl ortsfremde als auch ortskundige Radfahrende dabei, sichere, direkte und komfortable Routen im Eifelkreis Bitburg-Prüm zu finden. Durch die gezielte Lenkung des Radverkehrs entlang definierter Strecken trägt die Wegweisung maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Ohne eine **klare und durchgängige Wegweisung** wählen viele Radfahrende Routen zurück, die sie aus dem Kfz-Verkehr kennen – auch wenn diese für den Radverkehr ungeeignet oder unsicher sind. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit fördert die wegweisende Beschilderung die **Sichtbarkeit** des Radverkehrs und trägt so zu einer **stärkeren Nutzung des Fahrrads** bei.

Im Eifelkreis Bitburg-Prüm sind bisher vorrangig touristische Radrouten mit wegweisender Beschilderung ausgestattet. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz koordiniert die Planung neuer Wegweisung, die Pflege des Wegweisungskatasters sowie die Wartung. Perspektivisch sollte die **Radwegweisung auch auf das Zielnetz für den Alltagsradverkehr ausgeweitet werden**. Dafür ist die bestehende Wegweisung zu ergänzen.

Eine konkrete wegweisende Beschilderung ist aktuell kein Teil dieses Konzeptes. Eine detaillierte Planung der Wegweisung ist erst dann sinnvoll, wenn die Radverbindungen eindeutig festgelegt sind. Erst auf dieser Grundlage kann eine konsistente und bedarfsgerechte Beschilderung entwickelt werden, die den Radverkehr effektiv lenkt und unterstützt.

9.5.5.2 EMPFEHLUNG FÜR DIE UMSETZUNG

Für die Umsetzung der wegweisenden Beschilderung im Alltagsradverkehr wird auf die „**Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz**“ (2021) sowie das aktualisierte „**Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr**“ (M WBR 2024) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verwiesen.⁴⁰ Beide enthalten praxisnahe Empfehlungen und erläutern detailliert die Planung sowie die technische Ausführung der Wegweisung. Auch der HBR-Planer des LBM Rheinland-Pfalz kann dabei unterstützen.⁴¹

Die Planung der Wegweisung erfolgt grundsätzlich in drei aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten:

1. **Auswahl der Radverkehrsverbindungen**, die mit Wegweisung ausgestattet werden sollen
 - Grundlage bildet das Zielnetz, insbesondere die Netzkategorien **AR II und III**. Verbindungen der Kategorie **AR IV** werden nur bei Bedarf berücksichtigt, etwa für Abstecher zu Nahzielen oder zur Führung touristischer Routen.
 - Es sollen ausschließlich **sicher befahrbare Routen** beschildert werden. Die Verbindungen im Zielnetz sind daher vorab zu bewerten. Eine Beschilderung sollte ggf. erst nach Umsetzung notwendiger Maßnahmen erfolgen.
2. **Auswahl der Ziele**, die in die Wegweisung einzubeziehen sind (Zielkatalog)
 - Aufbauend auf der bestehenden Wegweisung wird ein erweiterter Zielkatalog erstellt. Dieser umfasst Haupt- und Unterziele sowie Nahbereichsziele, die in die neue Wegweisung integriert werden.

⁴⁰ FGSV (2024)

⁴¹ https://lbm.rlp.de/fileadmin/lbm/Themen/Radverkehr/Dokumente/HBR-Beschilderung/A_HBR_Planer.pdf

3. Entwicklung der Zielspinnen zur Festlegung der Wegweiserinhalte

- Sogenannte Zielspinnen, dienen anschließend als Grundlage für die Ziel- und Kilometerangaben auf den einzelnen Wegweisern.

Abbildung 53 und Abbildung 54 zeigen die **zwei Typen von Wegweisern**, die sich hinsichtlich Einsatzbereich, Standort und Inhalt unterscheiden:

- **Zielwegweiser**

- Umfassen **Pfeilwegweiser** und **Tabellenwegweiser** mit Angaben zu Ziel, Entfernung, Richtung und einem Fahrradpiktogramm.
- Sie werden an Entscheidungspunkten auf der Route platziert, z. B. an Verzweigungen, Einmündungen oder Querungen wichtiger Straßen.



Abbildung 53: Beispiel für einen Pfeilwegweiser (hier: nahe Niederprüm auf dem Prüm-Radweg)

- **Zwischenwegweiser**

- Dienen der Reduktion des Beschilderungsaufwands und bestätigen den Streckenverlauf bei längeren Abschnitten (>1 km) oder Richtungswechseln.
- Sie enthalten keine Zielangaben, sondern **lediglich Richtungspfeile** und das **Fahrradsymbol**.
- Der Einsatz erfolgt nur **außerhalb von Entscheidungssituationen**. Dabei ist auf eine ausreichende Dichte an Zielwegweisern zu achten. Das M WBR empfiehlt ein Verhältnis von 1:2 bis 1:3 zwischen Ziel- und Zwischenwegweisern.

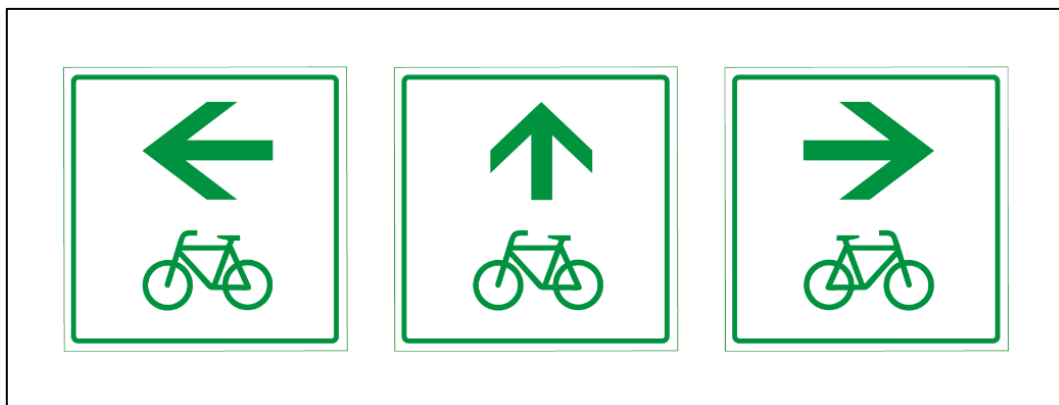


Abbildung 54: Beispiele für Zwischenwegweiser

Parallel zur physischen Wegweisung sollte ein **digitales Informationsangebot** bereitgestellt werden. Dieses basiert auf dem Zielnetz und enthält Informationen zu Oberflächenbelag und -qualität, aber auch zu temporären Sperrungen von Verbindungen (z.B. bei Waldarbeiten). Je nach Suchanfrage können passende Routen vorgeschlagen werden – etwa bevorzugt über Asphalt, die kürzeste Strecke oder mit Vermeidung von Steigungen.

Ein Beispiel hierfür ist der **Radroutenplaner Thüringen**, der digitale Karten und individuelle Routenvorschläge bietet (vgl. Abbildung 55).

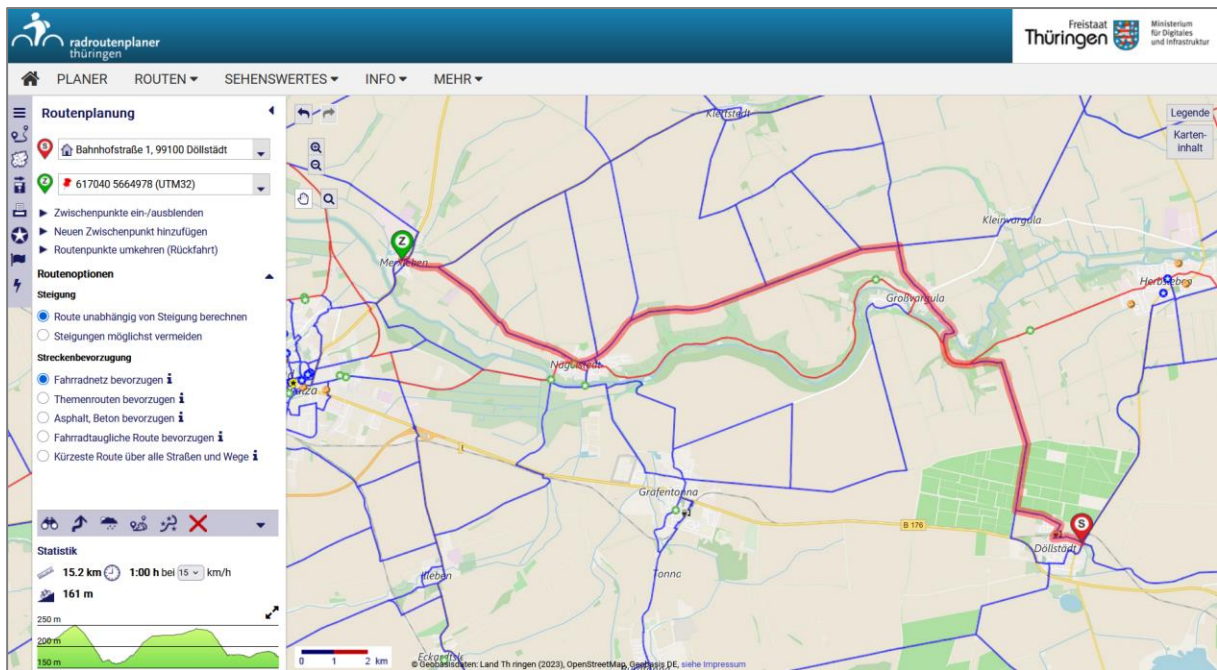


Abbildung 55: Beispiel für Routenplanungstool (Radroutenplaner Thüringen)⁴²

⁴² <https://radservice.radroutenplaner.thueringen.de/rrp/th/cgi?lang=DE>

10 Maßnahmenübersicht

10.1 Interaktive Online-Karte mit allen Maßnahmenempfehlungen

Für das Zielnetz für den Alltagsradverkehr wurden insgesamt 2.856 Maßnahmen erarbeitet. Generell wird zwischen **streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen** und jeweils verschiedenen Maßnahmentypen unterschieden.

Ebenso wie die Daten zur Bestandsinfrastruktur sind alle Maßnahmen unter folgendem Link auf einer **interaktiven Online-Karte** (vgl. Abbildung 56) einzusehen:

https://giselis.shinyapps.io/radverkehrskonzept_bitburg_pruem/

Streckenabschnitte im Bereich der Stadt Bitburg wurden nicht in die Maßnahmenplanung einbezogen, da für diese bereits ein Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2017 besteht. Die Daten der Bestandserfassung sind jedoch in der Online-Karte abrufbar.

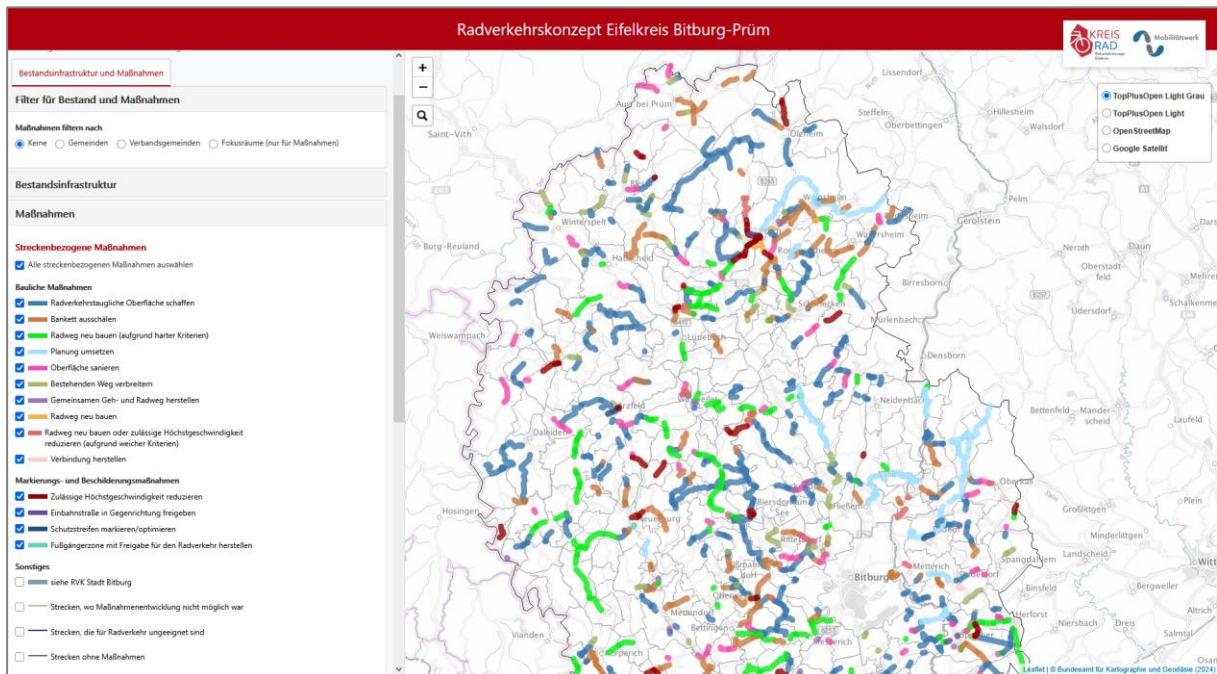


Abbildung 56: Screenshot interaktive Online-Karte zur Einsicht der Maßnahmen

Wird ein Streckenabschnitt angeklickt, öffnet sich für die jeweilige Maßnahme ein Maßnahmensteckbrief (vgl. Abbildung 57) mit folgenden Informationen:

- **Grundlegenden**
 - Maßnahmen-ID
 - Name Gemeinde
 - Lage (innerorts/außerorts)
 - Zuordnung zu Kreisnetz oder Fokusraumnetz
 - DTV und DTV Schwerverkehr
 - Anteil Schwerverkehr
 - Baulastträger
 - Straßenbreite
 - Radnutzungsprognose (Anzahl Radfahrende pro Tag)
 - Länge des Streckenabschnittes

- **Bestand**
 - Führungsform Bestand
 - Oberflächenbelag
 - Oberflächenqualität
 - Gemessene Breite
- **Mangel**
- **Maßnahme**
 - Ziel-Führungsform
 - Maßnahmentyp
 - Maßnahmenbeschreibung
 - Musterlösung
 - Kostenschätzung in €
 - Fachliche Priorität (vgl. Kapitel 10.5)
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. Kapitel 10.3)

Maßnahmensteckbrief Streckenmaßnahme ID: 2588

Grundlagendaten		Bestand	
Gemeinde	Oberpferscheid	Führungsform Bestand	Wirtschaftsweg
Lage	Außerorts	Oberflächenbelag	Splitt/Schotter
Fokusraum/Kreisnetz	Kreisnetz	Oberflächenqualität	3
DTV (2021)	-	Breite in m (bei Befahrung gemessen)	2,5
DTV Schwerverkehr (2021)	-		
Anteil Schwerverkehr	-		
Baulasträger	Wirtschaftsweg/Forstweg		
Länge des Streckenabschnitts in km	2,908		
Straßenbreite in cm (durch LBM zur Verfügung gestellt)	-		
Radnutzungsprognose (Anzahl Radfahrende pro Tag)	0,1		


Mangel

Mangel | Der Wirtschaftsweg weist eine schlechte Oberflächenqualität auf und ist zu schmal.

Maßnahme

Ziel-Führungsform	Wirtschafts- oder Forstweg mit Rad frei
Maßnahmentyp	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen
Maßnahmenbeschreibung	Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche, auf Wirtschaftswegen idealerweise Asphalt. Sofern eine Asphaltierung nicht möglich ist, insbesondere auf Forstwegen, ist alternativ eine wassergebundene Decke herzustellen, welche für ein alltagstaugliches Fahrrad geeignet ist. Prüfung der Möglichkeit zur Verbreiterung des Wirtschaftsweges auf mind. 3,5 m zzgl. Bankett. Alternativ sind in regelmäßigen Abständen Ausweichmöglichkeiten einzurichten.
Musterlösung	Keine Musterlösung vorhanden
Kosten in €	348.938
Fachliche Priorität	3
Kosten-Nutzen-Verhältnis	D

[Details zur Priorisierung anzeigen](#)



👍 0 👎 0 Bewerten

Abbildung 57: Beispielhafter Maßnahmensteckbrief in der interaktive Online-Karte

10.2 Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen

In der Tabelle 23 sind die streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen nach Baulastträger geordnet aufgelistet. Bei Verbindungen, auf denen mehrere Maßnahmen erforderlich sind (insbesondere bei komplexeren Umgestaltungen), erfolgte die Zuordnung jeweils nach der Hauptmaßnahme.

Tabelle 23: Maßnahmen für Kreis-Netz nach Maßnahmentyp

Maßnahmentyp	Insgesamt	Bund	Land	Kreis	Gemeinde
Punktuelle Maßnahmen					
VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 267 (Verbot der Einfahrt) für Radverkehr freigeben	737	-	2	16	719
Oberfläche punktuell sanieren	499	9	101	91	298
Hinweis Steigung/Gefälle	137	1	5	44	87
Querungsstelle sichern	54	5	18	6	25
VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) anbringen	48	4	5	-	39
Beschilderung optimieren/erneuern	28	-	-	5	23
Entwässerungsrinne sicher gestalten	25	-	1	1	23
Hindernis optimieren/entfernen	11	-	-	-	11
Bordstein absenken	9	-	-	-	9
VZ 1022-10 (Radverkehr frei) anbringen	9	-	1	-	8
VZ 138 (Achtung Radverkehr) anbringen	6	1	3	2	-
Brücke optimieren	5	-	-	-	5
Austausch Fehlbeschilderung	2	-	-	-	2
Bewuchs entfernen	2	-	-	-	2
Erneuerung straßenbegleitender Infrastruktur	1	-	-	-	-
Rampe einrichten	1	-	-	-	1
Unterführung optimieren	1	1	-	-	-
Verbindung herstellen	1	-	-	-	1
Verkehrsspiegel installieren	1	-	-	1	-
Streckenbezogene Maßnahmen					
Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	252,6 km	-	-	0,3 km	252,3 km
Bankett abschälen	105,9 km	-	-	-	105,9 km
Radweg neu bauen	88,1 km	-	44,5 km	40,4 km	3,2 km
Planung umsetzen	59,6 km	1,8 km	3,4 km	1,1 km	53,3 km
Oberfläche sanieren	44,0 km	-	3,4 km	4,5 km	36,1 km
Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	38,5 km	4,1 km	7,6 km	22,7 km	4,1 km
Bestehenden Weg verbreitern	37,4 km	2,5 km	0,9 km	0,5 km	33,5 km
Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen	11,9 km	0,3 km	0,9 km	-	10,7 km
Radweg neu bauen oder zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	4,3 km	-	-	4,3 km	-
Schutzstreifen markieren/optimieren	1,7 km	1,7 km	-	-	-
Verbindung herstellen	0,5 km	-	-	-	0,5 km
Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben	0,3 km	-	-	0,3 km	-
Maßnahmenentwicklung nicht möglich	7,9 km	-	-	-	7,9 km
Keine Maßnahme	1.125,8 km	11,7 km	160,2 km	351,2 km	602,7 km

Tabelle 24: Maßnahmen für Fokusraum-Netz nach Maßnahmentyp

Maßnahmentyp	Insgesamt	Prüm	Irrel	Neuerburg	Badern	Bettlingen	Wolsfeld	Speicher	Arzfeld	Dalheim	Waxweiler
Punktuelle Maßnahmen											
VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 267 (Verbot der Einfahrt) für Radverkehr freigeben	11	3	1	0	3	0	0	2	0	2	0
Hindernis optimieren/entfernen	8	2	0	0	0	0	0	3	1	0	2
Oberfläche punktuell sanieren	7	2	0	0	0	1	2	0	0	0	2
Hinweis Steigung/Gefälle	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Höhenversatz beseitigen	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Bewuchs entfernen	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Bordstein absenken	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Querungsstelle sichern	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Verbindung herstellen	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Streckenbezogene Maßnahmen											
Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	5,2 km	4,3 km	0,1 km	-	0,6 km	-	-	-	0,1 km	-	-
Bankett abschälen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Radweg neu bauen	2,3 km	0,3 km	-	-	-	1,8 km	-	0,2 km	-	-	-
Planung umsetzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oberfläche sanieren	0,5 km	0,1 km	0,3 km	-	-	-	-	-	-	-	-
Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	1,9 km	1,9 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bestehenden Weg verbreitern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen	0,9 km	0,3 km	-	-	-	-	0,3 km	0,1 km	0,1 km	-	0,2 km
Radweg neu bauen oder zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Radweg neu bauen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schutzstreifen markieren/optimieren	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbindung herstellen	0,5 km	0,5 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben	1,1 km	0,4 km	0,3 km	-	-	-	-	0,3 km	-	-	-
Maßnahmenentwicklung nicht möglich	0,6 km	0,6 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Keine Maßnahme	45,5 km	14,6 km	5,8 km	0,9 km	2,6 km	4,2 km	1,9 km	7,3 km	3,2 km	2,4 km	2,7 km

In den Abbildung 58 und Abbildung 59 sind die streckenbezogenen bzw. punktuellen Maßnahmen im Überblick dargestellt.

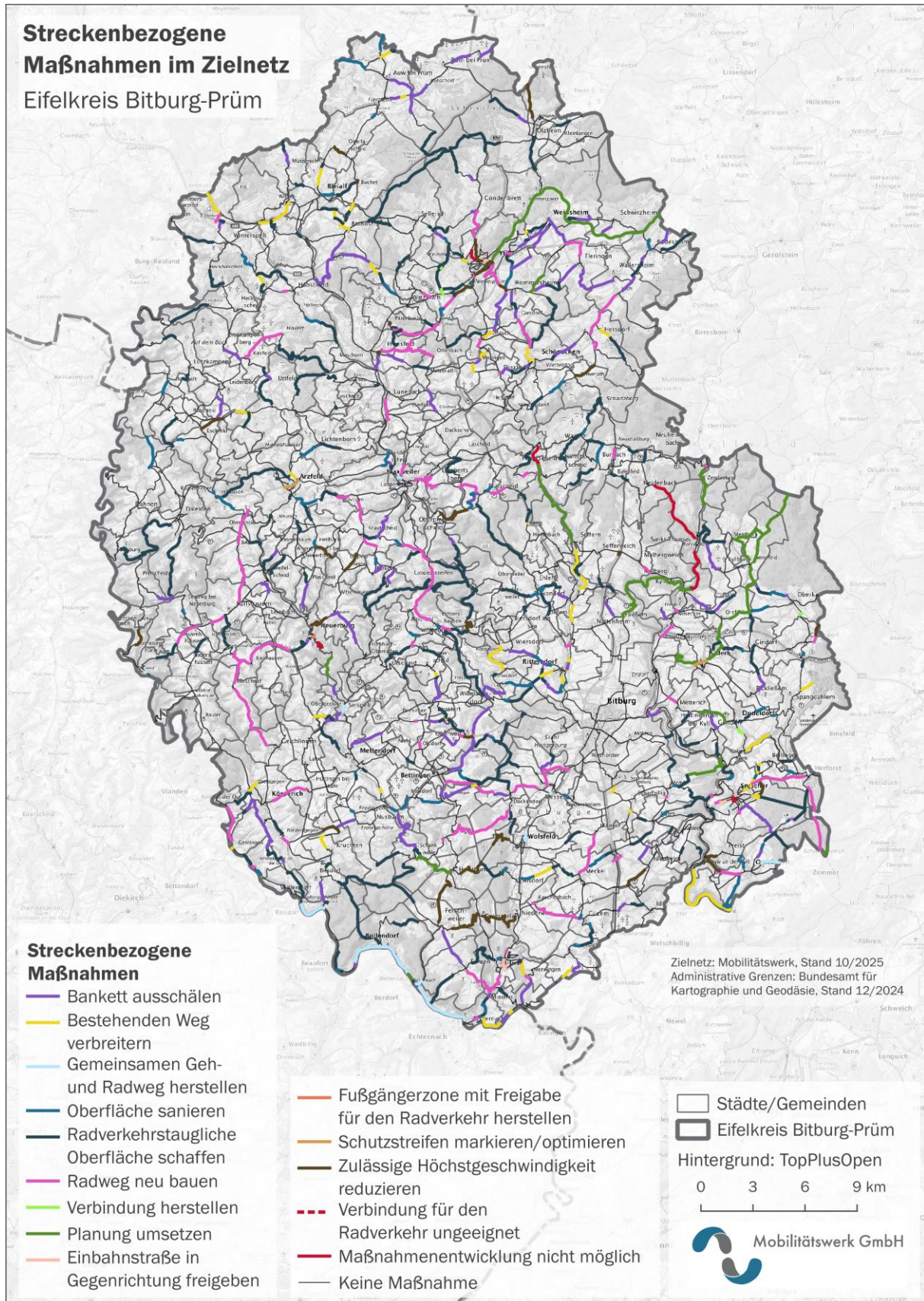


Abbildung 58: Streckenbezogene Maßnahmen nach Maßnahmentyp

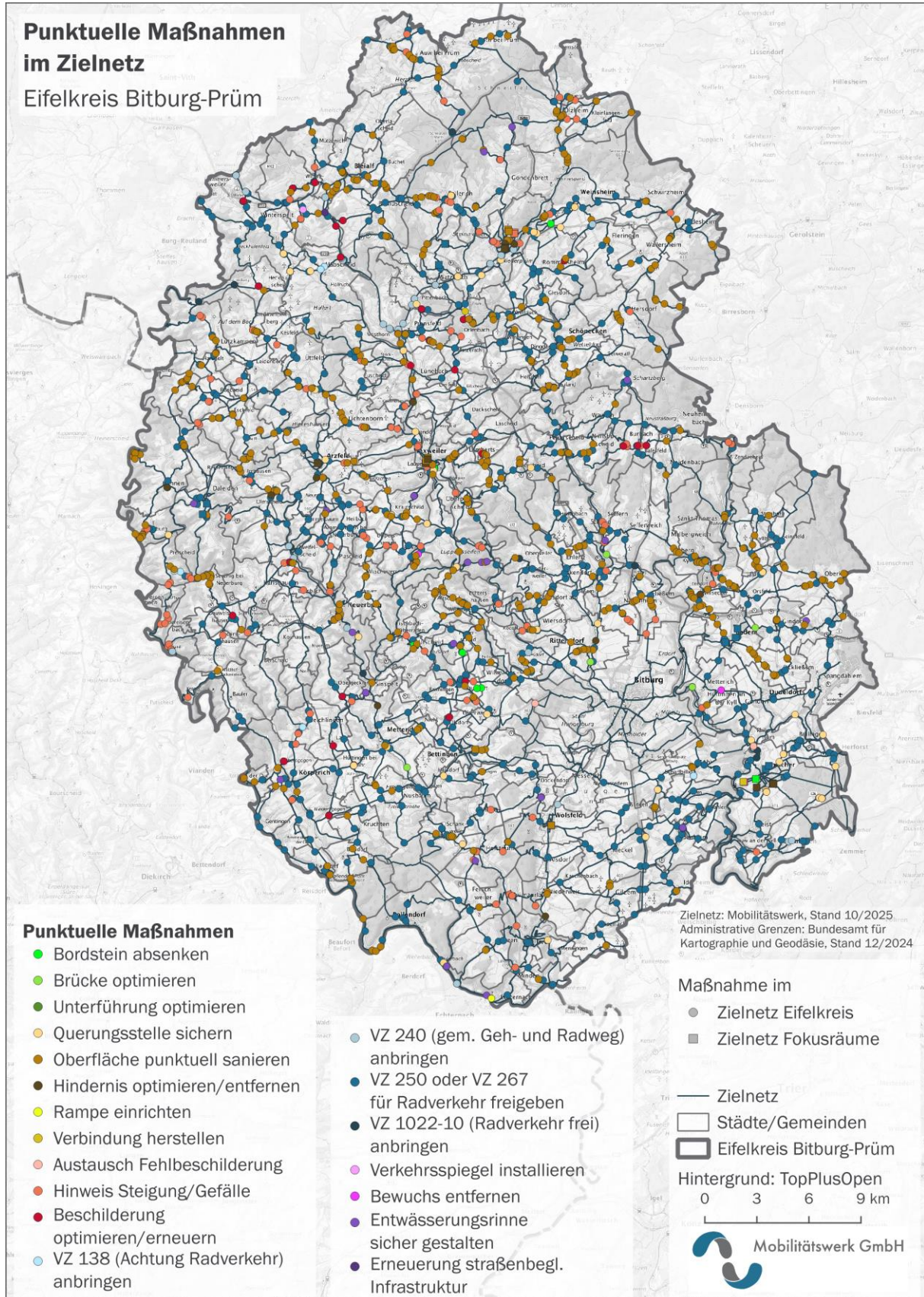



Abbildung 59: Punktueller Maßnahmen nach Maßnahmentyp

Ergänzend finden sich alle Informationen pro Maßnahme auch in einem **Maßnahmensteckbrief** wieder (Beispiel in Abbildung 60). Dieser ist ebenfalls bei der jeweiligen Maßnahme auf der Online-Karte verlinkt.

Maßnahmen-ID:
S 928

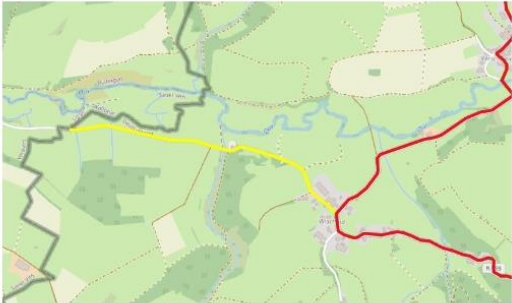
Radverkehrskonzept
Eifelkreis Bitburg-Prüm




Mobilitätswerk GmbH

Allgemein			
Gemeinde	Auw bei Prüm	Länge	1.590 m
Ortslage	außerorts	Baulast	Gemeinde
Straße	Wirtschaftsweg Wischeid	DTV (Kfz/24 h)	-
Streckenabschnitt	von Wirtschaftsweg Wischeid, Grenze Belgien	Schutzgebiet	Keine Angabe
	bis Wirtschaftsweg Wischeid, Wischeid	Bestehende Planung	Keine Angabe

Lagekarte



Aktuelle Situation



Bestand			
Führungsform	Wirtschaftsweg	Zul. Höchstgeschwindigkeit	-
Breite Radverkehrsanlage	3,6 m	Oberflächenbelag + Zustand	Asphalt, schlecht

Maßnahme	
ID	S 928
Maßnahmentyp	Oberfläche sanieren
Maßnahmenbeschreibung	Sanierung der Wegeoberfläche.
Begründung	Der Streckenabschnitt weist eine schadhafte Asphaltoberfläche auf. Dies reduziert den Fahrkomfort und erhöht das Sturzrisiko.
Sonstiges	-
Musterlösung	Keine Musterlösung vorhanden

Relevanz und Kosten			
Schulverbindung	Keine Angabe	Kostenüberschlag	ca. 238.514 €
Tourismus	Keine Angabe	Fachliche Priorisierung	3
Netzkategorie	Hauptroute	Kosten-Nutzen-Verhältnis	E
Beteiligungsergebnis	-	Erarbeitungsstand	13.10.2025

Abbildung 60: Beispiel für Maßnahmensteckbrief

10.3 Kostenschätzung

10.3.1 Kostensätze

Für die streckenbezogenen und punktuellen baulichen Maßnahmen wurde eine überschlägige Kostenschätzung vorgenommen. Diese basiert auf **pauschalen Kostensätzen** für Radverkehrsmaßnahmen (vgl. Tabelle 25, vgl. Tabelle 26). Die Werte wurden in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM), der Stadt Bitburg sowie dem DLR ermittelt und basieren auf Erfahrungswerten.

Tabelle 25: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen (in €/m)

Zielführungsform (inkl. Breite)	Oberflächenbelag	Hauptmaßnahmentyp	Ohne Untermaßnahme	Untermaßnahmentyp		
				Verbreitern	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	Oberfläche sanieren
Gemeinsamer Geh- und Radweg/ Gehweg Rad frei (2,5 m)	Asphalt oder Betonpflaster	Radweg neu bauen	500	//	//	//
		Bestehenden Weg verbreitern (0,5 m)	100	//	//	//
		Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen (inkl. Verbreitern)	//	100	500	340
		Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen (inkl. Verbreitern)	//	500	//	//
		Oberfläche sanieren	300	340	//	//
Mischverkehr mit Kfz (6 m angenommen, entspricht EKL 4)	Asphalt	Oberfläche sanieren	720	//	//	//
	Wassergebundene Decke	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	300	//	//	//
Wirtschafts- oder Forstweg (3,0-3,5 m)	Asphalt	Bestehenden Weg verbreitern auf 3,5 m	150	//	//	//
	Asphalt	Bankett abschälen	5	//	//	//
	Asphalt	Oberfläche sanieren (3 m)	150	210	//	//
	Wassergebundene Decke	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen (3 m)	100	120	//	//

Tabelle 26: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen (in €/Einheit)

Hauptmaßnahmentyp	Kosten/Einheit
Bordstein absenken (für gemeinsamen Geh-/Radweg, 2,5 m Breite)	250
Hindernis optimieren/entfernen (Poller)	200
Hindernis optimieren/entfernen (Umlaufsperr)	1.000
Oberfläche punktuell sanieren (Asphalt, Betonpflaster)	120
Oberfläche punktuell sanieren (unbefestigte Oberfläche)	75
Übergang Fahrbahn - Radweg optimieren (für gemeinsamen Geh-/Radweg, 2,5 m Breite)	250
Querungsstelle sichern	25.000
Brücke/Unterführung optimieren	Nicht kalkulierbar

Die angegebenen Werte stellen **Bruttokosten inklusive Planungskosten** dar. Kosten für den Flächenwerb sowie potenzielle Fördermittel sind darin nicht enthalten. In den weiteren Planungsphasen ist der Kostenrahmen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

10.3.2 Kostenschätzung nach Baulastträgern

Die geschätzten Gesamtkosten für die Umsetzung aller 1.631 baulichen Maßnahmen – sowohl streckenbezogene als auch punktuelle – im Eifelkreis und den Fokusgebieten belaufen sich über alle Baulastträger hinweg auf rund 101 Mio. €. Eine detaillierte Aufschlüsselung findet sich in Tabelle 27 und Tabelle 28.

Tabelle 27: Geschätzte Kosten je Baulastträger

Baulastträger	Gesamtkosten
Bund	2.013.480 €
Land Rheinland-Pfalz	25.303.043 €
Eifelkreis Bitburg-Prüm	25.819.322 €
Ortsgemeinden (exkl. zusätzliche Fokusraum-Strecken)	45.491.797 €
Gesamtkosten insgesamt	98,6 Mio. €

Tabelle 28: Zusätzliche Kosten für Fokusräume

Fokusraum ⁴³	Zusätzliche Kosten für Fokusräume
Stadt Prüm	814.826 €
Stadt Speicher	124.621 €
Stadt Neuerburg	- €
Ortsgemeinde Arzfeld	47.891 €
Ortsgemeinde Badem	62.012 €
Ortsgemeinde Bettingen	886.868 €
Ortsgemeinde Daleiden	- €
Ortsgemeinde Irrel	289.489 €
Ortsgemeinde Waxweiler	26.256 €
Ortsgemeinde Wolsfeld	155.733 €
Zusätzliche Gesamtkosten	2,4 Mio. €

Die folgende Tabelle zeigt die Gesamtkosten für den Eifelkreis und die Fokusräume je Maßnahmentyp und aufgeschlüsselt nach den Baulastträgern. Das Kapitel 1.1 gibt einen Überblick über bestehende Fördermöglichkeiten, mit deren Hilfe sich die anfallenden Kosten deutlich reduzieren lassen.

⁴³ Nicht differenziert nach Baulastträger

Tabelle 29: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen

Kategorie	Hauptmaßnahmentyp	Insgesamt		Gemeinde		Kreis		Land		Bund	
		Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten
Baulich	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	257,8	28,4 Mio. €	257,5	28,2 Mio. €	0,3	0,2 Mio. €	-	-	-	-
	Radweg neu bauen	90,4	45,2 Mio. €	-	-	42,2	21,1 Mio. €	44,6	22,3 Mio. €	3,5	1,8 Mio. €
	Oberfläche sanieren	44,5	13,3 Mio. €	36,6	7,8 Mio. €	4,5	3,1 Mio. €	3,4	2,4 Mio. €	-	-
	Bestehenden Weg verbreitern	35,5	4,9 Mio. €	31,6	4,5 Mio. €	0,5	0,05 Mio. €	0,9	0,09 Mio. €	2,5	0,3 Mio. €
	Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen	12,8	5,1 Mio. €	11,6	5 Mio. €	-	-	0,9	0,09 Mio. €	0,3	0,03 Mio. €
	Radweg neu bauen oder zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	4,3	2,1 Mio. €	-	-	4,3	2,1 Mio. €	-	-	-	-
	Bankett ausschälen	105,9	0,5 Mio. €	105,9	0,5 Mio. €	-	-	-	-	-	-
	Planung umsetzen	62,3	-	55	-	1,1	-	4	-	2,2	-
Markierung und Beschilderung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	40	-	4,1	-	22,7	-	7,6	-	5,6	-
	Schutzstreifen markieren/optimieren	1,7	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-
	Neuordnung Straßenraum	1,6	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-
	Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben	1,4	-	1,1	-	0,3	-	-	-	-	-
	Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr herstellen	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-
Sonstiges	Verbindung herstellen	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-
	Verbindung für den Radverkehr ungeeignet	0,7	-	0,7	-	-	-	-	-	-	-
Maßnahmenentwicklung nicht möglich		7,4	-	7,4	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 30: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen

Kategorie	Hauptmaßnahmentyp	Insgesamt		Gemeinde		Kreis		Land		Bund	
		Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
Baulich	Oberfläche punktuell sanieren	506	60 Tsd. €	305	36 Tsd. €	91	11 Tsd. €	101	12 Tsd. €	9	1 Tsd. €
	Querungsstelle sichern	55	1,375 Mio. €	26	650 Tsd. €	6	150 Tsd. €	18	450 Tsd. €	5	125 Tsd. €
	Hindernis optimieren/entfernen	19	7 Tsd. €	19	7 Tsd. €	-	-	-	-	-	-
	Bordstein absenken	10	2,5 Tsd. €	10	2,5 Tsd. €	-	-	-	-	-	-
	Brücke/Unterführung optimieren	6	-	5	-	-	-	-	-	1	-
Markierung und Beschilderung	VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 267 (Verbot der Einfahrt) für Radverkehr freigeben	748	-	730	-	16	-	2	-	-	-
	VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) anbringen	48	-	39	-	-	-	5	-	4	-
	VZ 1022-10 (Radverkehr frei) anbringen	9	-	8	-	-	-	1	-	-	-
	VZ 138 (Achtung Radverkehr) anbringen	6	-	-	-	2	-	3	-	1	-
	Austausch Fehlbeschilderung	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-
Sonstiges	Hinweis Steigung/Gefälle	140	-	90	-	44	-	5	-	1	-
	Beschilderung optimieren/erneuern	28	-	23	-	5	-	-	-	-	-
	Entwässerungsrinne sicher gestalten	25	-	23	-	1	-	1	-	-	-
	Bewuchs entfernen	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-
	Verbindung herstellen	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-
	Rampe einrichten	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
	Höhenversatz beseitigen	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
	Verkehrsspiegel installieren	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Erneuerung straßenbegl. Infrastruktur	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	

10.4 Fördermöglichkeiten

Angesichts des hohen Kostenaufwands und der begrenzten finanziellen Ressourcen aller Baulastträger empfiehlt es sich, geplante Maßnahmen frühzeitig mit bestehenden Förderprogrammen abzugleichen und bei Förderfähigkeit entsprechende Anträge zu stellen. Für Rheinland-Pfalz und damit auch für den Eifelkreis Bitburg-Prüm stehen derzeit verschiedene Programme zur Verfügung, die Förderquoten von bis zu **90 %** der zuwendungsfähigen Ausgaben ermöglichen.

Grundsätzlich bestehen folgende Fördermöglichkeiten:

- **Förderprogramme des Bundes**
 - Förderung des Alltagsradverkehrs mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“
Fördersatz von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
 - Förderprogramm Innovative Mobilitätsprogramme
Fördersatz von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
 - Bundesförderprogramm Radinfrastruktur entlang von Bundesstraßen
Fördersatz von bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
- **Förderprogramm des Landes**
 - Förderung des landwirtschaftlichen Wegebbaus außerhalb der Flurbereinigung (durch die ADD)
Landwirtschaftliches Verbindungswegenetz mit Wegen der Prio I, II und III (3,5m Ausbaubreite erforderlich)
Förderung bei Wegen der Prio. I und II: 65%;
bei Prio III und sonstigen Wegen: 60 %
- **Andere**
 - Bike&Ride Offensive der Deutschen Bahn
 - LEADER-Förderprogramm
 - INTEREG-Förderprogramm

Die tatsächliche Förderfähigkeit einer Maßnahme ist stets im Einzelfall mit dem jeweiligen Fördermittelgeber abzustimmen.

10.5 Priorisierung

Die Umsetzung der im Zielnetz definierten Maßnahmen erfordert erhebliche Investitionen und organisatorischen Aufwand. Um die verfügbaren finanziellen Mittel möglichst wirkungsvoll und nutzbringend für den Radverkehr einzusetzen, ist eine gezielte **Priorisierung** unerlässlich. In der Priorisierung wurden ausschließlich bauliche Streckenmaßnahmen berücksichtigt.

Da eine gebündelte Maßnahmenumsetzung – etwa zwischen zwei Ortsteilen – besonders effizient und zielführend ist, wurde die Priorisierung auf Ebene definierter **Maßnahmenbündel** vorgenommen.

Im ersten Schritt wurden die baulichen Streckenmaßnahmen fachlich priorisiert. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- **Erwartete Wirkung**
 - Gefährdungspotenzial bei Situation im Bestand
 - Wirkung der Maßnahmenempfehlung nach erfolgter Umsetzung
- **Netzbedeutung**
 - Erwartetes Nutzeraufkommen (vgl. Kapitel 8)
 - Bedeutung als Schulweg (Strecken im Umfeld von 5 km von Grundschulen bzw. 8 km von weiterführenden Schulen)
 - Bedeutung für den Tourismus (Prognose unter Berücksichtigung touristischer Ziele)

Die Maßnahmen wurden in drei Prioritätsstufen eingeteilt:

- Hohe Priorität (1)
- Mittlere Priorität (2)
- Geringere Priorität (3)

Diese Einstufung stellt ausdrücklich eine fachliche Priorisierung dar. Die **konkrete Umsetzung** obliegt dem **jeweiligen Baulastträger, der über Reihenfolge und Art der Realisierung** entscheidet.

Im Anschluss wurde das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** ermittelt. Dabei wird die fachliche Priorität mit den Kosten pro m ins Verhältnis gesetzt. Auf dieser Grundlage erfolgte eine Einteilung der Maßnahmen in fünf Klassen von **A bis E**:

- **Klasse A:** bestes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- **Klasse E:** geringstes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Da bestimmte Maßnahmen durch Fördermittel finanziell entlastet werden können, dient das Kosten-Nutzen-Verhältnis lediglich als erste Orientierung für eine mögliche Umsetzungsreihenfolge. Bei der Erstellung eines konkreten Maßnahmenprogramms durch die jeweiligen Baulastträger sind verfügbare Fördermöglichkeiten, Sowie-so-Maßnahmen im Bereich Straßenbau und Wirtschaftswegesanierung sowie die Unterstützung aller Akteure zu berücksichtigen.

Die folgenden Karten zeigen die Maßnahmen sowohl nach ihrer fachlichen Priorität (vgl. Abbildung 61) als auch nach dem ermittelten Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. Abbildung 62).

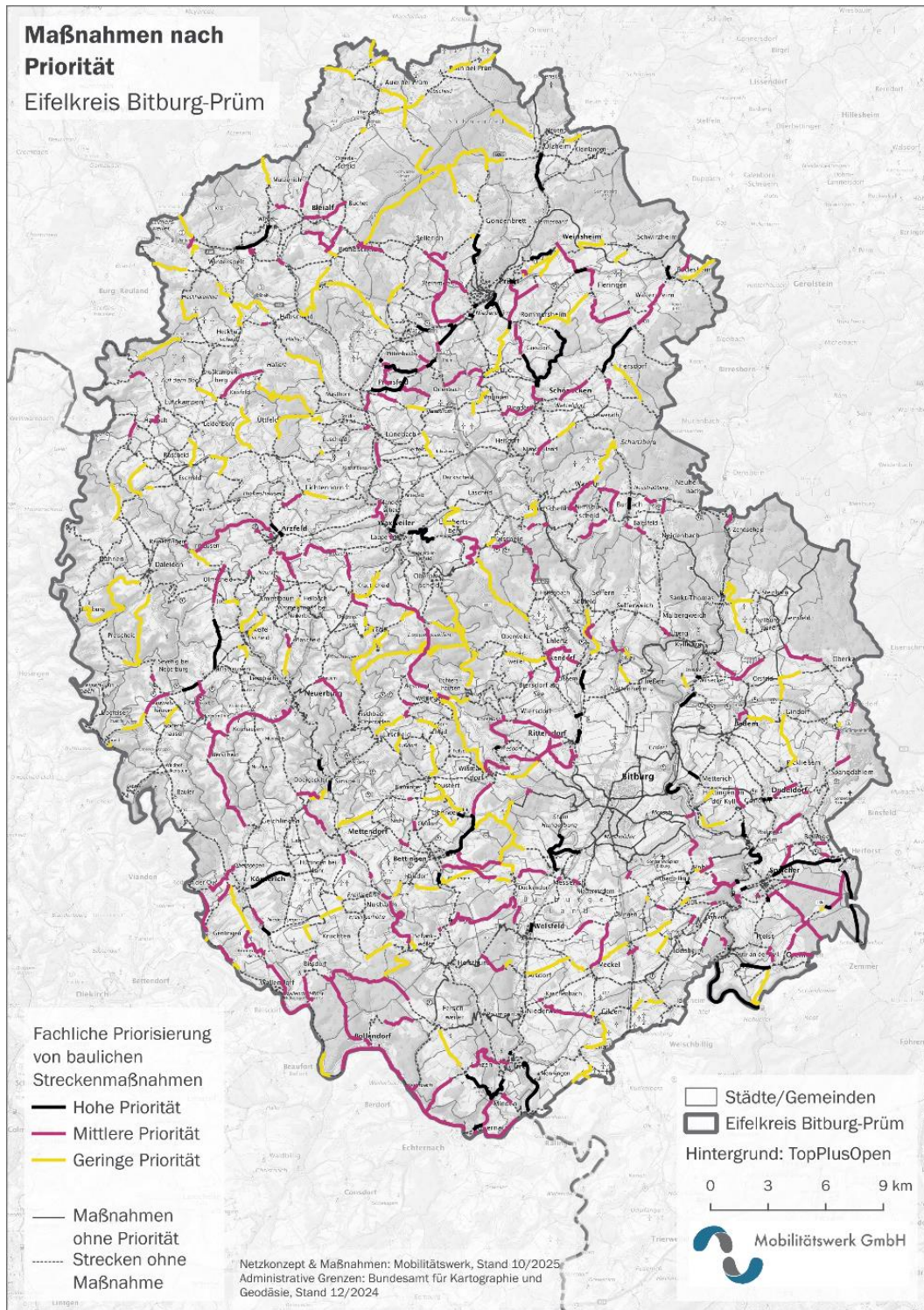


Abbildung 61: Fachliche Priorität der baulichen Streckenmaßnahmen

Tabelle 31: Geschätzte Kosten der baulichen Streckenmaßnahmen je Baulasträger

Fachliche Priorität	Anzahl	Länge	Kosten
Hohe Priorität	138	70 km	24,1 Mio. €
Mittlere Priorität	480	240 km	50,9 Mio. €
Geringe Priorität	417	241 km	24,6 Mio. €

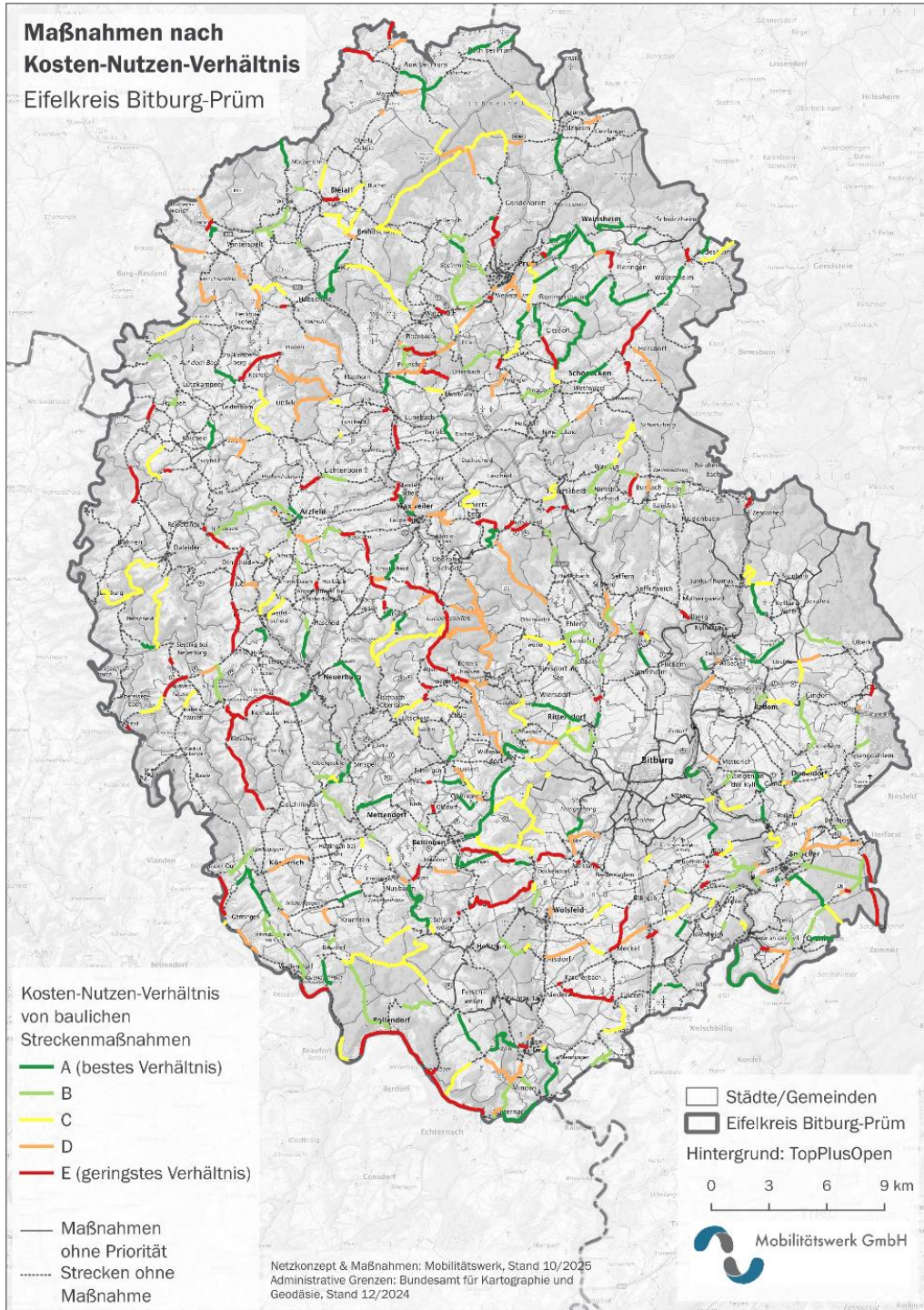


Abbildung 62: Kosten-Nutzen-Verhältnis für die baulichen Streckenmaßnahmen

Tabelle 32: Maßnahmen-Anteil nach Kosten-Nutzen-Verhältnis

Kosten-Nutzen-Verhältnis	Anzahl	Länge	Kosten
A (bestes Verhältnis)	222	124 km	4 Mio. €
B	206	95 km	9,5 Mio. €
C	253	135 km	15,6 Mio. €
D	183	103 km	23,4 Mio. €
E (geringstes Verhältnis)	171	94 km	47,1 Mio. €

Der **Lenkungskreis** hat in einer Sitzung am 18.09.2025 **zusätzliche Attribute** für die Priorisierung definiert, die in der bisherigen Bewertung noch nicht vollständig abgebildet sind, jedoch bei der späteren Umsetzung eine wichtige Rolle spielen werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die vom Lenkungskreis benannten Attribute sowie deren Gewichtung durch die Teilnehmenden:

Tabelle 33: Zusätzliche Priorisierungsattribute des Lenkungskreises

Kriterium	Gewichtung
Aktuell schwer zu priorisieren	
Schnittmengen / Synergien / Sowieso-Maßnahmen	16
Finanzierbarkeit /Förderung	9
Koalition der Willigen	4
Priorisierung möglich/teilweise möglich	
Nutzungsprognose (Rad, Landwirtschaft, Nutzergruppen)	13
Anbindung an Zentren/Gewerbegebiete	10
Kosten	9
Baulastträgerschaft / Entflechtungswirkung (Trennung vom Mischverkehr/Gefährdungsbeurteilung)	9
zeitliche Umsetzbarkeit / Dauer der Umsetzung	7
Gefahrenstellen	6
Netzhierarchie	3
Netzlücken	2
Nutzbarkeit Tourismus	2

11 Umsetzungsstrategie

Um den Ausbau der Radinfrastruktur nachhaltig voranzubringen, bedarf es eines kontinuierlichen **politischen Gestaltungswillens** sowie einer **konsequenten verwaltungstechnischen Umsetzung** auf allen Ebenen. Die Entwicklung langfristiger, fahrradfreundlicher Strukturen in Verwaltung und Politik bildet dabei eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg des Radverkehrskonzepts und stellt eine wesentliche Handlungsempfehlung dar.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass mit der **Beschlussfassung** des Radverkehrskonzeptes noch **keine abschließende Entscheidung über die konkrete Umsetzung einzelner Maßnahmen** getroffen wird. Insbesondere Maßnahmen, die in straßenverkehrsbehördliche Zuständigkeiten eingreifen, bedürfen einer gesonderten Prüfung und Entscheidung durch die zuständigen Gremien – in der Regel durch die Verkehrskommission, die im Rahmen von Verkehrsschauen die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt und über das weitere Vorgehen im Einzelfall entscheidet. Dies betrifft insbesondere vorgeschlagene Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Der Konzeptentwurf hat insofern auch nach seiner Beschlussfassung durch den Kreistag empfehlenden Charakter und dient als fachliche Grundlage für nachfolgende Prüf- und Entscheidungsprozesse.

11.1 Planung und Umsetzung der Maßnahmen anstoßen

Nach dem Konzeptbeschluss sollten die im Radverkehrskonzept erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen von den **zuständigen Baulastträgern** in ihre jeweiligen Handlungsprogramme und Haushaltsplanungen integriert werden. Die fachlich priorisierte Reihenfolge kann dabei als Orientierungshilfe dienen. Ein Abgleich mit bestehenden Planungen ist sinnvoll, um Synergien zu nutzen und Doppelstrukturen zu vermeiden. Gleichzeitig sollten verfügbare Fördermittel (vgl. Kapitel 1.1) geprüft und gezielt eingesetzt werden.

In den anschließenden Planungsphasen sind zudem **Eigentumsverhältnisse** zu klären und gegebenenfalls notwendige Flächenankäufe vorzunehmen. Ebenso sind Belange des **Landschafts- und Naturschutzes** frühzeitig abzustimmen.

Da der Realisierungshorizont eines Radverkehrskonzepts in der Regel 10 bis 15 Jahre beträgt, ist eine kontinuierliche Bearbeitung und langfristige Planung erforderlich. Die Umsetzung sollte durch einen **Arbeitskreis „Runder Tisch Radverkehr“** begleitet werden. Der Teilnehmerkreis kann sich aus den Vertreterinnen und Vertretern des projektbegleitenden Lenkungskreises zusammensetzen und bedarfsgerecht um weitere Akteure ergänzt werden, etwa aus den Bereichen Radtourismus und Öffentlichkeitsarbeit. Eine professionelle Moderation sowie eine fortlaufende Dokumentation werden ausdrücklich empfohlen.

11.2 Monitoring des Radverkehrskonzeptes

Ein **systematisches Monitoring** ist unerlässlich, um den Fortschritt bei der Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts nachvollziehbar zu evaluieren. Die **bereitgestellte interaktive Online-Karte** bietet hierfür eine unkomplizierte Möglichkeit: Sie kann in regelmäßigen Abständen um **Informationen zum Umsetzungsstand** ergänzt werden. Dafür werden die Daten aller relevanten Stakeholder gesammelt und gebündelt eingepflegt.

Der Umsetzungsstand wird dabei wie folgt mindestens jährlich dokumentiert:

- Umgesetzt,
- Teilweise umgesetzt,
- In Planung,
- Empfehlung,
- Verworfen.

Zusätzlich können **individuelle Stellungnahmen** sowie – bei Bedarf – Fotos zu den einzelnen Maßnahmen hinterlegt werden. Dies schafft Transparenz und Nachvollziehbarkeit für alle relevanten Akteure sowie für die interessierte Öffentlichkeit.

Darauf aufbauend sollte der Umsetzungsfortschritt einmal jährlich dem zuständigen Ausschuss auf Kreisebene vorgestellt werden. Neben dem Status der Maßnahmenumsetzung ist auch die tatsächliche Entwicklung des Radverkehrs zu beobachten.

Geeignete **Indikatoren** hierfür sind:

- Zählraten (z. B. Dauerzählstellen oder jährlich wiederholte Erhebungen an ausgewählten Standorten),
- Radverkehrsanteil am Modal Split,
- Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung,
- Teilnehmerzahlen beim Stadtradeln,
- Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer (z. B. über Umfragen).

11.3 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrskonzepts hängt wesentlich von der Mitwirkung der zuständigen Baulastträger sowie der Akzeptanz in der Bevölkerung ab. Um diese zu fördern, sollte der Landkreis eine **Kommunikationsstrategie** entwickeln, die Information, Beteiligung und Motivation gezielt miteinander verbindet.

Zu den empfohlenen **Informationsmaßnahmen für die Bevölkerung** zählen unter anderem öffentliche Veranstaltungen, Pressearbeit, Social-Media-Kommunikation, regelmäßige Newsletter sowie die bereits in Kapitel 11.2 erwähnte interaktive Online-Karte mit Angaben zum Umsetzungsstand.

Darüber hinaus stärken gezielte **Kampagnen** – wie das Stadtradeln, gemeinsame Radtouren, Rad-Aktionstage, Wettbewerbe, Schulwegprogramme oder Kooperationen mit Unternehmen – die Nutzung des Fahrrads und fördern ein positives Bewusstsein für nachhaltige Mobilität. So entsteht eine breite gesellschaftliche Unterstützung für die Umsetzung und Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts.

11.4 Rolle des Eifelkreises

In der Umsetzungsphase übernimmt der **Eifelkreis** eine **zentrale koordinierende Rolle** mit folgenden Aufgaben:

- **Steuerung und Koordinierung der Maßnahmenumsetzung** zwischen Verbandsgemeinden, Straßenbulasträgern und Fördermittelgebern
- **Koordinierung des Arbeitskreises „Runder Tisch Radverkehr“**
- **Monitoring und Controlling**, inklusive Fortschrittsberichten sowie der digitalen Erfassung und Pflege aller radverkehrsrelevanten Daten im Kreisgebiet
- **Zentralisierte Unterstützung** kleinerer Ortsgemeinden bei Planung, Ausschreibung und Förderanträgen – mit dem Ziel, einheitliche Standards sicherzustellen
- **Kommunikationsschnittstelle** zwischen Politik, Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbands- und Ortsgemeinden

Durch diese aktive Rolle stellt der Eifelkreis sicher, dass das Radverkehrskonzept nicht nur als Planungsgrundlage dient, sondern auch effektiv umgesetzt, regelmäßig überprüft und transparent kommuniziert wird.

11.5 Rolle der Verbandsgemeinden

Die Verbandsgemeinden übernehmen eine operative Rolle bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Als Bindeglied zwischen dem Eifelkreis und den Ortsgemeinden koordinieren sie die Planung und Realisierung der Maßnahmen auf lokaler Ebene.

Ihre Aufgaben umfassen insbesondere:

- **Konkretisierung lokaler Maßnahmen** in Abstimmung mit den Ortsgemeinden, um die im Konzept aufgeführten Maßnahmen an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.
- **Integration der Radverkehrsplanung in bestehende kommunale Planungsprozesse**, z. B. in Verkehrs-, Bebauungs- und Flächennutzungspläne.
- **Unterstützung bei Fördermittelbeantragung und Projektabwicklung**, insbesondere für kleinere Ortsgemeinden mit begrenzten Verwaltungskapazitäten.
- **Kontinuierliche Datenpflege im Rahmen des Monitorings**, z. B. durch Aktualisierung des Umsetzungsstands und Einpflegen lokaler Ergänzungen in das GIS-System.
- **Koordination von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung vor Ort**, etwa durch Informationsveranstaltungen, Bürgerbeteiligungsformate oder lokale Rad-Aktionstage.

Durch diese Aufgaben tragen die Verbandsgemeinden wesentlich zur kontinuierlichen Umsetzung, Qualitätssicherung und Akzeptanz der Radverkehrsmaßnahmen bei. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Eifelkreis, Verbandsgemeinden und Ortsgemeinden ist daher grundlegend, um Synergien zu nutzen und eine einheitliche, flächendeckende Radverkehrsförderung zu gewährleisten.

Eine mögliche Aufgabenaufteilung zwischen den Akteuren kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden:

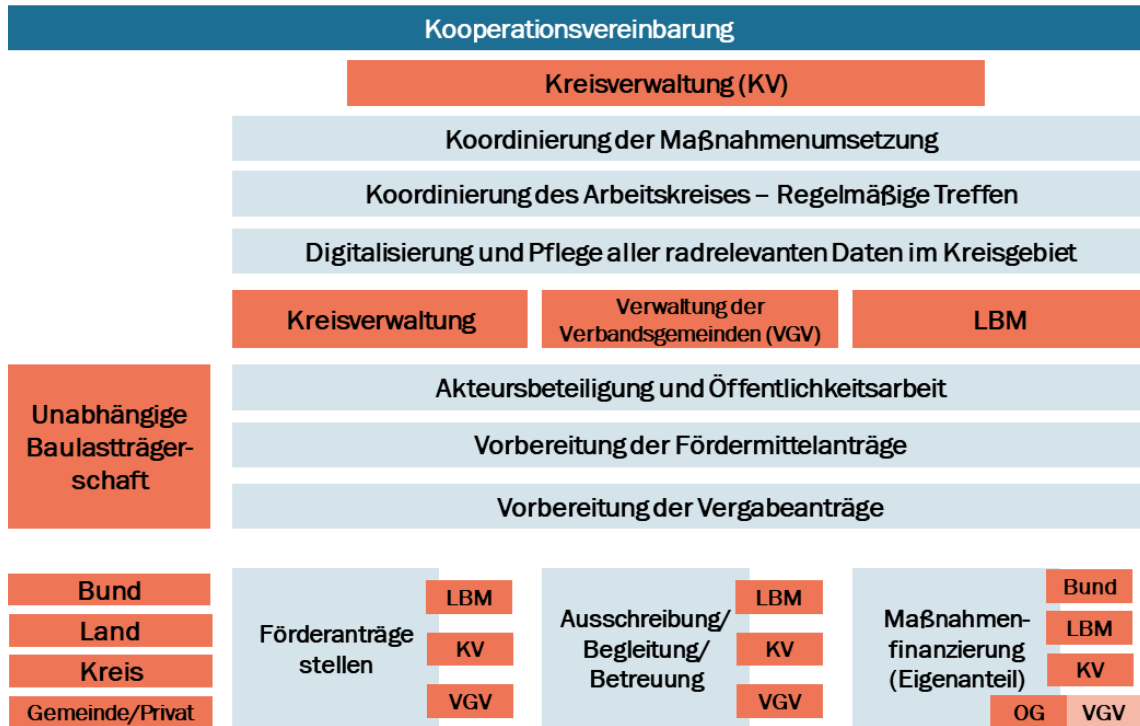


Abbildung 63: Beispiel Kooperationsvereinbarung

12 Fazit und Ausblick

Radfahren ist eine umweltfreundliche, gesundheitsfördernde und kostengünstige Form der Mobilität. Die Förderung des Radverkehrs trägt dazu bei, den Eifelkreis Bitburg-Prüm attraktiver zu gestalten – als ein **Baustein der Mobilitätswende** und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Das Radverkehrskonzept wurde unter **Einbindung aller relevanten Akteure** entwickelt und bildet eine fundierte Grundlage für den gezielten Ausbau der Radinfrastruktur im Kreis. Es definiert ein **Zielnetz**, das sämtliche Ortsgemeinden verbindet und **vollständig befahren** wurde. Dabei wurden sowohl bereits sicher nutzbare Strecken identifiziert als auch bestehende **Handlungsbedarfe** aufgezeigt.

Die erhobenen Geodaten stellen einen erheblichen Mehrwert dar und sind über die bereitgestellte **interaktive Online-Karte** öffentlich zugänglich – für alle Beteiligten und Interessierten.

Das Konzept versteht sich nicht als starres Dokument, sondern als **dynamisches Planungsinstrument**, das regelmäßig aktualisiert und fortgeschrieben werden muss. **Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO)** und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) können neue Möglichkeiten zur sicheren Gestaltung des Radverkehrs eröffnen. Auch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) befinden sich derzeit in Überarbeitung. Daher ist eine kontinuierliche Prüfung und Anpassung der Inhalte und Maßnahmenempfehlungen erforderlich.

Bei der Umsetzung gilt es, **Synergien** mit anderen Planungsprozessen und Projekten zu nutzen, um Ressourcen effizient einzusetzen. Insbesondere sogenannte **„Sowieso-Maßnahmen“** – also ohnehin geplante Bauvorhaben – bieten die Chance, Radverkehrsbelange kosteneffizient zu integrieren. Mit vergleichsweise geringem Aufwand lassen sich bereits spürbare Verbesserungen erzielen. Daher sollte der Fokus auf Maßnahmen liegen, die sich schnell und ressourcenschonend umsetzen lassen und **kurzfristig sichtbare Fortschritte** ermöglichen.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist in hohem Maße von den verfügbaren **finanziellen Ressourcen** abhängig. Die fachliche Priorisierung der Maßnahmen soll als Grundlage dienen, damit jeder Baulastträger einen eigenen **Plan zur Maßnahmenumsetzung** zu entwickeln und entsprechende Mittel in den Haushaltsplan aufnehmen kann.

Da sich **Förderprogramme** zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen im Laufe der Zeit verändern können, ist eine regelmäßige Prüfung der Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen unerlässlich. Dies sollte bereits bei der Erstellung der Maßnahmenprogramme berücksichtigt werden, um die Finanzierung möglichst effizient zu gestalten.

Ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor ist die **enge Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Akteuren**. Der Eifelkreis sollte dabei nicht nur mit den Verbandsgemeinden, der Stadt Bitburg und Trägern öffentlicher Belange, sondern auch mit benachbarten Landkreisen und Bundesländern kooperieren, um überregionale Radverkehrsverbindungen zu verbessern. Darüber hinaus spielen lokale Initiativen, Fahrradhändler, Schulen und Vereine eine wichtige Rolle. Sie sollten aktiv in die Umsetzung sowie in die begleitende Öffentlichkeitsarbeit eingebunden werden, um eine breite Akzeptanz und nachhaltige Wirkung zu erzielen.

Anhang

Anhang 1 – Maßnahmensteckbriefe

Anhang 2 – Fokusräume

Anhang 3 – Musterlösungen

Literaturverzeichnis

Bayerische Verwaltung für Ländliche Entwicklung (2018): *Ländliche Entwicklung in Bayern*. Online unter: https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dokumentationen/dateien/laendliches_kernwegenetz.pdf [Zugriff: 13.10.2025].

Bundesagentur für Arbeit (2022): *Interaktive Statistiken Pendler*. Online unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html;jsessionid=557B9E3CAD3FDFFE2B3B1626CD08DD8> [Zugriff: 19.07.2024].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2021): *Raumordnungsprognose 2040* [Zugriff: 08.10.2024].

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMDV) (2012): *Nationaler Radverkehrsplan 2020*. Online unter: <https://bmdv.bund.de/blaetterkatalog/catalogs/235168/pdf/complete.pdf> [Zugriff: 23. Januar 2024].

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): *Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030*. Online unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html> [Zugriff: 28. März 2023].

Centre commun de la sécurité sociale (CCSS) (2023): *Pendlerdaten Luxemburg* [Zugriff: 19.07.2024].

DB (2024): *Bahnhofssuche*. Online unter: <https://www.bahnhof.de/suche> [Zugriff: 16.07.2024].

Energieagentur Region Trier GmbH (2021): *Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Eifelkreis Bitburg-Prüm. Abschlussbericht*. Online unter: https://bitburg-pruem.klimaschutzportal.rlp.de/fileadmin/redaktion/eifelkreis_bitburg_pruem/dokumente_flyer_praesentationen/abschlussbericht_kstk-mobilitaet_eifelkreis.pdf [Zugriff: 11.09.2025].

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): *Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2008): *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012a): *Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012b): *Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2018): *Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2024): *Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (M WBR)*.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025): *Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg*: https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/Rad-Netz/QS_MULOE_BW_10_2025.pdf [Zugriff: 10.11.2025].

Kreisverwaltung Eifelkreis Bitburg-Prüm (2024): *Statistische Infos.* Online unter: <https://www.bitburg-pruem.de/landkreis/statistische-infos/> [Zugriff: 27.07.2024].

Kreisverwaltung Eifelkreis Bitburg-Prüm (2023): *Der Eifelkreis verbindet: Die Digitalstrategie für die Region Bitburg-Prüm.* Online unter: https://www.eifelkreis-verbindet.de/wp-content/uploads/2024/01/Eifelkreis_Broschuere_Online.pdf [Zugriff: 30.07.2024].

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): *Qualitätsstandards und Musterlösungen* [Zugriff: 02.06.2024].

LBM RLP (2025): *Einsatz von HBR-Bodenpiktogrammen auf gemeinsam genutzten Wegen.* Online unter: https://lbm.rlp.de/fileadmin/lbm/Themen/Radverkehr/Dokumente/HBR-Beschilde-rung/250116_Einsatzkriterien_Bodenpiktogramme_auf_gemeinsamen_Wegen.pdf [Zugriff: 10.10.2025].

Ministerium des Innern und für Sport (2008): *Landesentwicklungsprogramm (LEP IV).* Online unter: [https://mdi.rlp.de/fileadmin/03/Themen/Landesplanung/Dokumente/Landesentwicklungsprogramm/LEP IV Teil A bis B Kap Ill.pdf](https://mdi.rlp.de/fileadmin/03/Themen/Landesplanung/Dokumente/Landesentwicklungsprogramm/LEP_IV_Teil_A_bis_B_Kap_Ill.pdf) [Zugriff: 27.05.2024].

Stadt Bitburg, o.J.: Zahlen und Fakten – Tourismus und Wirtschaft. Online unter: <https://www.bitburg.de/cgi-bin/cms?SID=fake&sprache=de&bereich=artikel&aktion=detail&idrubrik=1002&idartikel=100477> [Zugriff: 30.07.2024].

Statistisches Bundesamt (2022): *Kreisfreie Städte und Landkreise am 31.12.2022.* Online unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/04-kreise.html> [Zugriff: 12.10.2024].

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2023a): *Kreisfreie Städte und Landkreise in Rheinland-Pfalz – Ein Vergleich in Zahlen.* Online unter: https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/RPHeft_derivate_00008170/Kreisuebersichten_2023_web.pdf [Zugriff: 27.07.2024].

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2023b): *Tourismus.* Online unter: https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/RPHeft_derivate_00007925/Faltblatt%20Tourismus%202023.pdf [Zugriff: 30.07.2024].