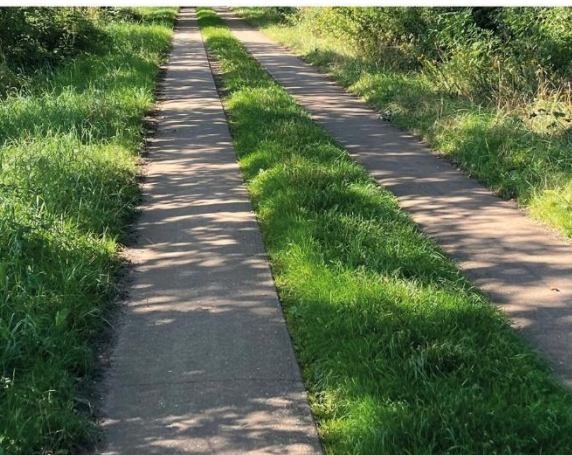


Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg





Mobilitätswerk GmbH



LANDKREIS
LÜCHOW-DANNENBERG



Impressum

Auftraggeber:

Landkreis Lüchow-Dannenberg
Stabsstelle 60 – Klimaschutz und Mobilität
Salzwedeler Str. 13
29439 Lüchow (Wendland)

Ansprechpartner:

Herr Tilmann Seifert
+49 (0) 5841 120 - 619
mobilitaet@luechow-dannenberg.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 Kurt Müller
+49 (0)351/824400 45
k.mueller@mobilitaetswerk.de

Herr René Pessier
+49 (0) 351/275606 69
r.pessier@mobilitaetswerk.de

Stand:

August 2026

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	v
Tabellenverzeichnis	ix
Abkürzungsverzeichnis	xi
1 Zusammenfassung.....	12
2 Motivation.....	15
3 Projektstruktur und methodisches Vorgehen	16
4 Ausgangslage	17
4.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	17
4.2 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.....	18
4.3 Pendelverflechtungen	20
4.4 SPNV, ÖPNV und Intermodalität.....	22
4.5 Unfallanalyse	24
4.5.1 Unfallanzahl	25
4.5.2 Unfalltypen	25
4.6 Bestehende Radinfrastruktur	27
4.7 Bestehende Konzepte und Planungen	28
4.8 Bedeutung des Radtourismus für die Region.....	31
4.9 Bisherige Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs.....	32
5 Beteiligungsformate	34
5.1 Überblick	34
5.2 Öffentlichkeit	35
5.2.1 Online-Beteiligung im Rahmen der Bestandserfassung.....	35
5.2.2 Informationsveranstaltungen	45
5.3 Kommunen und Träger öffentlicher Belange	46
5.3.1 Beteiligung zum Zielnetzentwurf	46
5.3.2 Beteiligung zu den Maßnahmenentwürfen	48
6 Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis	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.....	50
6.2.2 Übertragung der Luftlinien auf das Straßennetz.....	51

6.2.3	Beteiligung zum Zielnetzentwurf	52
6.3	Finales Zielnetz.....	53
7	Bestandserfassung	54
7.1	Befahrung	54
7.2	Führungsform des Radverkehrs	55
7.3	Oberflächenbelag und -qualität.....	57
7.4	Radabstellanlagen	60
7.4.1	Schwach frequentierte Bahnhöfe.....	60
7.4.2	ZOBs	65
7.5	Stärken- und Schwächen-Analyse	68
8	Potenzialanalyse	69
9	Maßnahmenentwicklung.....	71
9.1	Gesetzliche und planerische Grundlagen	71
9.2	Qualitätsstandards für den Radverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg	71
9.3	Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung.....	72
9.3.1	Führungsform entlang klassifizierter Straßen	72
9.3.2	Wegebreite.....	75
9.3.3	Oberflächenbelag und -qualität	75
9.3.4	Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen	75
9.4	Auswirkungen der E Klima 2022 auf die Radverkehrsplanung	77
9.5	Geplante Neuauflage der ERA.....	79
9.6	Übergeordnete Empfehlungen für die Maßnahmenumsetzung.....	79
9.6.1	Radverkehrstauglicher Oberflächenbelag und -qualität	79
9.6.2	Geeignete Höchstgeschwindigkeit für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	80
9.6.3	Sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	81
9.6.4	Nutzung von Wirtschafts- und Deichwegen für den Radverkehr.....	85
9.6.5	Übergang vom Radweg in den Mischverkehr	88
9.6.6	Piktogrammketten.....	89
9.6.7	Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit.....	91
9.6.8	Anforderungen an Radinfrastruktur für E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder	92
10	Maßnahmenübersicht.....	95
10.1	Interaktive Online-Karte mit allen Maßnahmenempfehlungen.....	95

10.2	Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen	96
10.3	Kostenschätzung	101
10.3.1	Kostensätze	101
10.3.2	Kostenschätzung nach Baulastträgern	102
10.4	Priorisierung	106
10.5	Leuchtturmprojekte	108
10.5.1	Leuchtturmprojekt 1: Deichwegverbindung zwischen Lüchow und Dannenberg ..	109
10.5.2	Leuchtturmprojekt 2: Bike-and-Ride-Anlage Bahnhof Schnega	113
10.5.3	Leuchtturmprojekt 3: Fertigstellung und Instandhaltung Veloroute Dannenberg – Hitzacker	116
10.5.4	Leuchtturmprojekt 4: Grabow–Lüchow über B 248 und L 261	119
10.5.5	Leuchtturmprojekt 5: Lindenweg und Marschtorstraße in Dannenberg	122
11	Weitere Empfehlungen für die Umsetzung	126
11.1	Unterhaltung und Verkehrssicherung	126
11.2	Winterdienst	127
11.3	Radabstellanlagen und Mobilstationen	129
11.3.1	Grundsätzliche Anforderungen	129
11.3.2	Empfohlene Ausstattung von Radabstellanlagen	131
11.4	Schulradverkehr	135
11.5	Wegweisende Beschilderung	137
11.5.1	Bedeutung	137
11.5.2	Empfehlungen für die Umsetzung	137
12	Verstetigungs- und Kommunikationsstrategie	140
12.1	Radverkehrskonzept als Grundlage für weitere Planungsschritte	140
12.2	Rolle des Landkreises Lüchow-Dannenberg	140
12.3	Arbeitskreis „Runder Tisch Radverkehr“	141
12.4	Festlegung jährlicher Haushaltsmittel und Akquise von Fördermitteln	142
12.5	Evaluierung des Radverkehrskonzeptes	143
12.6	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	144
13	Fazit und Ausblick	145
14	Anhang	146
15	Literaturverzeichnis	147

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Konzeptioneller Ablauf des Radverkehrskonzeptes	16
Abbildung 2: Siedlungsstruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	18
Abbildung 3: Vergleich verschiedener Modal Split Erhebungen von 2017 bis 2025.....	19
Abbildung 4: Modal Split im Vergleich mit Nachbarlandkreisen (MiD 2023).....	20
Abbildung 5: Wichtigste Pendelströme des Landkreises Lüchow-Dannenberg.....	21
Abbildung 6: Pendelverflechtungen für den Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	22
Abbildung 7: ÖPNV-Analyse für den Landkreis Lüchow-Dannenberg	23
Abbildung 8: Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung nach dem Unfalltyp (2019–2023)	26
Abbildung 9: Touristisches Radroutennetz des Landkreises Lüchow-Dannenberg.....	27
Abbildung 10: Übergangspunkte zu benachbarten Radnetzen oder -konzepten	29
Abbildung 11: Bestehende Radwegeplanungen an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen	30
Abbildung 12: Fahrradstraße in Hitzacker.....	32
Abbildung 13: Ladepunktchen-Schild für teilnehmende Institutionen	33
Abbildung 14: Übersicht zu den Beteiligungsformaten während der Konzepterstellung.....	34
Abbildung 15: Startseite der kartenbasierten Umfrage.....	35
Abbildung 16: Altersverteilung der Umfrage-Teilnehmenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Landkreis	36
Abbildung 17: Ergebnis der Bürgerbeteiligung – Wunschverbindungen.....	37
Abbildung 18: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Eingetragene Wunschrouten nach Kategorien	37
Abbildung 19: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der streckenbezogenen Gefahrenstellen	38
Abbildung 20: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Streckenbezogene Gefahrenstellen nach Kategorien	39
Abbildung 21: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der punktuellen Gefahrenstellen	39
Abbildung 22: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Punktuelle Gefahrenstellen nach Kategorien	40
Abbildung 23: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der eingetragenen Abstellanlagen.....	41
Abbildung 24: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu Abstellanlagen nach Kategorien	42
Abbildung 25: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Verteilung der eingetragenen guten Beispiele für Radinfrastruktur	43

Abbildung 26: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu guten Beispielen für Radinfrastruktur nach Kategorien.....	44
Abbildung 27: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Gründe für Nicht-Nutzung des Fahrrades	45
Abbildung 28: Impressionen von einer Informationsveranstaltung im Juni 2025	46
Abbildung 29: Interaktive Online-Karte mit Kommentarfunktion	47
Abbildung 30: Beispiel-Darstellung Maßnahmenentwürfe (hier: bei Küsten).....	48
Abbildung 31: Wichtige Ziele für den Alltagsradverkehr.....	49
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	52
Abbildung 34: Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	53
Abbildung 35: Eindrücke von der Befahrung.....	54
Abbildung 36: 360-Grad-Bilder auf der Plattform Mapillary.....	55
Abbildung 37: Führungsformen im Zielnetz	56
Abbildung 38: Oberflächenbelag im Zielnetz	57
Abbildung 39: Oberflächenqualität im Zielnetz.....	58
Abbildung 40: Beispielbilder zur Bewertung der Oberflächenqualität.....	58
Abbildung 41: Radnutzungsprognose entlang des Zielnetzes	70
Abbildung 42: Einsatzbereiche der Führungsformen (nach ERA 2010).....	73
Abbildung 43: Beispielvisualisierung eines Piktogramms analog zu VZ 240.....	77
Abbildung 44: Beispiele für Querungsstellen (links: Lüneburger Landstraße in Hitzacker, rechts: Am Rott in Grabow).....	82
Abbildung 45: Beispiel bevorrechtigte Führung des Radverkehrs mit roteingefärbter Radfurmarkierung (B 191 in Dannenberg).	83
Abbildung 46: Musterlösung zur bevorrechtigten (links) bzw. untergeordneten (rechts) Führung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs außerorts	84
Abbildung 47: Beispiel untergeordneter Radweg obwohl entsprechend der Grenzwerte eine bevorrechtigte Führung vorzusehen wäre (B 191 bei Quickborn)	85
Abbildung 48: Wirtschaftsweg bei Damnatz (links) und Deichweg bei Dannenberg (rechts)	86
Abbildung 49: Beispiel Freigabe Wirtschaftsweg.....	86
Abbildung 50: Beschilderung der Kampagne "Rücksicht macht Wege breit"	88
Abbildung 51: Beispiel kritischer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn (links: Hauptstraße in Neu Darchau, rechts: Hauptstraße in Schaafhausen).....	89
Abbildung 52: Beispiel für eine Piktogrammreihe (innerorts) in Stuttgart	90

Abbildung 53: Musterlösungen Piktogrammketten des Ministeriums für Verkehr für Baden-Württemberg.....	91
Abbildung 54: Beispiel für einen mittels Trennstreifen taktil abgesetzte Radweg mit Orientierungshilfe für Passanten mit Sehbehinderung in Göttingen.....	92
Abbildung 55: Leih-E-Lastenrad und Ladestation für Pedelecs im Landkreis Lüchow-Dannenberg	94
Abbildung 56: Screenshot interaktive Online-Karte zur Einsicht der Maßnahmen	95
Abbildung 57: Beispielhafter Maßnahmensteckbrief in der interaktive Online-Karte.....	96
Abbildung 58: Streckenbezogene Maßnahmen nach Maßnahmentyp	98
Abbildung 59: Punktueller Maßnahmen nach Maßnahmentyp	99
Abbildung 60: Beispiel für Maßnahmensteckbrief	100
Abbildung 61: Fachliche Priorität der baulichen Streckenmaßnahmen.....	107
Abbildung 62: Kosten-Nutzen-Verhältnis für die baulichen Streckenmaßnahmen	108
Abbildung 63: Bilder zur Bestandssituation entlang der Deichwegverbindung.....	109
Abbildung 64: Lageplan der vorgesehenen Maßnahmen entlang der Deichwegverbindung.....	110
Abbildung 65: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang der Deichwegverbindung.....	111
Abbildung 66: Bilder zur Bestandssituation am Bahnhof Schnega (oben: Südseite, unten: Nordseite)	113
Abbildung 67: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen am Bahnhof Schnega.....	114
Abbildung 68: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen am Bahnhof Schnega	115
Abbildung 69: Bilder zur Bestandssituation entlang der L 261	116
Abbildung 70: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen entlang der L 261.....	117
Abbildung 71: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang der L 261.	118
Abbildung 72: Bilder zur Bestandssituation entlang der B 248 und L 261	119
Abbildung 73: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen entlang der B 248 und L 261.....	120
Abbildung 74: Vorwegweiser für Radverkehr linksweisend Nr. 442-13.....	121
Abbildung 75: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang der B 248 und L 261.....	121
Abbildung 76: Bilder zur Bestandssituation entlang von Lindenweg und Marschtorstraße	122
Abbildung 77: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen entlang von Lindenweg und Marschtorstraße.....	123
Abbildung 78: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang von Lindenweg und Marschtorstraße	124

Abbildung 79: Karte mit Winterdienstrouten und Räumzeiten auf Radwegen von dem Landkreis Augsburg.....	129
Abbildung 80: Anlehnbügel mit Unterholm (Darstellung aus den Hinweisen zum Fahrradparken - FGSV 2012)	130
Abbildung 81: Beispielhafte Fahrradabstellanlage mit Schließfächern zum Laden von E-Bike-Akkus am Bahnhof Neuendettelsau	134
Abbildung 82: Beispiel-Darstellung Schulwegeplan.....	136
Abbildung 83: Inhalte von Pfeilwegweiser (links) und Tabellenwegweiser (rechts) nach (M WBR 2024)	138
Abbildung 84: Beispiele für Zwischenwegweiser	139
Abbildung 85: Beispiel für Routenplanungstool (Radroutenplaner Niedersachsen).....	139

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich der Indikatoren zum demographischen Wandel	17
Tabelle 2: SPNV-Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg	22
Tabelle 3: Wichtige Zugangsstellen zum SPNV und ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg	24
Tabelle 4: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Landkreis von 2019–2023	25
Tabelle 5: Nationaler Vergleich der Unfallstatistik für das Jahr 2023	25
Tabelle 6: Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp (2019–2023)	26
Tabelle 7: Übersicht über bestehende Konzepte	28
Tabelle 8: Liste der bestehenden Radwegeplanungen	30
Tabelle 9: Übersicht der wichtigsten touristischen Radrouten im Landkreis Lüchow-Dannenberg	32
Tabelle 10: Netzkategorien im Zielnetz für den Landkreis	51
Tabelle 11: Unterteilung der Netzkategorien	53
Tabelle 12: Anteil verschiedener Führungsformen im Zielnetz	56
Tabelle 13: Anteil verschiedener Oberflächenbeläge im Zielnetz	59
Tabelle 14: Anteile und Längen der verschiedenen Oberflächenqualitäten im Zielnetz	59
Tabelle 15: Stärken und Schwächen im Bereich Radverkehr in Lüchow-Dannenberg	68
Tabelle 16: Radverkehrsführung an Landstraßen bei verschiedenen Entwurfsklassen (ERA 2010)	74
Tabelle 17: Entscheidungsmatrix zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht (RWB) nach Leitfaden Radverkehr Niedersachsen	76
Tabelle 18: Vergleich der Oberflächenbeläge	80
Tabelle 19: Maßnahmen nach Maßnahmentyp	97
Tabelle 20: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen (in €/m)	101
Tabelle 21: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen	101
Tabelle 22: Geschätzte Kosten je Baulastträger	102
Tabelle 23: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulast (Baulast nach Straßenklassifikation)	103
Tabelle 24: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulastträgern (Baulast nach Straßenklassifikation)	104
Tabelle 25: Bauliche Streckenmaßnahmen nach fachlicher Priorität	107
Tabelle 26: Bauliche Streckenmaßnahmen nach Kosten-Nutzen-Verhältnis	108
Tabelle 27: Anforderungen an Abstellanlagen nach „Hinweise zum Fahrradparken“	131
Tabelle 28: Übersicht Dimensionierungskriterien für Radabstellanlagen	132

Tabelle 29: Musterlösungen für Radabstellanlagen in Abhängigkeit von der Abstelldauer	133
Tabelle 30: Geschätzte Kosten je Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation) unter Berücksichtigung von Fördermitteln	143

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen
B/L/K	Bundesstraße/Landesstraße/Kreisstraße
B+R	Bike and Ride
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EKL	Entwurfsklasse
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeug
LK	Landkreis
M WBR	Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland (Erhebung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzplanung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
vgl.	Vergleiche
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur StVO
VZ	Verkehrszeichen
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Zusammenfassung

MOTIVATION

Radfahren ist eine umweltfreundliche, gesunde und kostengünstige Mobilitätsform. Im dünn besiedelten Landkreis Lüchow-Dannenberg dominiert jedoch weiterhin der Pkw-Verkehr, während der Radverkehr insgesamt knapp 15,4 % (MiD 2023) bzw. 23,9 % (lokale Erhebung 2025) der Wege ausmacht.¹ Ziel des Landkreises ist es, den **Radverkehr als zentralen Baustein der Mobilitätswende zu stärken** und den Anteil an zurückgelegten Wege mit dem Rad weiter zu steigern.

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 dem **Landkreis Lüchow-Dannenberg** erarbeitet. Grundlage waren die Vorgaben der technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und die Straßenverkehrsordnung.

Das Konzept erfasst die Ausgangslage des Radverkehrs, analysiert bestehende Infrastruktur, Unfallzahlen und Pendelverflechtungen und berücksichtigt die Wünsche der Öffentlichkeit. Als Grundlage für einen fokussierten Ausbau der Radinfrastruktur wurde ein Zielnetz entwickelt, das vor Ort befahren, dokumentiert und für konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, Beschilderung und Infrastruktur priorisiert wurde. Kommunen und weitere Träger öffentlicher Belange wurden in alle Schritte eingebunden.

AUSGANGSLAGE

Der überwiegend ländlich geprägte Landkreis Lüchow-Dannenberg mit rund 46.502 Einwohnerinnen und Einwohnern ist aufgrund seiner dezentralen Siedlungsstruktur **stark vom Pkw-Verkehr abhängig**. Gleichzeitig zeigen insbesondere kurze Pendeldistanzen bis 10 km ein relevantes Potenzial für den Alltagsradverkehr. Der SPNV und ÖPNV sind vorhanden und an den zentralen Verknüpfungspunkten bestehen bereits hochwertige Bike-&-Ride-Anlagen.

Das bestehende Radwegenetz ist überwiegend touristisch ausgerichtet und weist im Alltagsverkehr Lücken sowie fehlende Direktverbindungen auf. Die Unfallanalyse macht Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit deutlich. Das Radverkehrskonzept knüpft an bestehende Konzepte und Planungen auf Bundes-, Landes- und Kreisebene an und berücksichtigt bereits laufende Infrastrukturvorhaben.

BETEILIGUNG

Die Beteiligung erfolgte mehrstufig und begleitete den gesamten Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzepts. Die Öffentlichkeit konnte sich im Rahmen einer **kartenbasierten Online-Umfrage** vom 25.06. bis 31.07.2026 aktiv einbringen und Wunschrouten, Gefahrenstellen, Hinweise zu Radabstellanlagen sowie positive Beispiele benennen, insgesamt nahmen 346 Personen teil.

¹ Infas, DLR, IVT und infas 360. (2025) und Vision Velo GmbH (2026)

Die Ergebnisse lieferten wertvolle Hinweise zu Netzlücken, Sicherheitsdefiziten und Handlungsbedarfen.

Begleitet wurde die Online-Umfrage durch **zwei Informationsveranstaltungen** im Juni 2025 bei denen die Vorgehensweise bei der Konzepterstellung erklärt wurde. Zudem konnten die Teilnehmenden ihre Erwartungen an das Radverkehrskonzept anbringen und an Karten Wunschrouten sowie Gefahrenstellen eintragen.

Zudem wurde die Kreispolitik durch Zwischen- und Abschlusspräsentationen in den zuständigen Gremien fortlaufend informiert.

Zusätzlich wurden die **Samtgemeinden, Gemeinden und Träger öffentlicher Belange** in zwei Beteiligungsrounds eingebunden – zunächst zur Bewertung des Zielnetzentwurfs, anschließend zur Prüfung und Kommentierung der Maßnahmenentwürfe. Beide Beteiligungsrounds wurden durch Informationsveranstaltungen begleitet.

Durch **eine Zwischen- (18.02.2026) und Abschlusspräsentation (16.09.2026) im Ausschuss für Klima und Mobilität** wurde die Kreispolitik über den Zwischenstand der Konzepterstellung informiert.

ZIELNETZ FÜR DEN ALLTAGSRADVERKEHR IM LANDKREIS LÜCHOW-DANNENBERG

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg bildet das langfristig anzustrebende Grundgerüst eines zusammenhängenden und sicheren Radwegenetzes. Es verbindet alle **27 Gemeinden** sowie **wichtige Alltagsziele** wie Schulen, größere Unternehmensstandorte und ÖPNV-Knotenpunkte. Die Planung orientiert sich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008).

Ausgehend von einem Luftliniennetz zwischen zentralen Orten wurde das Netz auf bestehende Straßen und Wege übertragen und unter Berücksichtigung vorhandener Infrastruktur, Planungen sowie Hinweisen aus der Beteiligung optimiert. Das finale Zielnetz umfasst insgesamt 717 km mit überregionalen, regionalen und nähräumigen Verbindungen.

BESTANDSERFASSUNG

Das Zielnetz für den Radverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg (717 km) wurde 2025 **vollständig befahren** und systematisch erfasst. Dokumentiert wurden **Führungsformen, Oberflächenbelag und -qualität, Barrieren und Gefahrenstellen** sowie Ausstattung und Qualität der Radabstellanlagen an Bahnhöfen und ZOB. Die erhobenen Daten und **360°-Aufnahmen** bilden eine wichtige Grundlage für die Bewertung und Maßnahmenentwicklung.

Rund 61 % des Netzes verlaufen im Mischverkehr mit Kfz, etwa **24 % auf baulichen Radverkehrsanlagen**. Insgesamt ist rund ein Drittel der Strecken baulich vom Kfz-Verkehr getrennt (inkl. Deich-, Wirtschafts- und Forstwegen). Der überwiegende Teil der Wege ist asphaltiert (ca. 76 %), und rund 77 % der Oberflächen wurden als gut bis sehr gut bewertet. Dennoch besteht punktueller Handlungsbedarf bei schadhaften Abschnitten sowie auf unbefestigten Wegen, um eine durchgehend komfortable und witterungsunabhängige Befahrbarkeit zu gewährleisten.

An 5 von 6 untersuchten Bahnhöfen und ZOB-Standorten sind **Radabstellanlagen** vorhanden. Die Mehrheit verfügt bereits über moderne Fahrradbügel, jedoch sind nicht alle Anlagen überdacht, und teilweise sind noch veraltete Vorderradhalter im Einsatz. Fahrradboxen mit Ladefunktion bestehen an 4 Standorten. Insgesamt zeigt sich qualitativer und quantitativer Verbesserungsbedarf, um die intermodale Verknüpfung von Rad und ÖPNV weiter zu stärken.

QUALITÄTSSTANDARDS UND MAßNAHMEN

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden zentrale **Qualitätsstandards** definiert, die als Leitlinien für die Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts im Landkreis Lüchow-Dannenberg dienen. Ziel ist es, den Radverkehr im Landkreis 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.

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.

Insgesamt wurden **1.396 Maßnahmen** identifiziert, darunter notwendige Wegeverbreiterungen, Oberflächenverbesserungen, Neubau von Radwegen, Beschilderungsmaßnahmen und Geschwindigkeitsreduktionen.

KOSTEN

Für die geplanten baulichen Maßnahmen wurde auf Grundlage pauschaler Kostensätze und Erfahrungswerte 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 **902 baulichen Maßnahmen** (ohne bereits laufende Planungen) im Landkreis Lüchow-Dannenberg auf **rund 59 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.

VERSTETIGUNGSSTRATEGIE

Die **Verstetigungsstrategie** 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 der Verwaltung bereitgestellte **interaktive Online-Karte (WebGIS)** sollte allen Baulastträgern sowie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und regelmäßig aktualisiert 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, Beteiligungsformate und Kampagnen fördern Akzeptanz, Identifikation und Motivation.

2 Motivation

Radfahren bietet eine **umweltfreundliche, gesundheitsfördernde** und gleichzeitig **kostengünstige** Möglichkeit, sich fortzubewegen. Besonders in ländlichen Regionen wie dem Landkreis Lüchow-Dannenberg eröffnet das Fahrrad ganz neue Perspektiven für eine Mobilität ohne Auto. Zudem schafft die in weiten Teilen flache Topografie des Planungsraums ideale Voraussetzungen, Radfahren als festen Bestandteil in den Alltag zu integrieren. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg gibt es bereits einige Radverkehrsanlagen, insgesamt weist das Netz allerdings noch einige Lücken auf und die vorhandenen Radverkehrsanlage entsprechen in ihrer Gestaltung häufig nicht mehr den aktuellen Standards.

Laut einer lokalen Mobilitätserhebung von 2025 werden im Landkreis Lüchow-Dannenberg rund 61 % der Wege mit dem Pkw und etwa **24 % mit dem Fahrrad** zurückgelegt.

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.

Neben der **Alltagsmobilität** ist auch dem **Radtourismus** eine hohe Bedeutung beizumessen, da dieser eine dezentrale Wertschöpfung ermöglicht und die lokale Wirtschaft – etwa Gastronomie, Beherbergung und Dienstleistungsbetriebe – unterstützt. Gleichzeitig fördert er eine umweltfreundliche Form des Reisens und bietet Potential für eine nachhaltige und zukunftsfähige Tourismusentwicklung.

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.

Bislang gibt es im Landkreis Lüchow-Dannenberg kein übergeordnetes, kreisweites Radverkehrskonzept als Grundlage für eine Verbesserung und Weiterentwicklung der Radinfrastruktur. Im Masterplan „100 % Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg“ aus dem Jahr 2017 wurde die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes zur Radverkehrsförderung empfohlen.

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. Damit soll erreicht werden, dass die Strecken des Zielnetzes lückenlos sicher vom Radverkehr genutzt werden können.

3 Projektstruktur und methodisches Vorgehen

Das Radverkehrskonzept wurde im Auftrag des Landkreises Lüchow-Dannenberg im Zeitraum von April 2025 bis August 2026 durch das **Planungsbüro Mobilitätswerk GmbH** erarbeitet werden.

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:

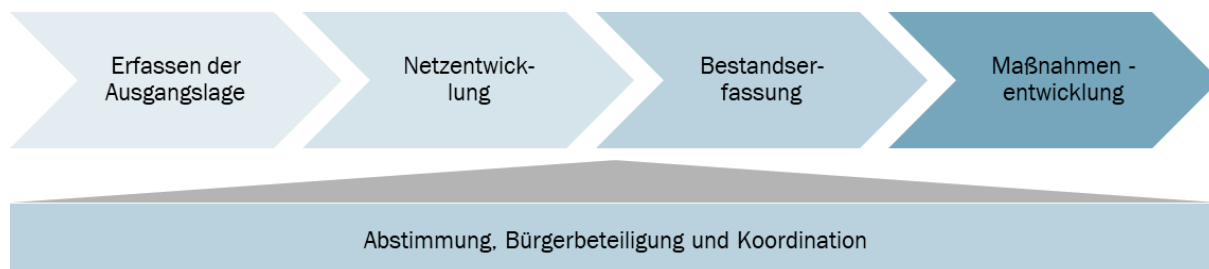


Abbildung 1: Konzeptioneller Ablauf des Radverkehrskonzeptes

Zu Beginn wurde die Ausgangslage für den Radverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg 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 4.7). Zudem fand eine Online-Beteiligung der Öffentlichkeit statt (vgl. Kapitel 5.2).

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 Deichwege – und bildete die Grundlage für das angestrebte Zielnetz. Alle Samtgemeinden, Gemeinden sowie weitere Träger öffentlicher Belange hatten Gelegenheiten sich an der Abstimmung dieses Zielnetzes zu beteiligen (vgl. Kapitel 5.3.1).

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 Baulastträgern differenziert, priorisiert und mit einer Kostenschätzung versehen. Darüber hinaus wurden übergeordnete Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs formuliert.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden und Samtgemeinden sowie ausgewählte Träger öffentlicher Belange erhielten die Möglichkeit, die Entwurfsfassung der Maßnahmen zu bewerten.

² v.a. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010) und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012c)

4 Ausgangslage

4.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg leben insgesamt **46.502 Einwohnerinnen und Einwohner** (Stand: 30.09.2024) verteilt auf **27 Gemeinden**. Diese Gemeinden teilen sich auf die drei Samtgemeinden Elbtalaue, Gartow und Lüchow (Wendland) auf. Im Jahr 2023 verzeichnete der Landkreis 3.630 Zuzüge und 3.176 Fortzüge, was einem positiven Wanderungssaldo von 454 Personen entspricht.³

In der Tabelle 1 erfolgt ein Vergleich des Landkreises Lüchow-Dannenberg mit dem Landes- und Bundesdurchschnitt anhand ausgewählter Indikatoren zum demografischen Wandel.⁴

Tabelle 1: Vergleich der Indikatoren zum demographischen Wandel

	LK Lüchow-Dannenberg	Niedersachsen	Deutschland
Bevölkerungsprognose bis 2045 (Änderung gegenüber 2023 in %) ⁵	-3,3	3,0	0,3
Bevölkerungsentwicklung von 2011 bis 2023 in %	-7,2	5,6	4,4
Wanderungssaldo je 1.000 Einwohnende ⁶	9,8	7,8	7,9
Durchschnittsalter ⁷	49,6	45,1	44,8
Jugendquotient (Anzahl der unter 18-Jährigen pro 100 18-65-Jährige) ⁸	27,3	28,1	27,6
Altersquotient (Anzahl der über 65-Jährigen pro 100 18-65-Jährige) ⁹	54,4	38,6	37,6
Bevölkerungsdichte (in Einwohnende pro km ²) ¹⁰	41,4	171,8	236,3

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist stark ländlich geprägt und weist die geringste Bevölkerungsdichte Deutschlands auf. Die Siedlungsflächen verteilen sich weitläufig über das Kreisgebiet, wobei die Siedlungsstruktur insgesamt sehr dünn ausgeprägt ist. Als einziges Mittelzentrum übernimmt die Stadt Lüchow (Wendland) eine hervorgehobene Versorgungsfunktion, weitere bedeutendere Siedlungsschwerpunkte finden sich in Dannenberg (Elbe) und Hitzacker (Elbe).

Im übrigen Kreisgebiet besteht durch weite Wege zwischen den Orten eine hohe Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Abbildung 2 zeigt die Siedlungsstruktur und wichtige Zielorte im Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie die Einzugsbereiche des Mittelzentrums Stadt Lüchow (Wendland) sowie der Mittelzentren in den angrenzenden Landkreisen, z. B. die Stadt Salzwedel.

³ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2026)

⁴ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2026) (soweit nicht anders angegeben)

⁵ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2025) sowie Bevölkerungsvorausberechnungen der Länder Sachsen, Bayern, NRW

⁶ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2026), Stand 31.12.2023

⁷ Stand 31.12.2023

⁸ Stand 31.12.2023

⁹ Stand 31.12.2023

¹⁰ Stand 31.12.2023

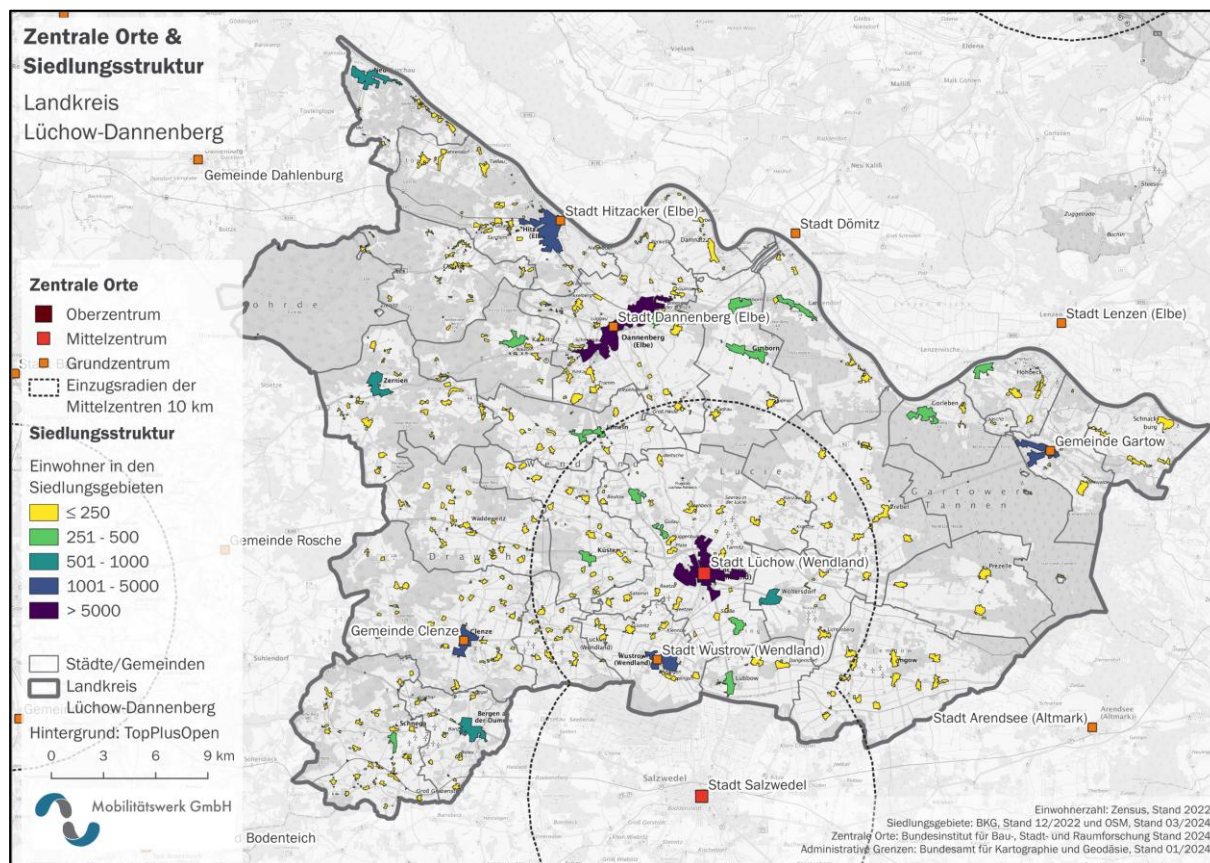


Abbildung 2: Siedlungsstruktur im Landkreis Lüneburg-Dannenberg

4.2 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Im Zeitrahmen von 2017 bis 2025 wurden vier Erhebungen für den Modal Split im Landkreis Lüneburg-Dannenberg erstellt. Die Ergebnisse der Erhebungen sind in Abbildung 3 dargestellt.

2017 und 2023 wurden das **Mobilitätsverhalten der Bevölkerung** im Rahmen der bundesweiten Erhebung „**Mobilität in Deutschland**“ (MiD)¹¹ im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) untersucht. Hierfür wurden rund 70.000 Personen aus mehr als 35.000 Haushalten in 2017 sowie über 75.000 Personen aus rund 40.000 Haushalten in 2023 zu ihren täglichen Wegen und der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel befragt.

Zusätzlich wurden in den Jahren 2021 und 2025 **spezifische Mobilitätserhebungen** für den Landkreis Lüneburg-Dannenberg erstellt.¹² Dabei wurden rund 1.300 Personen aus fast 700 Haushalten in 2021 sowie über 400 Personen aus fast 200 Haushalten in 2025 einbezogen. Im Unterschied zu den MiD-Erhebungen wurden bei diesen Befragungen auch die Wege mit dem E-Bike erfasst.

Die Ergebnisse zeigen für den Landkreis Lüneburg-Dannenberg, dass der MIV den größten Anteil an den zurückgelegten Wegen einnimmt. Laut der MiD 2023 Erhebung werden 45 % der Wege als Fahrer eines Pkw zurückgelegt, weitere 12,8 % als Mitfahrer. Damit entfallen insgesamt fast 60 % der Wege auf den motorisierten Individualverkehr.

¹¹ infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) und infas, DLR, IVT und infas 360 (2025)

¹² Mobilitätsagentur Wendland.Elbe (2022) und Vision Velo GmbH (2026)

Nach der Landkreiserhebung von 2025 entfallen 52,5 % der Wege auf Pkw-Fahrer, 8,8 % auf Pkw-Mitfahrer und somit knapp über 60 % der Wege auf den motorisierten Individualverkehr.

Der Fußverkehr erreicht nach der MiD 2023 Erhebung einen Anteil von 22,2 %, während das Fahrrad mit 15,4 % eine deutlich geringere Rolle spielt. Der öffentliche Verkehr (ÖPNV) weist mit 4,7 % den geringsten Anteil am Modal Split auf. Bei der lokalen Erhebung von 2025 spielt der Fußverkehr mit 6,0 % eine deutlich geringere Rolle als der Radverkehr (23,9 %), welcher nach Fahrrad (14,4 %) und E-Bike (9,5 %) unterschieden wird. Der ÖPNV weist einen Wert von 8,9 % auf. (vgl. Abbildung 3).

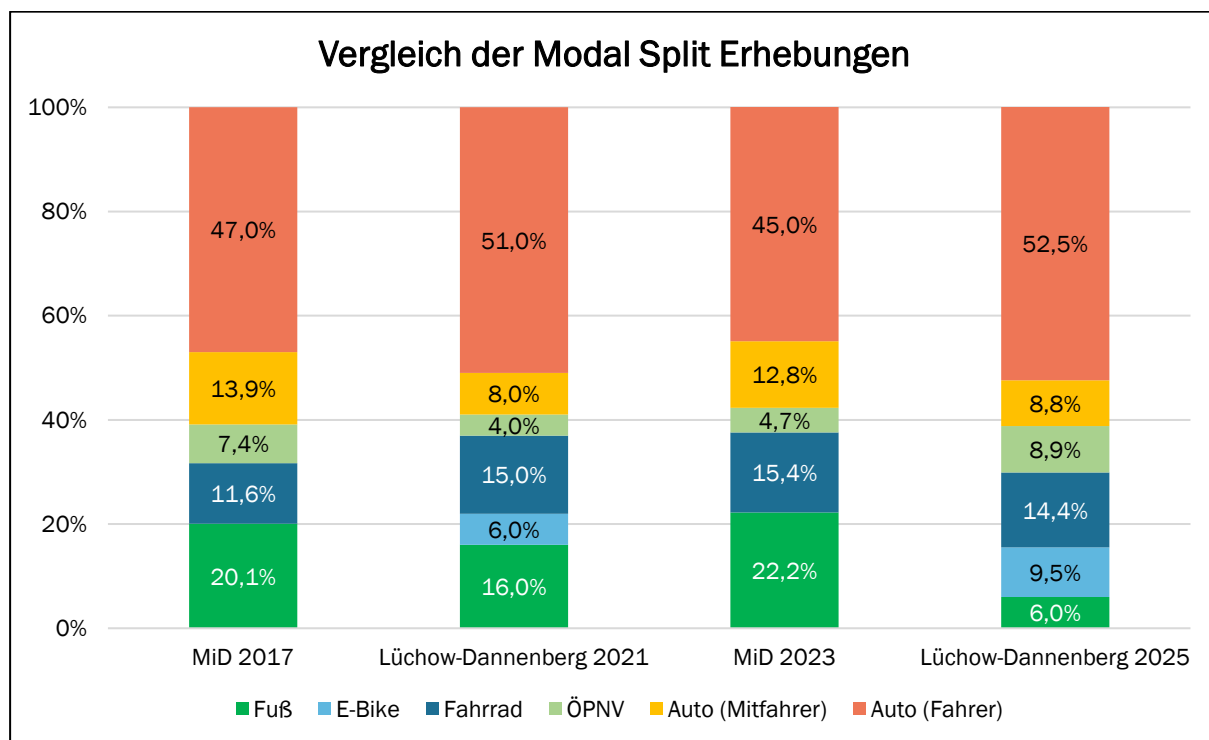


Abbildung 3: Vergleich verschiedener Modal Split Erhebungen von 2017 bis 2025

Im Vergleich Ergebnisse des MiD 2023 mit den benachbarten Landkreisen zeigt sich ein ähnliches Mobilitätsverhalten. Auch dort dominiert der motorisierte Individualverkehr deutlich. Besonders hohe Anteile des Pkw als Fahrer finden sich beispielsweise im Landkreis Ludwigslust-Parchim (48 %).

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg liegt mit seinem MIV-Anteil von 58 % im mittleren Bereich der betrachteten Landkreise. Beim öffentlichen Verkehr weist der Landkreis Lüchow-Dannenberg den niedrigsten Wert auf, wobei die Differenzen gering sind. Beim Radverkehr hingegen liegt der Landkreis Lüchow-Dannenberg an zweiter Stelle der Vergleichsregionen (vgl. Abbildung 4).

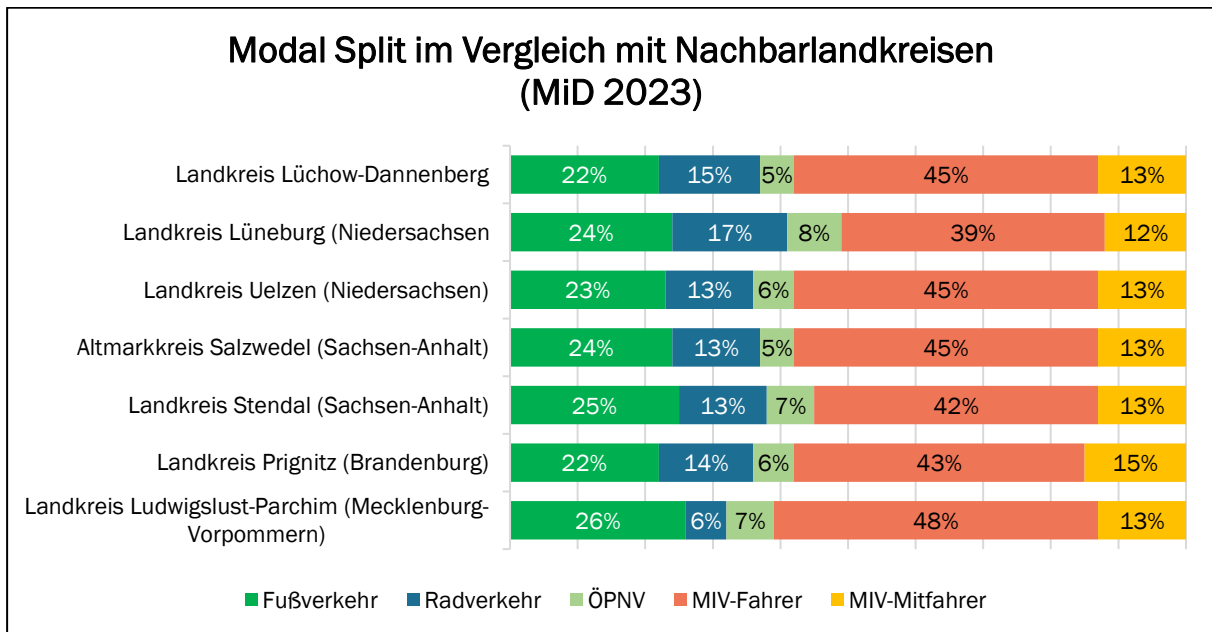


Abbildung 4: Modal Split im Vergleich mit Nachbarlandkreisen (MiD 2023)

4.3 Pendelverflechtungen

Der **Pendelverkehr** trägt wesentlich zur durch den MIV verursachten Schadstoffbelastung bei. Insbesondere bei Berufspendelnden ist der MIV-Anteil in der Regel besonders hoch. Im Landkreis wurden 9.758 Einpendelnde und 12.117 Auspendelnde verzeichnet. Dies entspricht einem **negativen Pendelsaldo von -2.359 Beschäftigten**.¹³ In Abbildung 5 wird deutlich, dass die **wichtigsten Zielorte** von Pendelnden aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg die Mittelzentren Lüchow (Wendland), Uelzen und Salzwedel sind. Weitere bedeutende Zielorte im Kreisgebiet sind die Grundzentren Dannenberg, (Elbe), Hitzacker (Elbe) und Wustrow (Wendland).

¹³ Bundesagentur für Arbeit (2023)

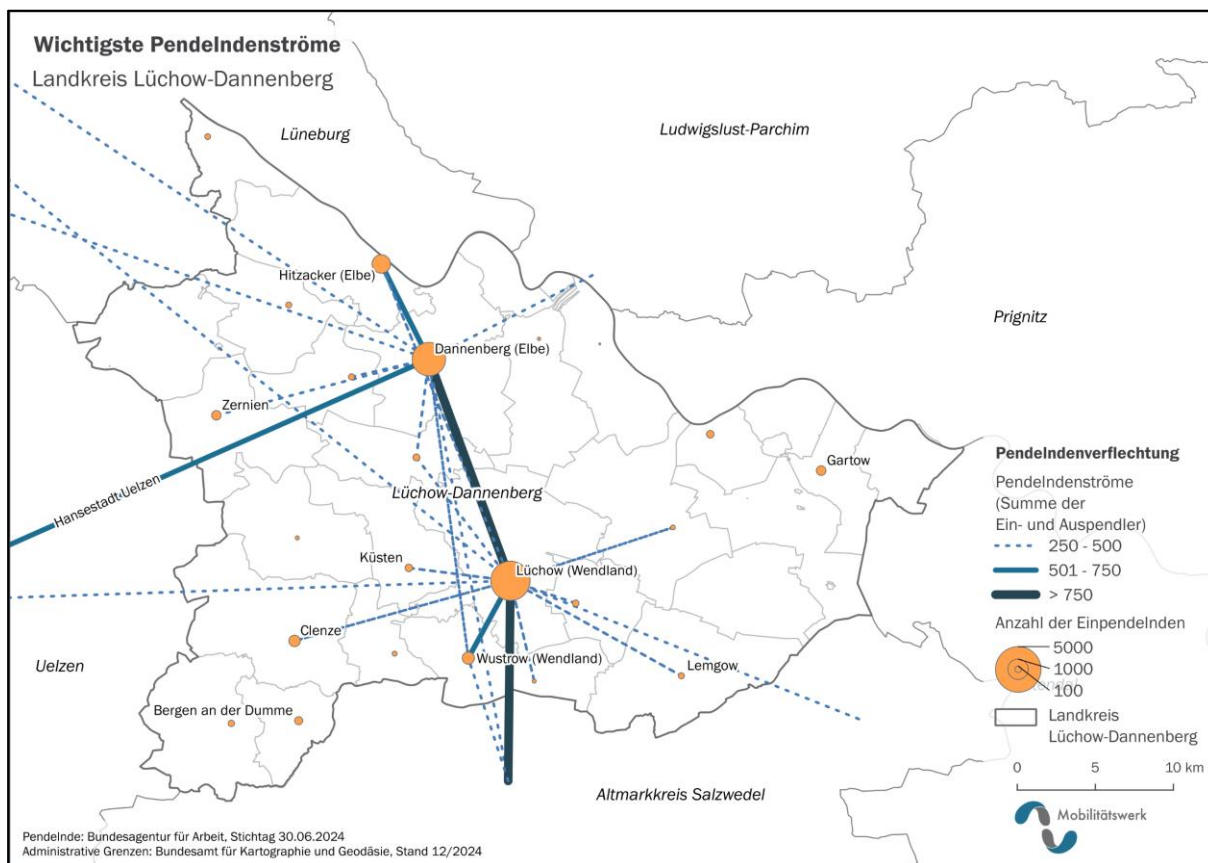


Abbildung 5: Wichtigste Pendelströme des Landkreises Lüchow-Dannenberg

In der nachfolgenden Abbildung 6 ist die Länge der Pendelwege von Ein- und Auspendelnden dargestellt. Etwa 13 % der Einpendelnden (1.270 Personen) und 12 % der Auspendelnden (1.450 Personen) legen täglich **maximal 10 km pro Strecke** zurück (vgl. Abbildung 6). Gerade diese kurzen Distanzen bis 10 km bieten gute Voraussetzungen für eine Verlagerung vom Pkw auf das Fahrrad.

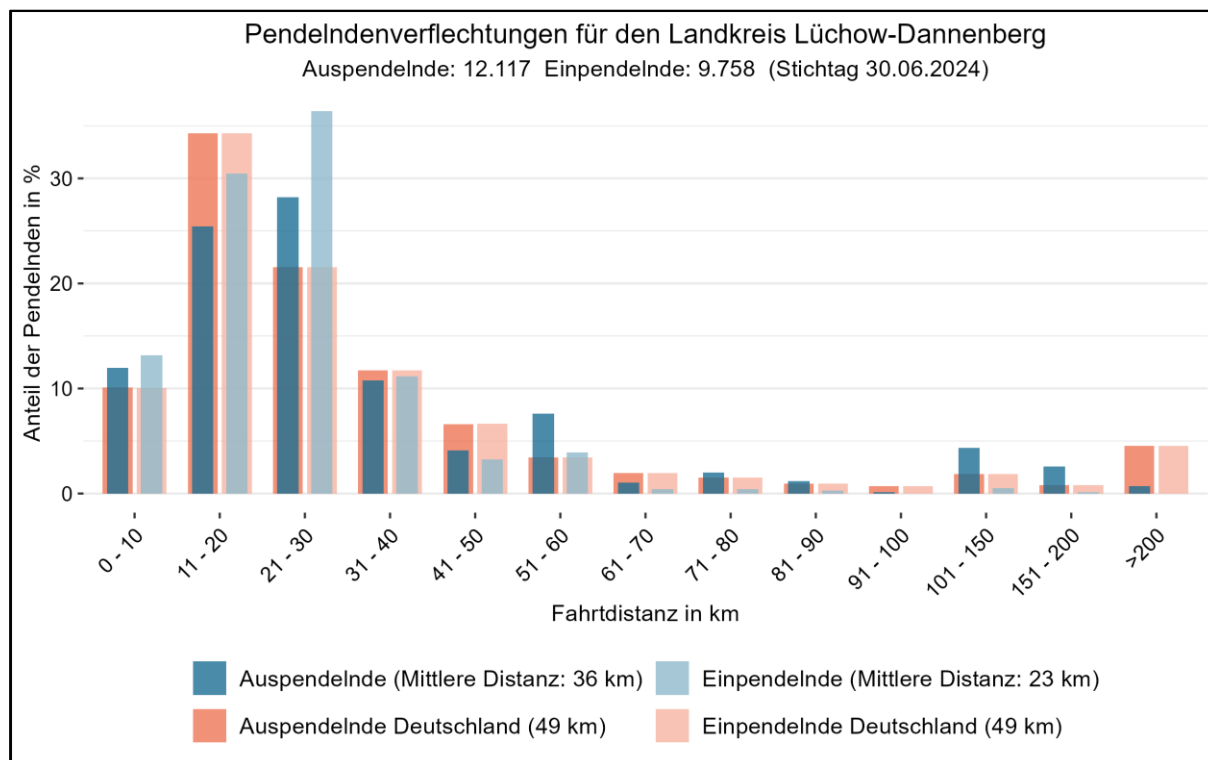


Abbildung 6: Pendelverflechtungen für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

4.4 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 Landkreis Lüchow-Dannenberg ist über die folgenden Streckenabschnitte an den SPNV angebunden (vgl. Tabelle 2):

Tabelle 2: SPNV-Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Linie	Taktung	Streckenverlauf (Auszug relevante Haltepunkte)
RE20	34x täglich	Magdeburg – Stendal – Salzwedel – Schnega – Soltendieck – Wieren
RB32	9x täglich	Dannenberg Ost – Hitzacker – Dahlenburg – Lüneburg

Im Kreisgebiet bestehen insgesamt drei Zugangsstellen zum SPNV (vgl. hervorgehobene Haltepunkte in Tabelle 2 sowie Abbildung 7) sowie 481 Haltestellen des ÖPNV, wobei es in Dannenberg und Lüchow je einen ZOB gibt, welche eine erhöhte Bedeutung für die Verknüpfung des Umweltverbunds aufweisen. Einige bewohnte Gebiete im Landkreis Lüchow-Dannenberg liegen außerhalb einer fußläufig angemessenen Distanz von 300 m zu ÖPNV-Haltepunkten bzw. 1.000 m zu SPNV-Haltepunkten (vgl. Abbildung 7).

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

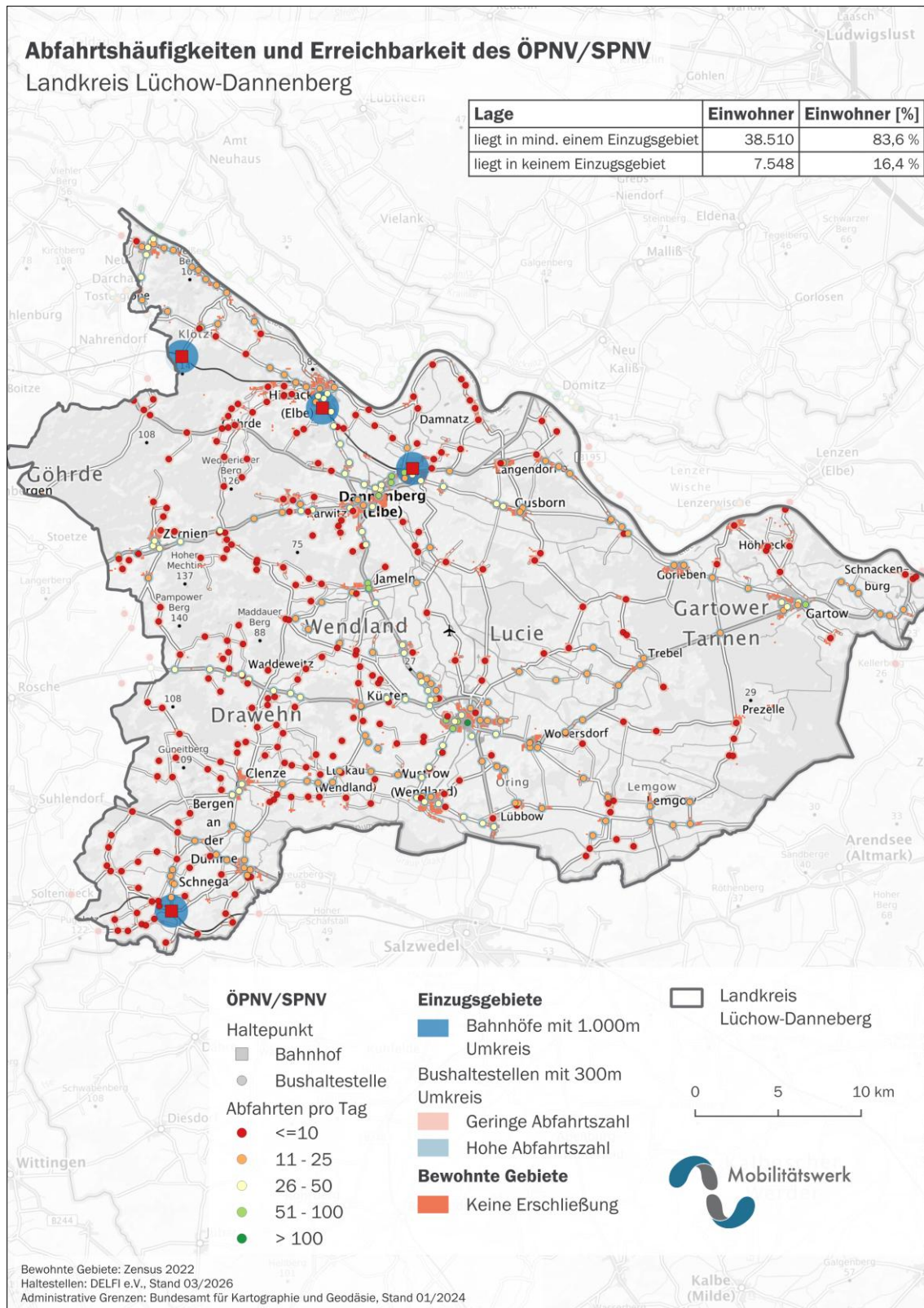


Abbildung 7: ÖPNV-Analyse für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

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 Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie deren Ausstattung mit B+R-Anlagen.

Tabelle 3: Wichtige Zugangsstellen zum SPNV und ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Zugangsstelle	SPNV	ÖPNV	Nutzbare B+R-Anlagen
Dannenberg ZOB	-	X	X
Dannenberg Ost, Bahnhof	X	X	X
Hitzacker, Bahnhof	X	X	X
Lüchow (Wendland), ZOB	-	X	X
Schnega, Bahnhof	X	X	X

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde die **Anzahl und Qualität der Radabstellanlagen** an wichtigen Verknüpfungspunkten sowie entlang der Strecken des Zielnetzes erfasst (siehe Kapitel 6.3). Darauf aufbauend wurden Maßnahmen zur Schaffung sicherer und hochwertiger Fahrradabstellanlagen formuliert, um die intermodale Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr gezielt zu verbessern.

4.5 Unfallanalyse

Für die Unfallanalyse wurden die **Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung** im Landkreis Lüchow-Dannenberg aus den Jahren 2019 bis 2023 betrachtet. Grundlage der Auswertung bildeten die Daten des Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes¹⁴ unter Berücksichtigung der Vorgaben des *Merkblatts zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen* (M Uko).¹⁵

Die Daten bieten lediglich eine orientierende Grundlage, da eine hohe Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle mit Fahrradbeteiligung angenommen werden muss. Gerade Unfälle zwischen Radfahrenden und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden sowie Sachschäden werden häufig nicht polizeilich erfasst.

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

¹⁴ Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025)

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012b)

4.5.1 Unfallanzahl

Zwischen **2019 und 2023** ereigneten sich im Landkreis Lüchow-Dannenberg insgesamt 721 Unfälle mit Personenschaden, davon **176 mit Radbeteiligung** (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Landkreis von 2019–2023

Jahr	Gesamte Unfälle mit Personenschaden	Davon mit Radbeteiligung	Davon mit Schwerverletzten
2019	167	37	4
2020	130	29	4
2021	156	33	8
2022	150	42	4
2023	151	35	7
Summe	754	176	27

Im Jahr 2023 lag der Anteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Lüchow-Dannenberg bei 23,2 % und damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 32,4 %.

Tabelle 5: Nationaler Vergleich der Unfallstatistik für das Jahr 2023

	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Niedersachsen	Deutschland
Verunglückte pro 1.000 EW	3,1	3,3	3,2
Verunglückte Radfahrer pro 1.000 EW	0,7	1,0	1,0
Anteil der Radverkehrsunfälle am Gesamtunfallgeschehen in %	23,2	31,7	32,4
Anteil der Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten am Gesamtunfallgeschehen in %	4,6	4,2	5,1

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 Landkreis Lüchow-Dannenberg, differenziert nach Unfalltypen. Die meisten Unfälle geschahen in und bei Lüchow (Wendland) sowie Dannenberg (Elbe).

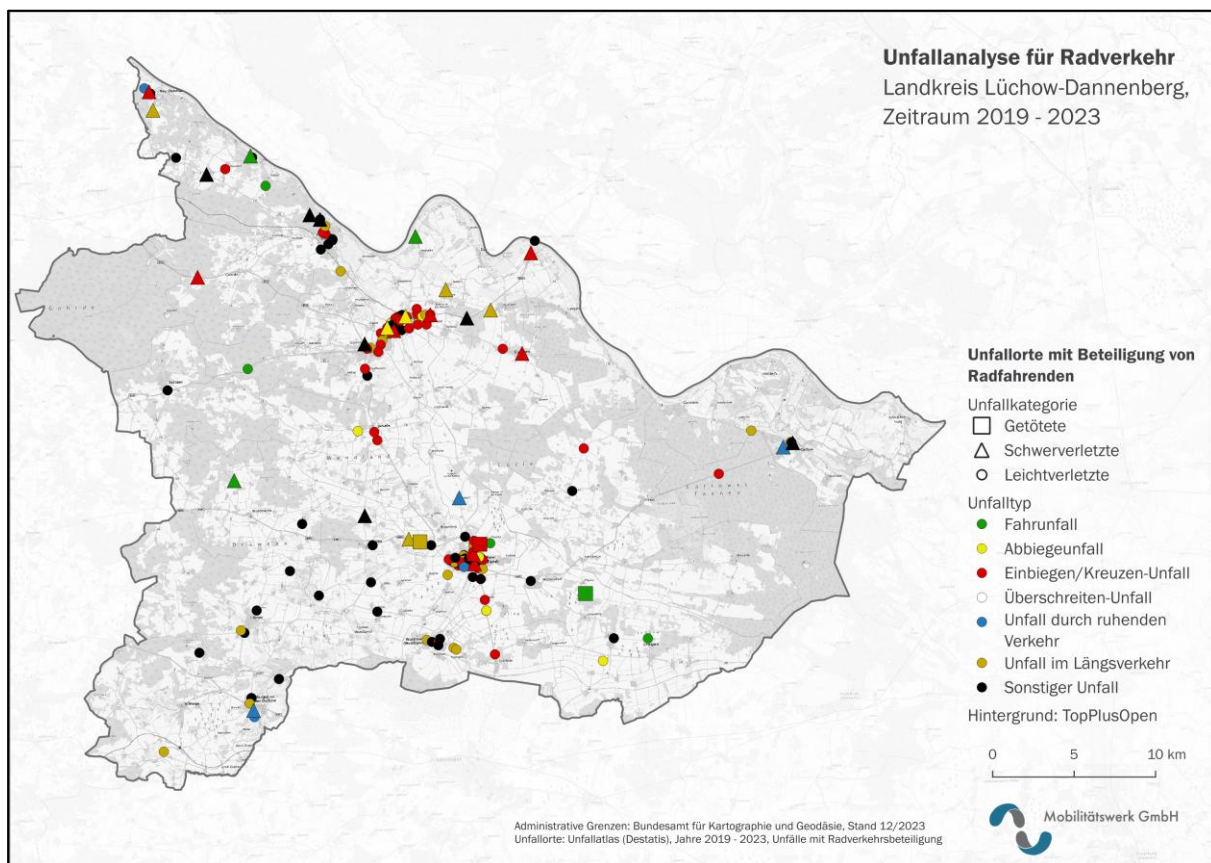


Abbildung 8: Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung nach dem Unfalltyp (2019–2023)

Tabelle 6: Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp (2019–2023)

Unfalltyp	Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	
	Gesamt	Mit Radbeteiligung
Fahrtenfall (F) z.B. Nicht angepasste Geschwindigkeit, falsche Einschätzung des Straßenverlaufs	100	10
Abbiege-Unfall (AB) z.B. Missachtung des Vorrangs anderer Verkehrsteilnehmer	80	13
Einbiegen-/Kreuzen-Unfall (EK) z.B. Missachtung der Vorfahrt anderer Verkehrsteilnehmer	154	58
Überschreiten-Unfall (ÜS) z.B. Unfall durch Konflikt zwischen Fahrzeug und einer Person, die zu Fuß die Fahrbahn quert	14	0
Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) z.B. Unfälle zw. fließendem Verkehr und parken-den/haltenden Fahrzeugen (Dooring-Unfall)	22	10
Unfall im Längsverkehr (LV) z.B. Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden in gleicher oder entgegengesetzter Fahrtrichtung (zu dichtes Überholen)	126	25
Sonstiger Unfall (SO) Alle anderen Unfälle, welche sich den obigen Kategorien nicht zuordnen lassen. z.B. Wenden, Rückwärtsfahren, Hindernisse oder Tiere auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden	258	60
Summe	754	176

4.6 Bestehende Radinfrastruktur

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg 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 Rundwegen und Themenrouten. Zu den bekannten Routen zählen z. B. der **Elberadweg**, der **Vier-Länder-Grenzradweg** und der **Hanse-Wendland-Radweg**, die den Kreis durchqueren.

Aufgrund der touristischen Ausrichtung der bestehenden Netze, fehlt vielen Routen die Direktheit, die für den Alltagsradverkehr erforderlich wäre. Vollständige und aktuelle Daten zur jeweiligen Führungsform des Radverkehrs sowie zum Infrastrukturstand liegen nicht vor. Ein Mängelmelder für den Radverkehr existiert auf Landkreisebene nicht. Zu Anregungen, Hinweisen und Mängeln ist der Radverkehrsbeauftragte direkt per Mail zu informieren.

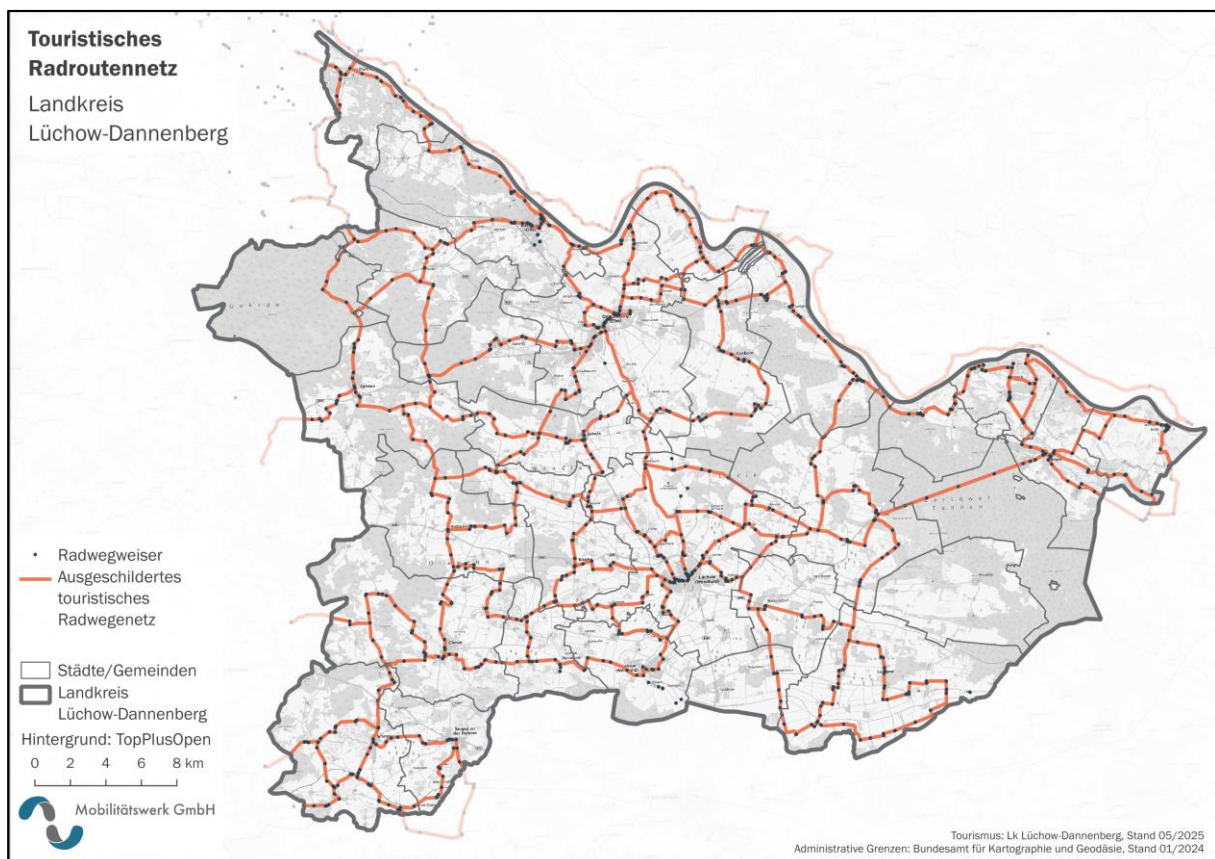


Abbildung 9: Touristisches Radroutennetz des Landkreises Lüchow-Dannenberg

4.7 Bestehende Konzepte und Planungen

BESTEHENDE KONZEPTE

Die Erstellung des Radverkehrskonzepts für den Landkreis Lüchow-Dannenberg baut auf bestehenden Strategien und Konzepten auf Bundes- und Landesebene auf. Bereits entwickelte Radverkehrskonzepte der benachbarten Landkreise sowie das Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt bilden wichtige Anknüpfungspunkte für überregionale Verbindungen (vgl. Abbildung 10) und werden im Rahmen der Netzentwicklung (Kapitel 6) näher betrachtet. In Tabelle 7 sind alle relevanten Konzepte übersichtlich aufgeführt.

Tabelle 7: Übersicht über bestehende Konzepte¹⁶

Ebene	Konzepte
Konzepte zum Radverkehr	
Bund	Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2022)
Land	- Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt (2020) - Leitfaden Radverkehr Niedersachsen (2013) - Radwegekonzept 2016 für Landesstraßen Niedersachsen (2016) - Zustandserfassung und -bewertung 2020 – Radwege an Landesstraßen Niedersachsen (2020) - Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen (2021)
Nachbarlandkreise und Regionen	- Regionales Radwegekonzept des Landkreises Uelzen (2019) - Radverkehrskonzept Landkreis Lüneburg (2020) - Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg (2021)
Weitere relevante Konzepte	
Land	- Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen (2012) - Strategischer Handlungsrahmen für die Tourismuspolitik auf Landesebene (2015) - Mobilität in Deutschland – Regionale Ergebnisse (2018 und 2025)
Landkreis	- Kreisentwicklungs- und Wachstumskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg (2009) - Masterplan 100 % Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg (2017) - Repräsentative Modal Split-Erhebung und CO₂-Bilanz für den Landkreis Lüchow-Dannenberg (2022) - Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg (2025-2029) (2025) - Modal-Split Erhebung & CO₂ Bilanzierung im Landkreis Lüchow-Dannenberg (2026)
Kommunal	- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hitzacker (2003) - Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dannenberg (2018)

¹⁶ Die Quellen der aufgeführten Konzepte sind im Literaturverzeichnis aufgeführt.

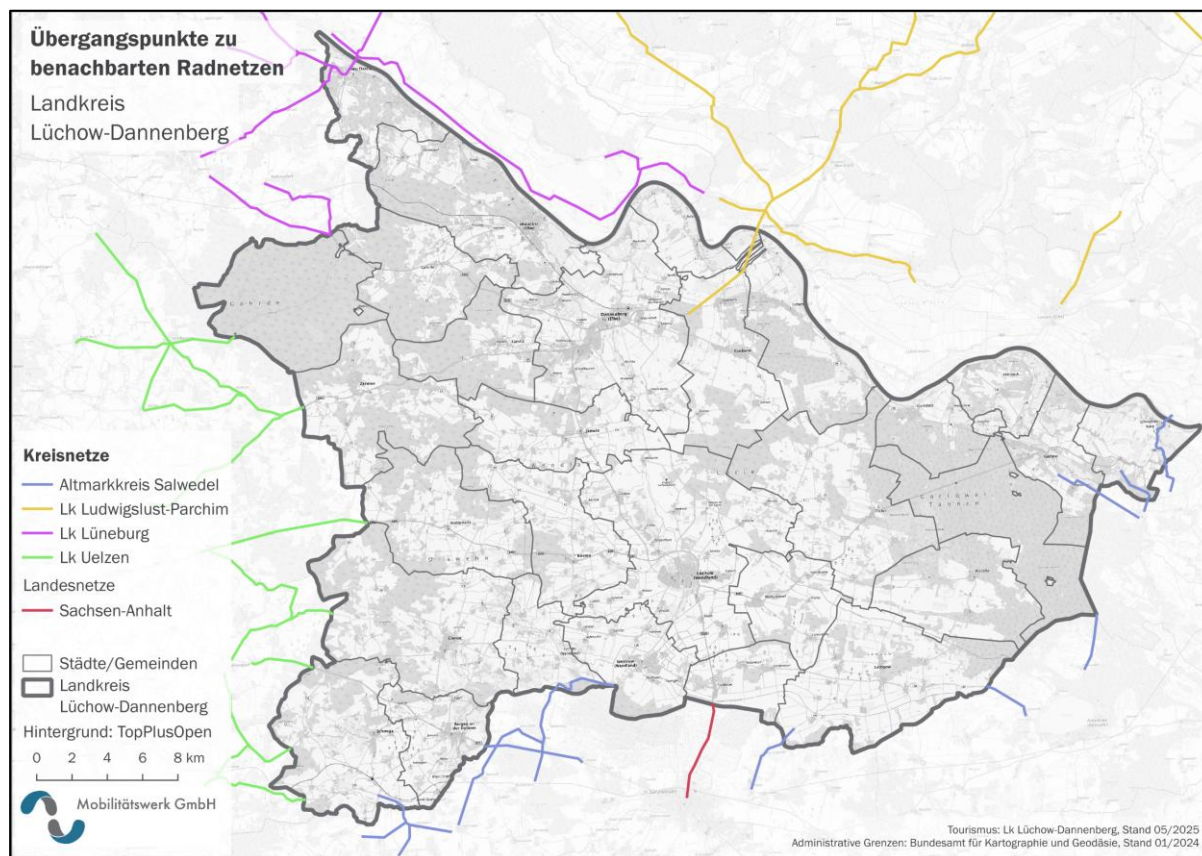


Abbildung 10: Übergangspunkte zu benachbarten Radnetzen oder -konzepten

BESTEHENDE PLANUNGEN FÜR RADINFRASTRUKTUR

Um bestehende Planungen zum Ausbau der Radinfrastruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg berücksichtigen und Doppelungen vermeiden zu können, wurden die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen gebeten, relevante Unterlagen bereitzustellen.

Abbildung 11 zeigt, dass insbesondere an Landesstraßen bereits mehrere Planungen für neue Radinfrastruktur bestehen. Diese sind eingeordnet in eine Liste des vordringlichen sowie eine Liste des weiteren Bedarfs. Radwege von der Liste des weiteren Bedarfs sind dabei zu 100% durch die Kommunen zu planen oder bauen, wobei es auch die Möglichkeit der Unterstützung durch Bürgerinitiativen oder -vereine gibt. Das Land übernimmt die Baulast erst mit der Fertigstellung. Im Zusammenspiel mit dem bestehenden Routennetz wird jedoch deutlich, dass weitere Verbindungen erforderlich sind, um ein flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Landkreis zu schaffen.

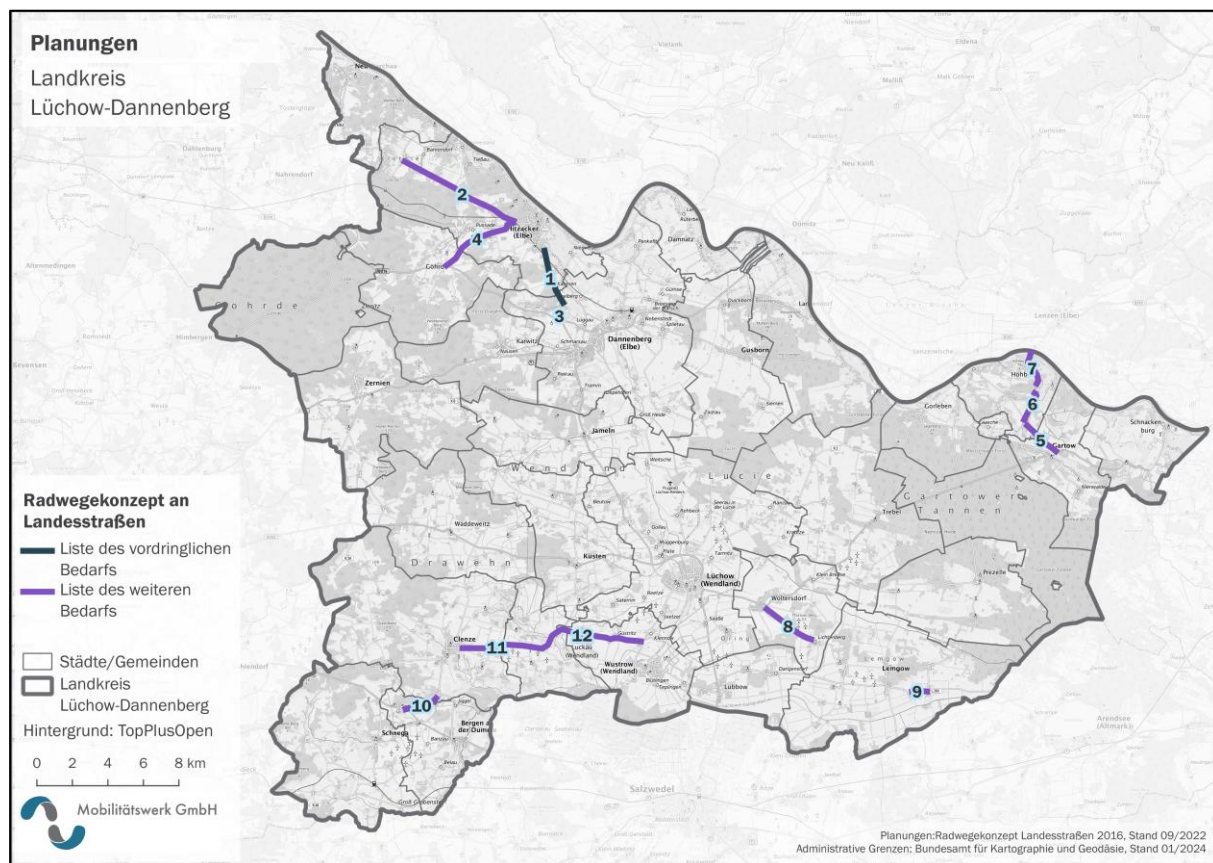


Abbildung 11: Bestehende Radwegeplanungen an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen

Tabelle 8: Liste der bestehenden Radwegeplanungen

Nr.	Planung
1	L 231, Hitzacker–Streetz
2	L 231, Wietzetze–Hitzacker
3	L 231, B 216–Streetz
4	L 255, Hitzacker–Metzingen
5	L 258, Gartow–Restorf
6	L 258, Restorf–Pevestorf
7	L 258, Pevestorf–Landesgrenze Brandenburg
8	L 259, Woltersdorf–Lichtenberg
9	L 260, Schmarsau–Bockleben
10	L 261, Kassau–Spithal
11	L 261, Clenze–Mammoißel
12	L 261, Mammoißel–Dolgow

4.8 Bedeutung des Radtourismus für die Region

Radtourismus ist insbesondere in strukturschwachen Gebieten ein wichtiges Standbein und Motor für den ländlichen Raum. Laut einem Bericht des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) zum Radtourismus verlaufen etwa 75 % der Radrouten in Deutschland durch ländliche Regionen und erschließen diese für Besucherinnen und Besucher. Fahrradtouristen geben pro Tag je nach Region zwischen 65 und 100 Euro aus, während Tagesausflügler ohne Übernachtung durchschnittlich 14 bis 20 Euro investieren. Damit trägt der Radtourismus erheblich zur regionalen Wertschöpfung bei und fungiert zugleich als Standortfaktor. Hinzu kommt, dass Deutschland als Schnittstelle von neun der 17 EuroVelo-Routen eine bedeutende Zieldestination für den internationalen Fahrradtourismus ist. Der demografische Wandel und die zunehmende Nutzung von E-Bikes erweitern die Zielgruppe außerdem erheblich, da insbesondere die über 50-Jährigen überproportional viel Geld für Reisen und Gesundheit ausgeben. Dieser Trend wird durch die technische Entwicklung von E-Bikes erheblich verstärkt.¹⁷

Der Tourismus im Landkreis Lüchow-Dannenberg wird über die **Urlaubsregion Wendland.Elbe** vermarktet. Dabei nimmt der Fahrradtourismus eine zentrale Rolle ein, die Region bewirbt aktiv radtouristische Angebote und stellt auf ihrer Website Informationen zu Fahrradtouren, unter anderem über ein Routenplanertool, sowie zu Verleihmöglichkeiten bereit. Diese Ausrichtung fügt sich in die nachhaltige Tourismusentwicklung der Region ein, die 2025 mit dem Destination Gold Award des Global Sustainable Tourism Council ausgezeichnet wurde. Der Radverkehr bildet dabei einen wichtigen Baustein für eine umweltverträgliche, naturnahe und zugleich wirtschaftlich relevante touristische Entwicklung.¹⁸

Die bekannteste touristische Radroute ist der **Elbradweg**, der über 79,5 km durch den Landkreis verläuft und als überregional bedeutsamer Radfernweg eine hohe Strahlkraft besitzt. Laut dem Tourismuskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg 2024–2029 ist der Elberadweg für die touristische Entwicklung entlang der Elbe von elementarer Bedeutung. Er gilt als einer der bedeutendsten Radfernwege in Deutschland und bildet zusammen mit den gut ausgeschilderten Themenradwegen ein attraktives Angebot. Die Wander- und Radwege sind durch ein ganzheitliches System beschildert, das regelmäßig durch den Naturpark geprüft wird. Die Elbe fungiert dabei als verbindendes touristisches Element und überregionale Marke. Zentrale Entwicklungsziele sind die Stärkung der Gastronomie und Infrastruktur entlang des Elberadweges sowie die Einrichtung von Versorgungshubs, um in der dünn besiedelten Region eine gute Versorgung der Radfahrerinnen und Radfahrer sicherzustellen.¹⁹

Neben dem Elbradweg verlaufen **weitere regionale Radrouten** vollständig oder teilweise durch den Landkreis. Sie greifen historische, naturbezogene und kulturelle Themen auf und erschließen die landschaftlichen sowie kulturellen Besonderheiten des Wendlands für Radfahrende. Tabelle 9 gibt einen Überblick über die wichtigsten touristischen Radrouten im Landkreis Lüchow-Dannenberg und weist jeweils die Streckenlängen innerhalb des Kreisgebiets aus.

¹⁷ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (2020)

¹⁸ Urlaubsregion Wendland.Elbe (2026)

¹⁹ Compass Tourismus Partner eG (2023)

Tabelle 9: Übersicht der wichtigsten touristischen Radrouten im Landkreis Lüchow-Dannenberg²⁰

Touristische Radroute	Länge im Landkreis	Gesamtlänge
Radfernwege		
Elbradweg	79,5 km	1.300 km
Regionale Radrouten		
Rundlingstour	22,7 km	
Grenzland-Tour	20,5 km	29 km
Stadt-Land-Fluss	26,5 km	49,8 km
Biber-Tour	17,1 km	37,3 km
Amphibien-Tour	29,3 km	
Elbe-Heide-Tour	48,8 km	
Biosphären-Querung	3,5 km	44,9 km
Elbhöhen-Tour	18,4 km	34,6 km
Vogelkieker-Tour	2,2 km	49 km
Wendland-Tour	49,2 km	
Vier-Länder-Grenzweg	70,1 km	203,9 km

4.9 Bisherige Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs

Der Landkreis war im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2025 Teil des **Verbundprojekts „Neue Wege für neue Räder im Landkreis Lüchow-Dannenberg“** im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). In Zusammenarbeit mit den Samtgemeinden Lüchow (Wendland) und Elbtalaue konnten dank Fördermitteln in Höhe von über vier Millionen Euro verschiedene Radverkehrsmaßnahmen realisiert werden. Dadurch entstanden unter anderem 2023 **Fahrradstraßen** in Hitzacker (Elbe) und Dannenberg (Elbe) sowie außerorts zwischen Lüchow (Wendland) und Wustrow (Wendland). 2024 wurde zudem eine **Veloroute zwischen Hitzacker (Elbe) und Dannenberg (Elbe)** geschaffen.



Abbildung 12: Fahrradstraße in Hitzacker

²⁰ Urlaubsregion Wendland.Elbe (2026) und Elbradweg (2026)

Ein weiteres Projekt des Landkreises ist das **Fördervorhaben „Leih‘ dein E-Bike“**, das als Mobilitätsangebot für kurze und mittlere Strecken im ländlichen Raum dient und so den Autoverkehr reduzieren soll. Entscheidend ist der kostenlose Ausleihzeitraum von vier Wochen, damit die E-Lastenräder und Pedelecs ausgiebig getestet werden können.

Über die sogenannten **„Ladepunktchen“** wird außerdem die Ladeinfrastruktur für E-Bikes im Landkreis ausgebaut. Mit Hilfe des Projekts „Ladepunktchen werden“ sind an verschiedenen Institutionen und Privathaushalten Ladestationen entstanden, die auf einer interaktiven Karte einsehbar sind. Alle teilnehmenden Institutionen erhalten ein kostenloses Ladepunktchen-Schild (vgl. Abbildung 13). Das Angebot soll zukünftig kontinuierlich weiterentwickelt werden.²¹



Abbildung 13: Ladepunktchen-Schild für teilnehmende Institutionen²²

Ergänzend zu den bereits umgesetzten Projekten begleitet der Landkreis die Radverkehrsförderung kontinuierlich durch **Öffentlichkeitsarbeit, Beratung und Beteiligungsformate**. Die Arbeit wird regelmäßig im öffentlichen Ausschuss für Klimaschutz und Mobilität vorgestellt. Darüber hinaus besteht am ZOB in Lüchow eine ständige Beratungsstelle, die durch Vor-Ort-Beratungen in den Samtgemeinden, etwa auf Märkten und Veranstaltungen, ergänzt wird. Zusätzlich organisiert der Landkreis Veranstaltungen zu Themen wie Ladeinfrastruktur, Seniorenmobilität und Radverkehrsförderung. 2026 werden mit der **Europäischen Mobilitätswoche** im September sowie dem Stadtradeln-Wettbewerb vom 31. August bis zum 20. September zudem öffentlichkeitswirksame Formate genutzt, um das Thema nachhaltige Mobilität sichtbar zu machen und die Bevölkerung zur Nutzung des Fahrrads zu motivieren. **Regelmäßige Pressemitteilungen** und Social-Media-Beiträge zu Mobilitätsthemen unterstützen diese Aktivitäten und tragen dazu bei, Informationen breit zu streuen und Akzeptanz für Maßnahmen der Radverkehrsförderung zu schaffen. Unterstützung findet der Landkreis dabei durch die **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)**, als deren Mitglied sich Lüchow-Dannenberg seit dem Jahr 2022 betätigt.

²¹ Wendlandmobil (kein Datum)

²² Ebd.

5 Beteiligungsformate

5.1 Überblick

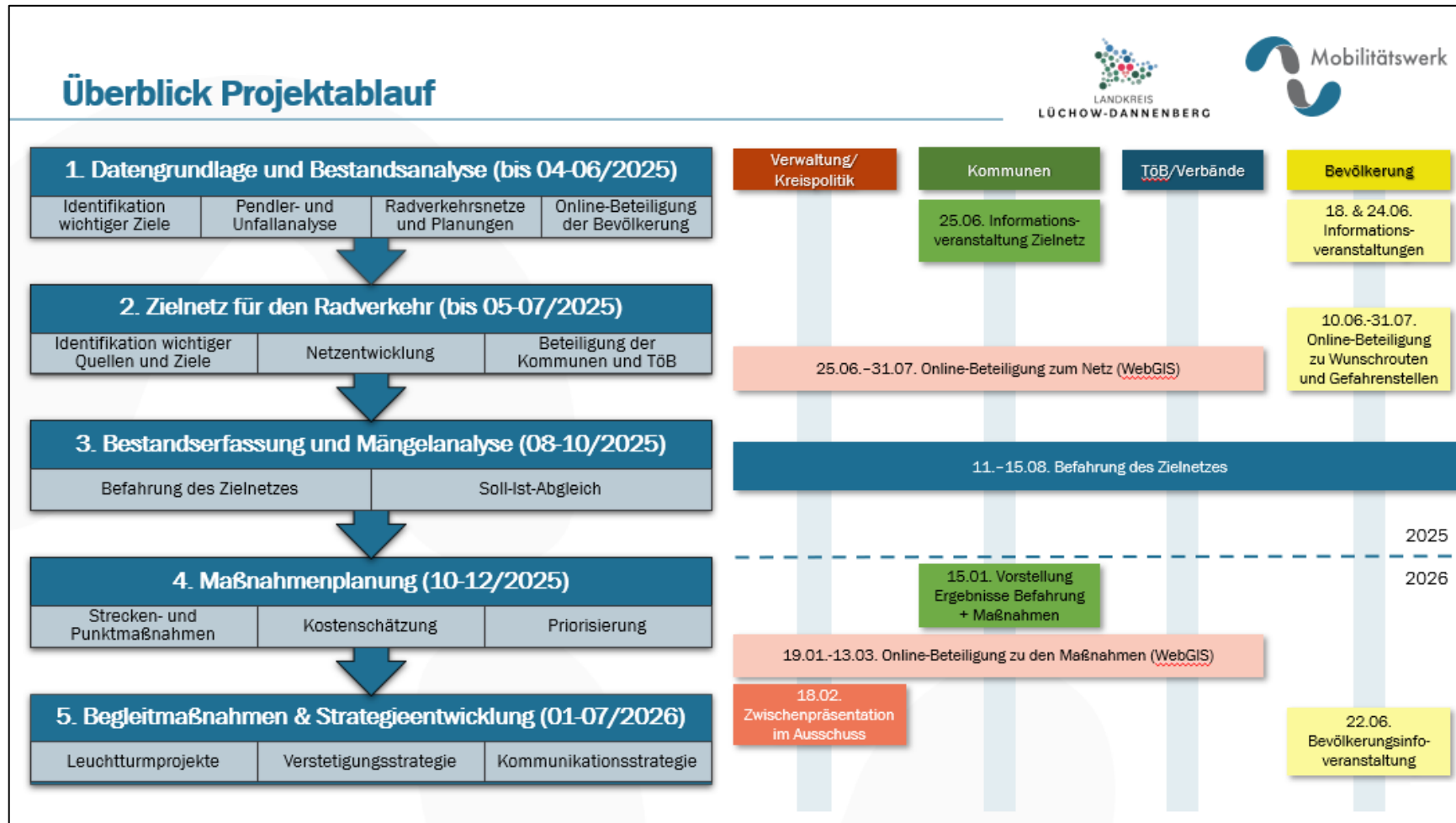
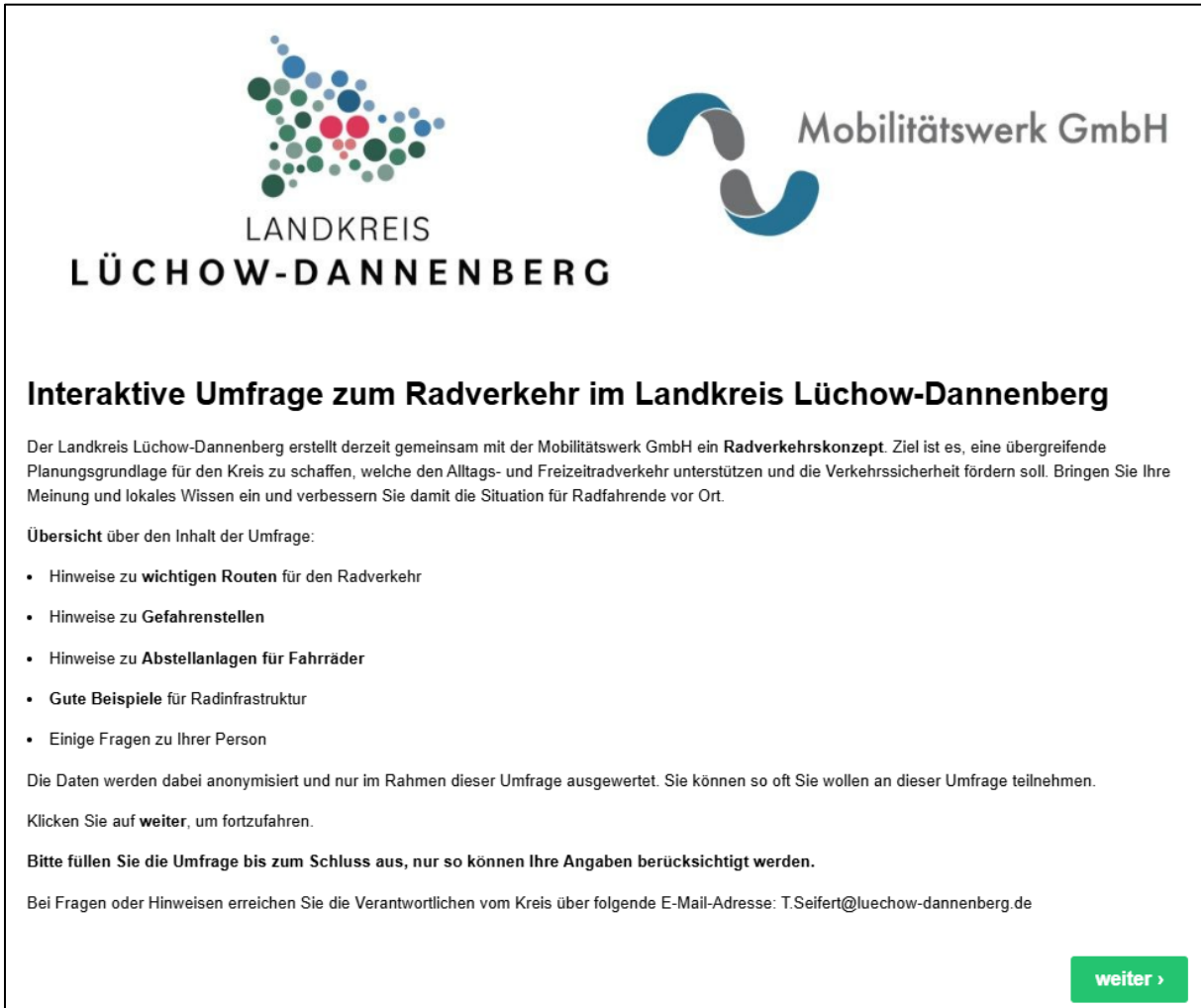


Abbildung 14: Übersicht zu den Beteiligungsformaten während der Konzepterstellung

5.2 Öffentlichkeit

5.2.1 Online-Beteiligung im Rahmen der Bestandserfassung

Vom 10. Juni bis 31. Juli 2025 hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, sich über eine kartenbasierte **Online-Umfrage** aktiv zu beteiligen und ihre Ortskenntnisse in den Planungsprozess einzubringen.



The screenshot shows the start page of an interactive survey titled "Interaktive Umfrage zum Radverkehr im Landkreis Lüneburg-Dannenberg". It features the logos of the Landkreis Lüneburg-Dannenberg and Mobilitätswerk GmbH. The text explains that the survey is part of a joint effort to create a cycling concept for the district. It lists the survey content: important routes, danger spots, parking facilities, good examples of infrastructure, and personal questions. It also states that data is anonymized and provides an email address for questions: T.Seifert@luechow-dannenberg.de. A green "weiter" button is at the bottom right.

Interaktive Umfrage zum Radverkehr im Landkreis Lüneburg-Dannenberg

Der Landkreis Lüneburg-Dannenberg erstellt derzeit gemeinsam mit der Mobilitätswerk GmbH ein **Radverkehrskonzept**. Ziel ist es, eine übergreifende Planungsgrundlage für den Kreis zu schaffen, welche den Alltags- und Freizeitradverkehr unterstützen und die Verkehrssicherheit fördern soll. Bringen Sie Ihre Meinung und lokales Wissen ein und verbessern Sie damit die Situation für Radfahrende vor Ort.

Übersicht über den Inhalt der Umfrage:

- Hinweise zu **wichtigen Routen** für den Radverkehr
- Hinweise zu **Gefahrenstellen**
- Hinweise zu **Abstellanlagen für Fahrräder**
- **Gute Beispiele** für Radinfrastruktur
- Einige Fragen zu Ihrer Person

Die Daten werden dabei anonymisiert und nur im Rahmen dieser Umfrage ausgewertet. Sie können so oft Sie wollen an dieser Umfrage teilnehmen.

Klicken Sie auf **weiter**, um fortzufahren.

Bitte füllen Sie die Umfrage bis zum Schluss aus, nur so können Ihre Angaben berücksichtigt werden.

Bei Fragen oder Hinweisen erreichen Sie die Verantwortlichen vom Kreis über folgende E-Mail-Adresse: T.Seifert@luechow-dannenberg.de

[weiter >](#)

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 und Flyer verteilt. Zusätzlich wurde die Umfrage auf der Webseite sowie über die Social-Media-Kanäle des Landkreises Lüneburg-Dannenberg verbreitet.

Insgesamt nahmen **346 Personen** an der Umfrage teil. Besonders stark vertreten waren die Altersgruppen 31-40, 41-50 und 51-65 (vgl. Abbildung 16).

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

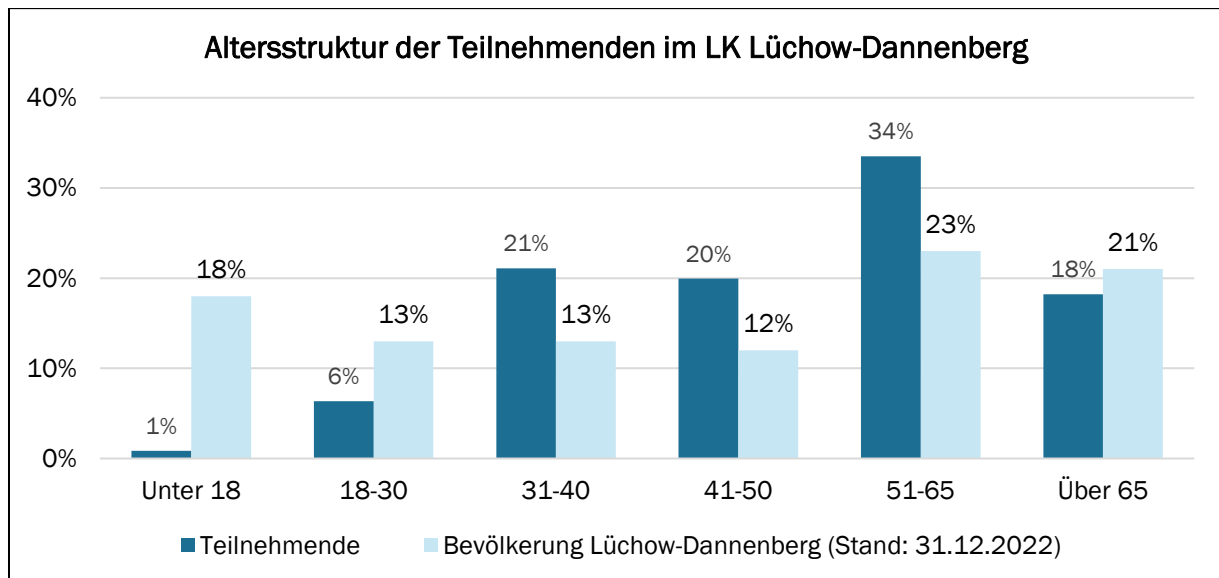


Abbildung 16: Altersverteilung der Umfrage-Teilnehmenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Landkreis

Wunschrouten

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

Insgesamt wurden **307 Wunschrouten** eingetragen, die in Abbildung 17 gebündelt dargestellt sind. Für jede Strecke konnten ein oder mehrere Wegezwecke angegeben werden (vgl. Abbildung 18). Etwa zwei Drittel der Wunschverbindungen wurden dabei als Arbeits- und/oder Schulwege oder Wege für sonstige Erledigungen markiert.

Besonders häufig wurden folgende Verbindungen genannt:

- Hitzacker (Elbe) – Neu Darchau
- Woltersdorf – Lemgow

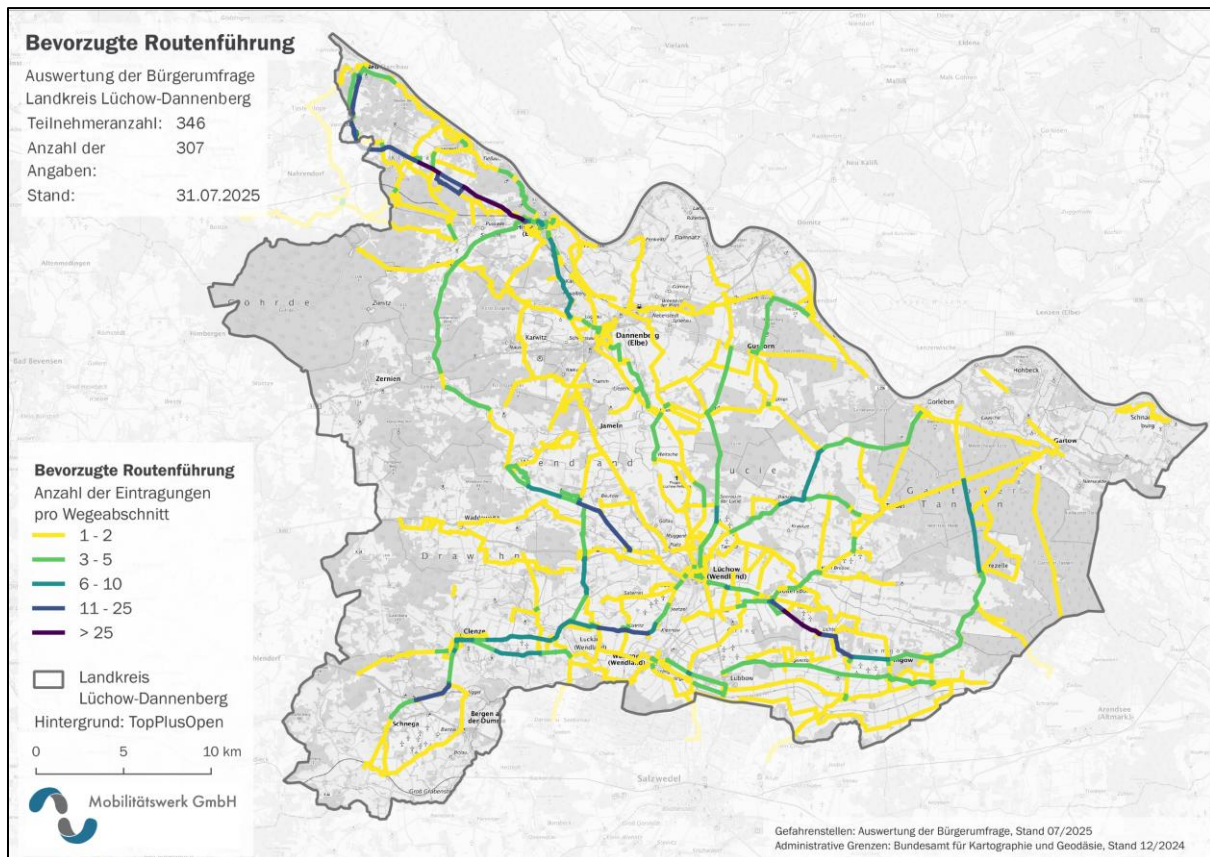


Abbildung 17: Ergebnis der Bürgerbeteiligung – Wunschverbindungen

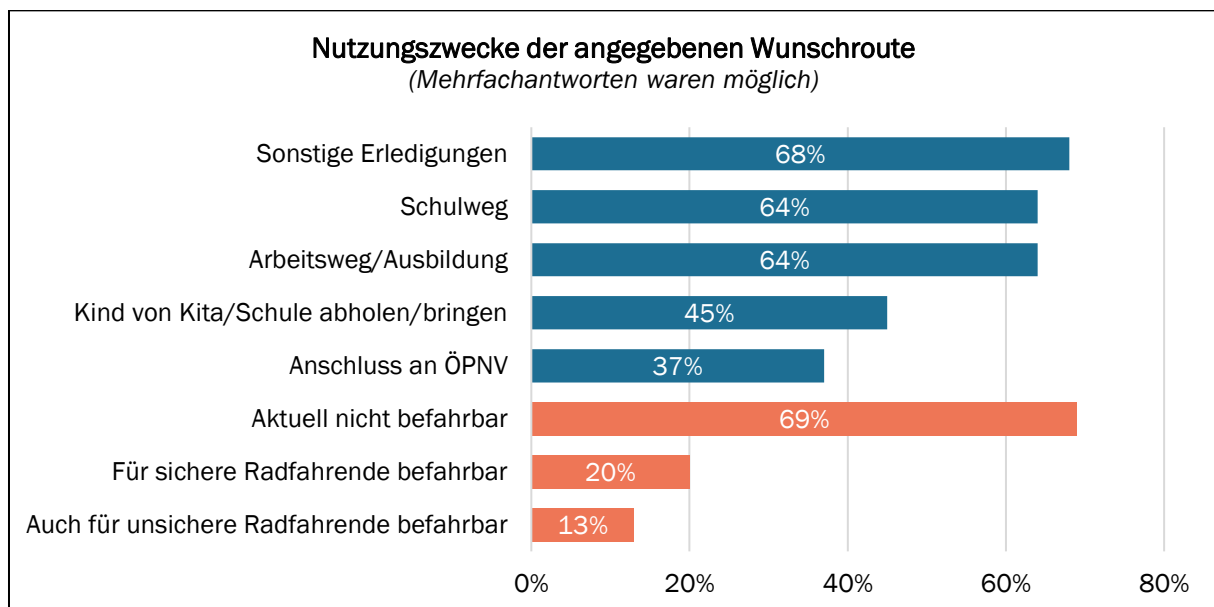


Abbildung 18: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Eingetragene Wunschrouten nach Kategorien

Gefahrenstellen

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, auf einer Karte Orte zu markieren, an denen sie sich beim Radfahren unsicher oder gefährdet fühlen. Insgesamt wurden **435 Gefahrenstellen** eingetragen (vgl. Abbildung 19 und Abbildung 20). Diese wurden anschließend in streckenbezogene und punktuelle Gefahrenstellen unterteilt. Mehrfachantworten waren möglich.

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

- fehlende Radinfrastruktur (52 %),
- bestehende Radinfrastruktur ist zu schmal oder die Oberfläche in schlechtem Zustand (23 %).

Räumliche Schwerpunkte der gemeldeten Gefahrenstellen sind:

- zwischen Dannenberg (Elbe) und Neu Darchau,
- Häufungen in und um Lüchow.

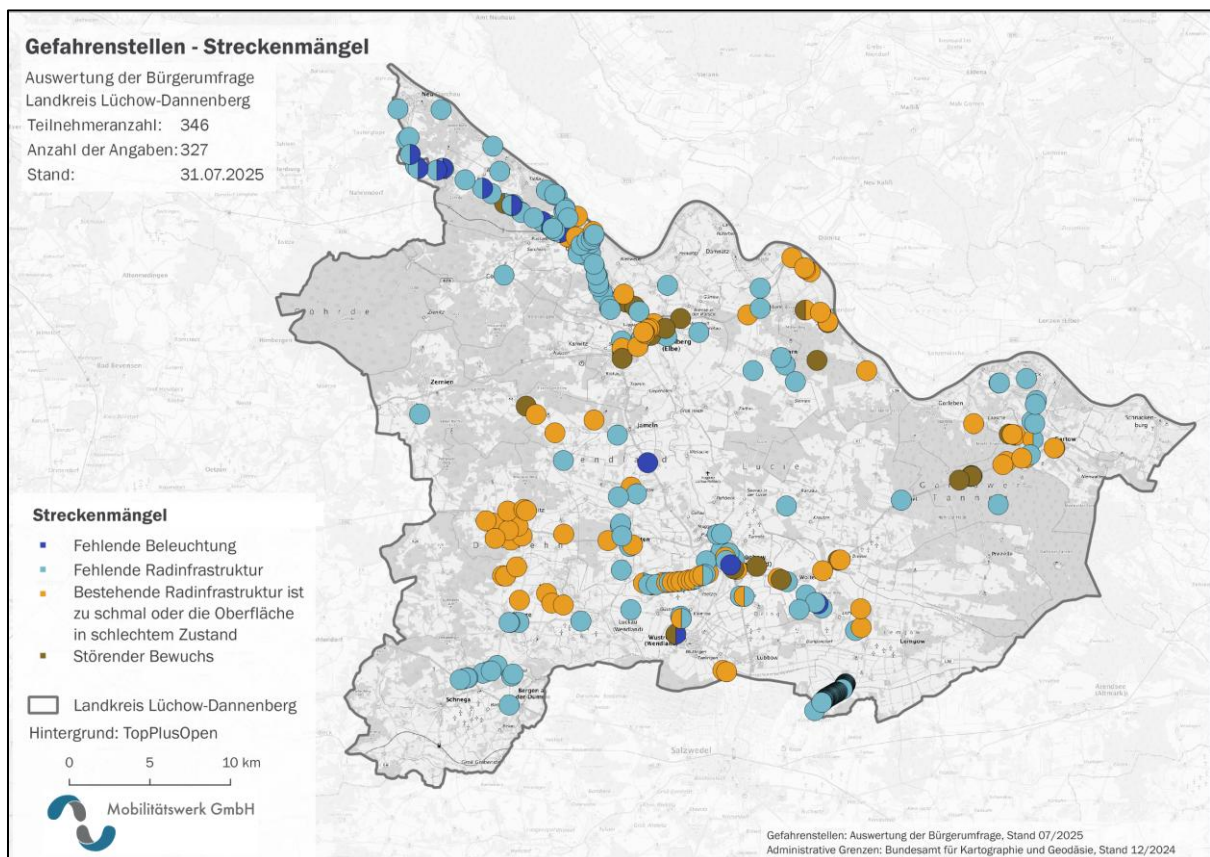


Abbildung 19: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der streckenbezogenen Gefahrenstellen

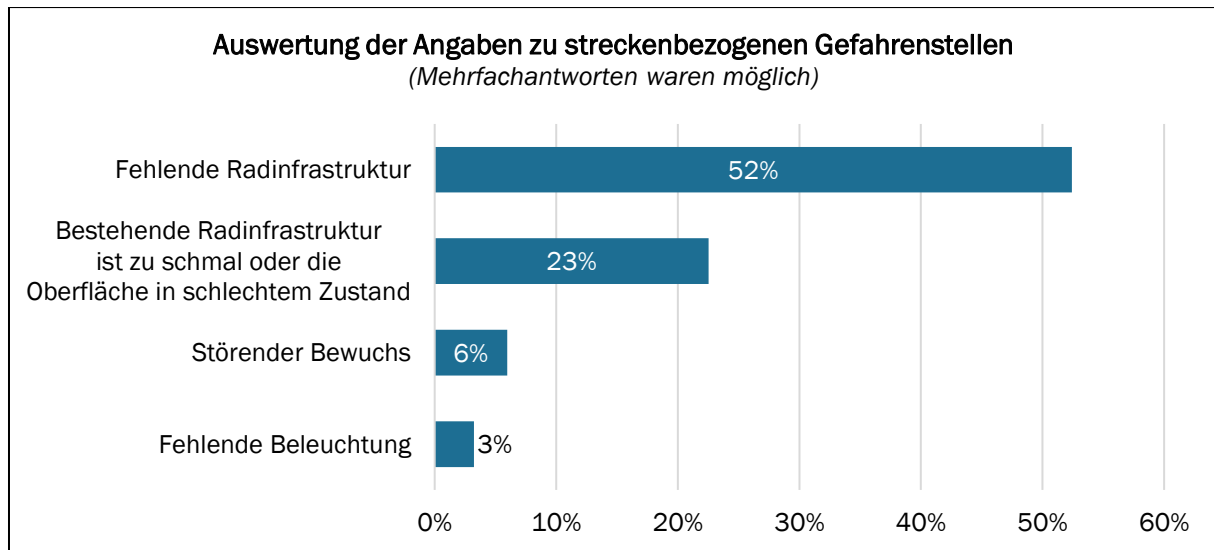


Abbildung 20: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Streckenbezogene Gefahrenstellen nach Kategorien

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

- gefährliche/unübersichtliche Kreuzungen oder fehlende Querungshilfe (31 %),
- Sonstiges (11 %).

Räumliche Schwerpunkte dieser Meldungen sind:

- zwischen Dannenberg (Elbe) und Neu Darchau,
- Häufungen in und um Lüchow und Dannenberg (Elbe).

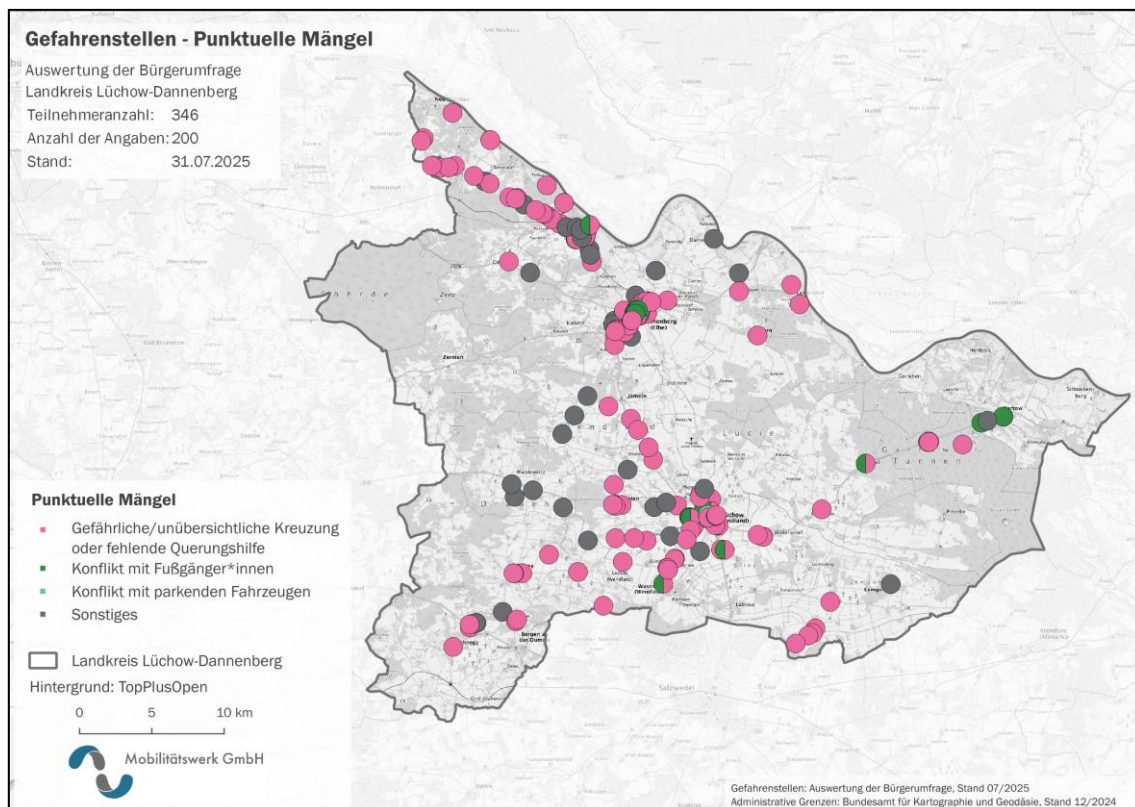


Abbildung 21: Ergebnis der Bürgerbeteiligung - Verteilung der punktuellen Gefahrenstellen

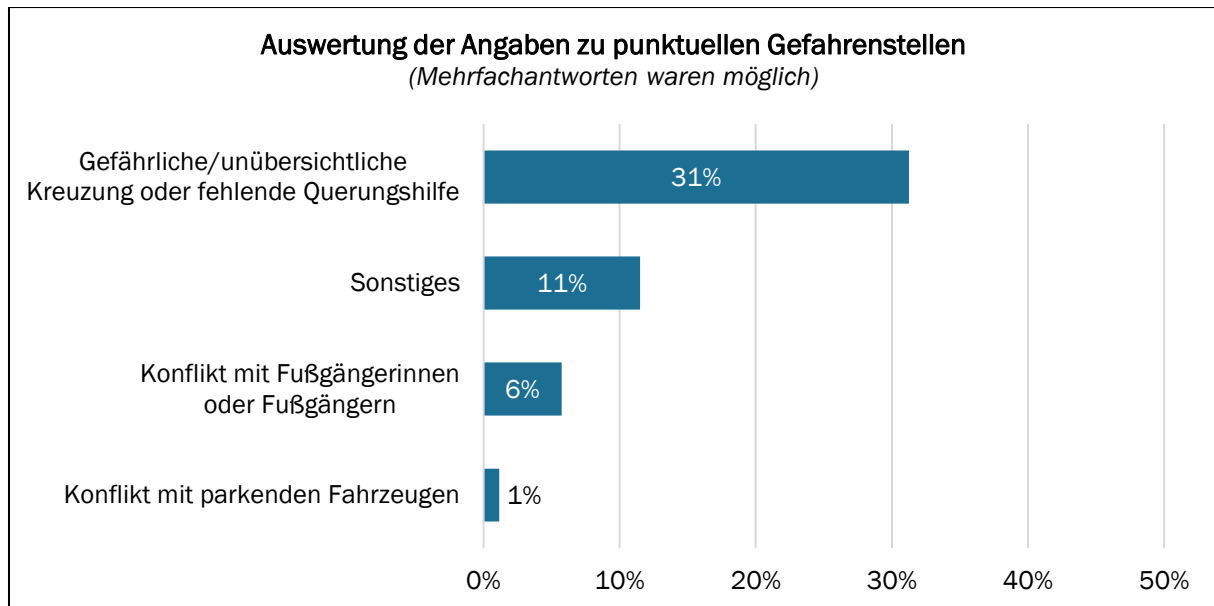


Abbildung 22: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Punktueller Gefahrenstellen nach Kategorien

Radabstellanlagen

Im Rahmen der Umfrage konnten die Teilnehmenden auch **Hinweise zu bestehenden oder gewünschten Radabstellanlagen** geben. Insgesamt wurden **28 Hinweise** eingereicht (vgl. Abbildung 23). Am häufigsten wurde das Fehlen von Abstellanlagen (79 %) und der Wunsch nach Wetzterschutz für vorhandene Anlagen geäußert (21 %) (vgl. Abbildung 24).

Besonders auffällig sind die Rückmeldungen entlang der B 493 sowie in einigen Ortschaften, wo der Bedarf an attraktiven Abstellanlagen in geeigneter Anzahl besonders hoch erscheint.

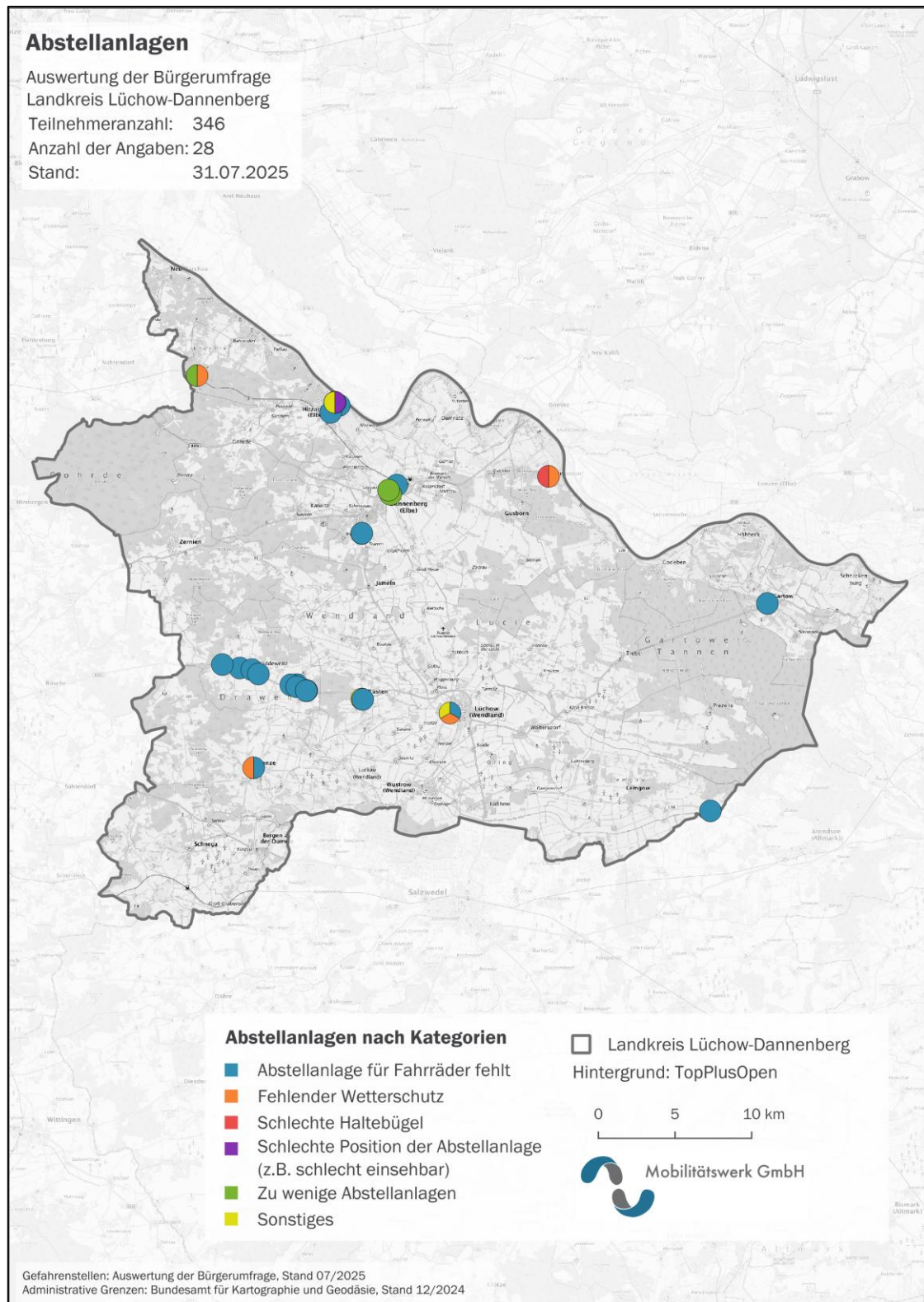


Abbildung 23: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der eingetragenen Abstellanlagen

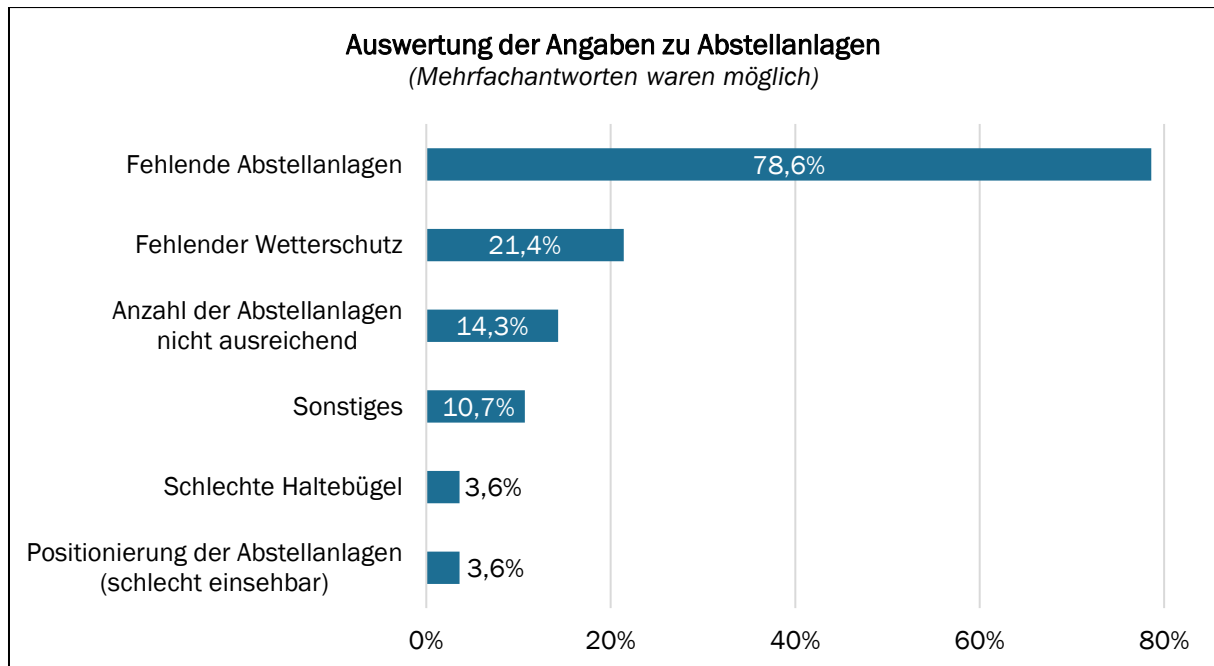


Abbildung 24: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu Abstellanlagen nach Kategorien

Gute Beispiele für Radinfrastruktur

In der Umfrage konnten die Teilnehmenden auch **positive Beispiele für bestehende Radinfrastruktur** im Landkreis Lüchow-Dannenberg benennen. Insgesamt gingen **20 Hinweise** ein (vgl. Abbildung 25). Mehr als drei Viertel dieser Rückmeldungen bezogen sich auf besonders gut ausgebaute Streckenabschnitte, in und um Wustrow sowie Lüchow (vgl. Abbildung 25).

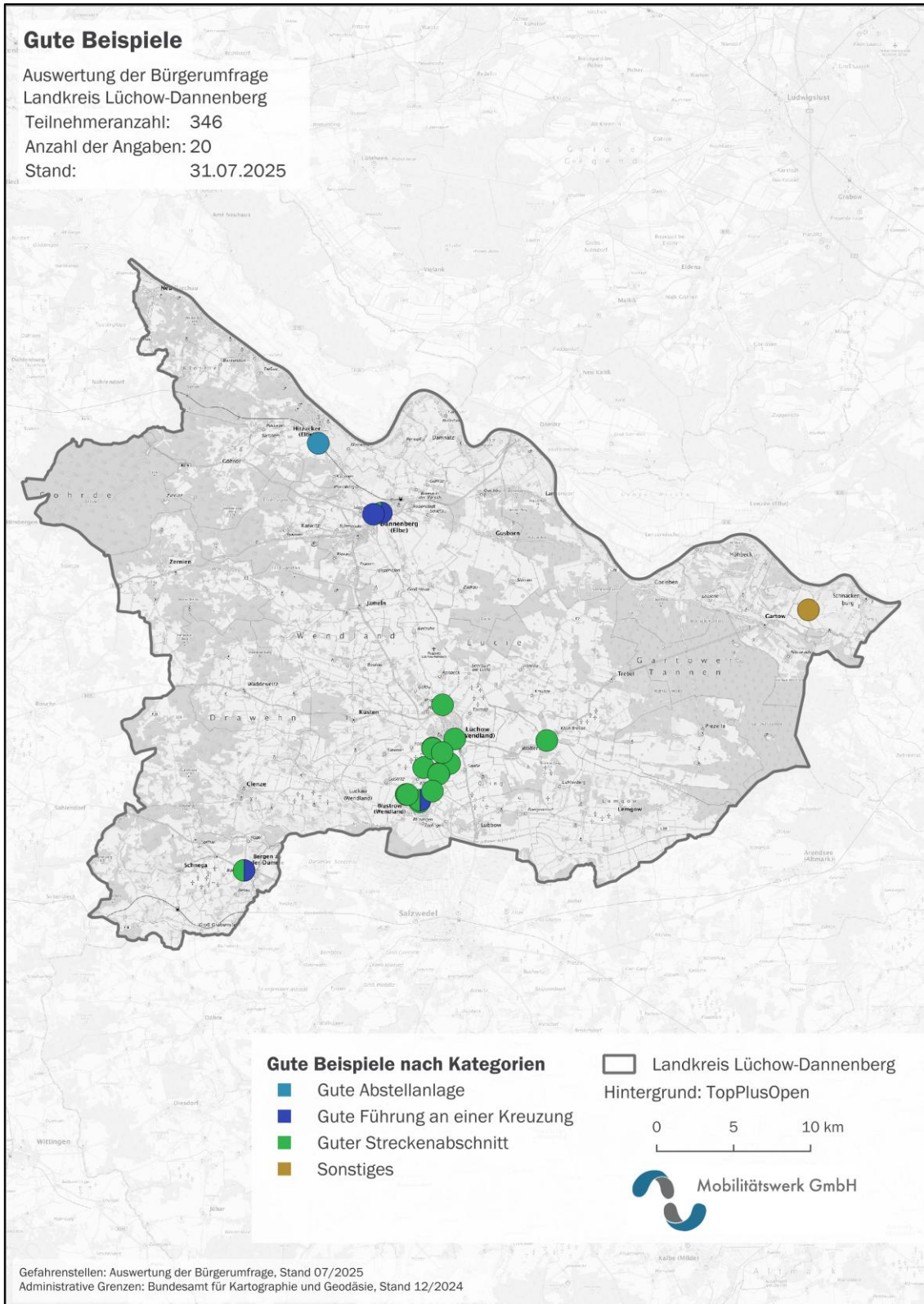


Abbildung 25: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Verteilung der eingetragenen guten Beispiele für Radinfrastruktur

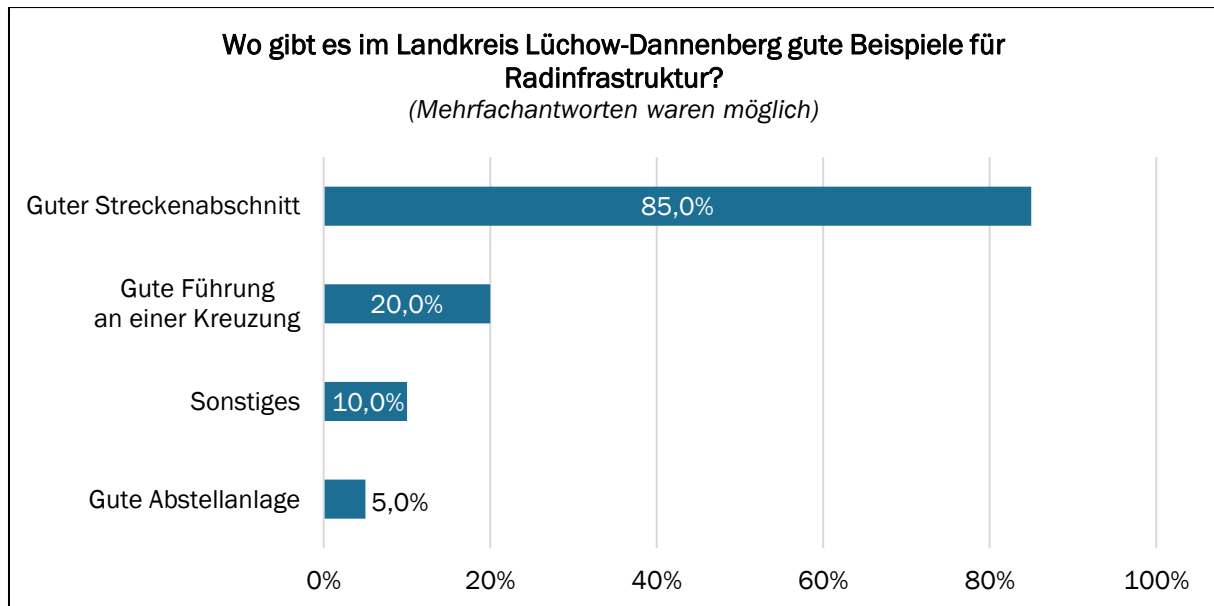


Abbildung 26: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu guten Beispielen für Radinfrastruktur nach Kategorien

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 217 Antworten ein (die Frage war optional). Am häufigsten wurden Sicherheitsaspekte und das Fehlen sicherer Radwege als Hürde genannt, gefolgt von schlechter Qualität von Radwegen.

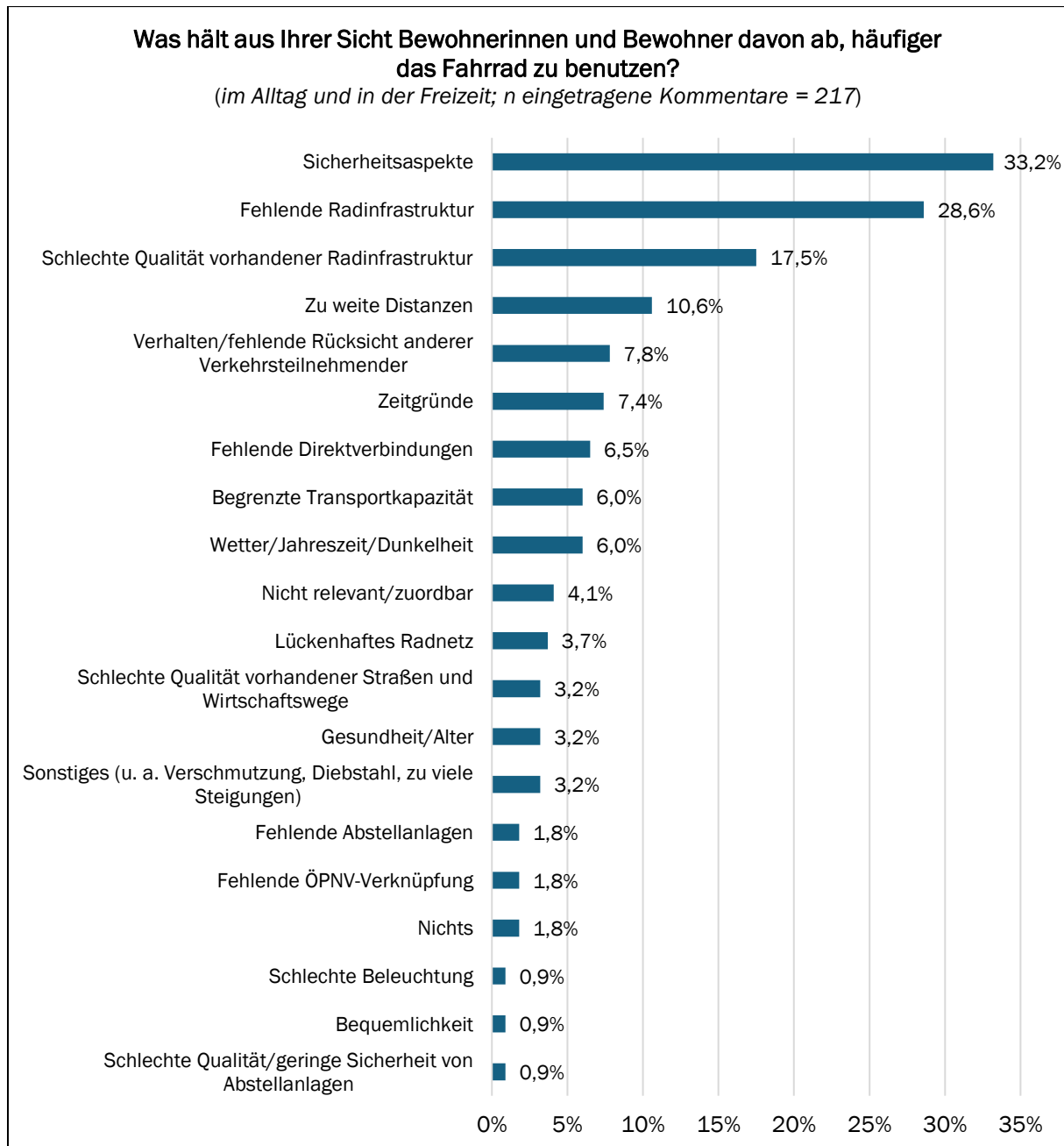


Abbildung 27: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Gründe für Nicht-Nutzung des Fahrrades

5.2.2 Informationsveranstaltungen

Die Bevölkerungsbeteiligung wurde mit **zwei Informationsveranstaltungen am 18. Juni 2025 in Dannenberg (Elbe) sowie am 24. Juni 2025 in Hitzacker (Elbe)** verbunden. Eröffnet wurden die Veranstaltungen durch eine Ansprache von Radverkehrskoordinator Tilmann Seifert zum Hintergrund des Radverkehrs und den Aktivitäten des Landkreises im Bereich Radverkehr. Anschließend wurde durch das Planungsbüro Mobilitätswerk GmbH das Vorgehen zur Konzepterstellung sowie der aktuelle Bearbeitungsstand des Zielnetzentwurfs vorgestellt. Zum Abschluss gab es für die Teilnehmenden noch die Möglichkeit, ihre Wünsche und Vorstellungen zum Radverkehrskonzept zu äußern sowie an Karten einzuzeichnen, welche Routen ihnen für den Radverkehr wichtig erscheinen und wo kritische Stellen für Radfahrende vorliegen.

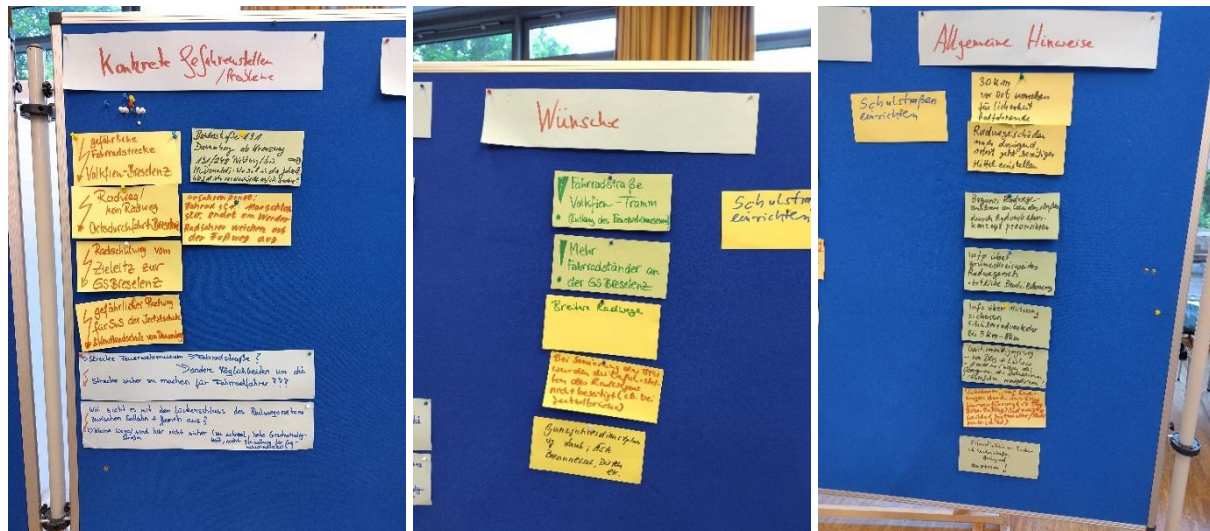


Abbildung 28: Impressionen von einer Informationsveranstaltung im Juni 2025

Am **22. Juni 2026** fand in **Lüchow (Wendland)** eine **weitere Bevölkerungsinfoveranstaltung** statt. Diese lag zeitlich zwischen der Maßnahmenbeteiligung der Kommunen sowie Träger öffentlicher Belange und der Fertigstellung des Radverkehrskonzepts. Dabei wurde ein Rückblick zur Erstellung des Konzepts mit besonderem Fokus auf die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Maßnahmenarbeit vorgestellt. Im Anschluss gab es in einer offenen Diskussionsrunde die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen. Neben Fragen zum Konzept wurden dabei auch Wünsche für die zukünftige Radverkehrsentwicklung im Landkreis, wie z. B. der Einsatz farblicher Furtmarkierungen und der verstärkte Einsatz von Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h, geäußert.

5.3 Kommunen und Träger öffentlicher Belange

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

5.3.1 Beteiligung zum Zielnetzentwurf

Ziel der **ersten Beteiligungsphase** vom 10. Juni bis zum 31. Juli 2025 war es, die Qualität und Praxistauglichkeit des vorgelegten **Zielnetzentwurfs** zu überprüfen. Im Fokus stand dabei die Bewertung der vorgeschlagenen Verbindungen auf Kreisebene.

Neben den **Gemeinden und Samtgemeinden** wurden folgende Akteure als **Träger öffentlicher Belange (TöB)** zur Beteiligung aufgefordert:

- Betroffene Fachdienste der Landkreisverwaltung (Kreisstraßen, Straßenverkehr, Schulen und Bildung)
- Nachbarlandkreise (Landkreis Lüneburg, Landkreis Prignitz, Landkreis Uelzen, Altmarkkreis Salzwedel, Landkreis Ludwigslust-Parchim, Landkreis Stendal)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
- Wasserverbände Wendland-Höhbeck und Dannenberg-Hitzacker
- Landesforstämter Göhrde, Oerrel und Sellhorn
- Urlaubregion Wendland.Elbe und Naturpark Wendland.Elbe
- Verkehrswacht Lüchow-Dannenberg e.V. und Polizei Lüchow
- ADFC Lüchow-Dannenberg
- Wendland Regionalmarketing und Wirtschaftsförderung

Über eine **interaktive Online-Karte** (vgl. Abbildung 29) hatten die Beteiligten die Möglichkeit, die vorgeschlagenen Strecken innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs zu prüfen. 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.

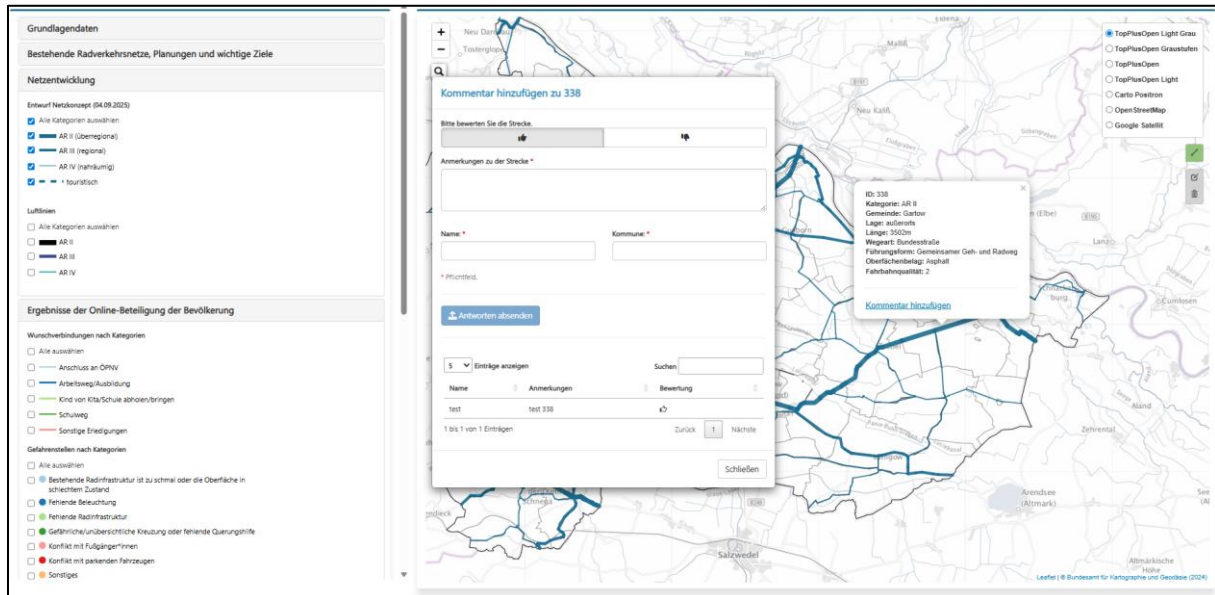


Abbildung 29: Interaktive Online-Karte mit Kommentarfunktion

Für die Gemeinden und Samtgemeinden wurde zusätzlich am 25. Juni 2025 eine **Informationsveranstaltung** im Kreishaus in Lüchow angeboten, in der das Vorgehen bei der Zielnetzentwicklung sowie bei der weiteren Konzepterstellung vorgestellt wurde.

Insgesamt gingen in dieser ersten Beteiligungsphase **15 Anmerkungen, 12 eingetragene Alternativen und 7 Hinweise auf Planungen** 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).

5.3.2 Beteiligung zu den Maßnahmenentwürfen

Nach Finalisierung des Zielnetzes, einer Bestandsaufnahme durch Befahrung und der Entwicklung erster Maßnahmenentwürfe, folgte eine **zweite Beteiligungsrunde**. In einem **Maßnahmenworkshop** für Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen am 15.01.2026 wurden die Ergebnisse der Bestandserfassung sowie das Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung vorgestellt:

Dieser Workshop markierte zugleich den Start der **Online-Beteiligung zu den Maßnahmenentwürfen**. Zielgruppe waren die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden und Samtgemeinden sowie ausgewählte Trägern öffentlicher Belange (TöB). Die Online-Beteiligung fand im Zeitraum vom 19. Januar bis 13. März 2026 statt.

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit:

- die Maßnahmen auf den jeweiligen Gemarkungen 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.



Abbildung 30: Beispiel-Darstellung Maßnahmenentwürfe (hier: bei Küsten)

Im Rahmen der Online-Beteiligung zu den Maßnahmenentwürfen gingen Rückmeldungen von acht Kommunalvertretern sowie sechs Vertretern von Trägern öffentlicher Belange beziehungsweise angrenzenden Landkreisen ein. Insgesamt wurden **166 Hinweise zu Streckenmaßnahmen** und **38 Hinweise zu Punktmaßnahmen** abgegeben.

Die Rückmeldungen wurden durch die Mobilitätswerk GmbH auf ihre fachliche Relevanz geprüft und beurteilt. Anschließend wurden diese Einschätzungen mit dem Landkreis abgestimmt und die Maßnahmenempfehlungen angepasst. Auf dieser Grundlage wurden beispielsweise eine Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion in Breselenz sowie Maßnahmen zur Prüfung des Anbringens von Piktogrammketten auf der K 36 südöstlich von Tießau ergänzt.

6 Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis

6.1 Wichtige Quellen und Ziele für den Radverkehr

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr soll die **wichtigen Quellen und Ziele** für den Radverkehr verbinden. Neben allen Städten und Gemeinden werden folgende weitere Einrichtungen und Orte angebunden:

- Orte > 250 Einwohnenden,
- Schulstandorte,
- Bahnhöfe und ZOB,
- große Gewerbegebiete bzw. Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten.

Alle eingebundenen Ziele können der folgenden Abbildung entnommen werden:

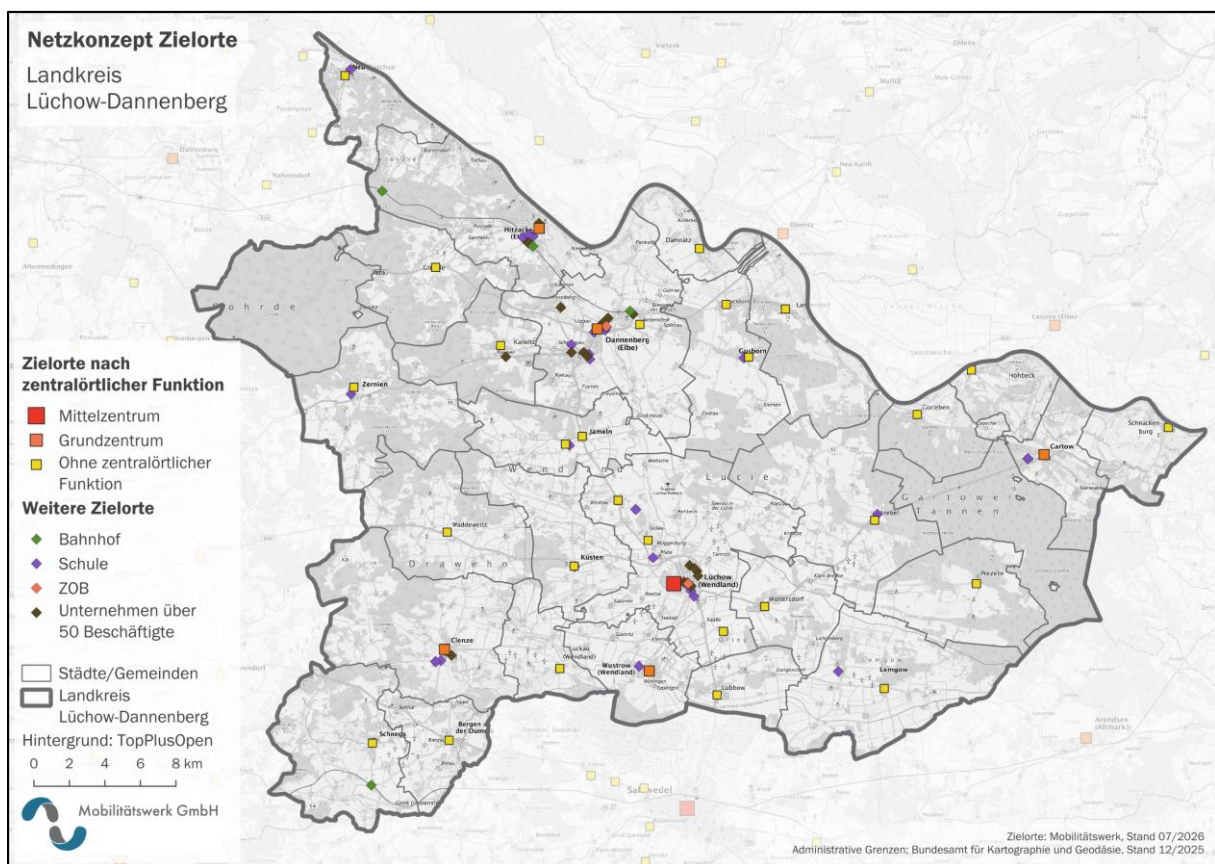


Abbildung 31: Wichtige Ziele für den Alltagsradverkehr

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 Kommunen ohne zentrale Funktion.

Das Zielnetz des Radverkehrskonzepts fokussiert sich mit Ausnahme des Elbradwegs auf den Alltagsradverkehr. Der Elbradweg wurde aufgrund seiner erhöhten Bedeutung für den Radverkehr in der Region einbezogen. Wenn es sich angeboten hat, wurden Alltagswege auf bestehende Führungen der touristischen Radrouten gelegt (vgl. Kapitel 6.2.2). Eine detaillierte Betrachtung des touristischen Radnetzes wurde im Rahmen dieses Radverkehrskonzepts nicht vorgenommen. Der Landkreis sieht hierfür eine separate Untersuchung vor, welche in den nächsten Jahren erstellt werden soll.

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 Landkreis Lüchow-Dannenberg durch Luftlinienverbindungen zu einem sogenannten **Luftliniennetz** verknüpft. Gemäß den RIN erfolgte anschließend die Zuordnung jeder Verbindung zu einer Verbindungsfunktionsstufe – basierend auf ihrer funktionalen Bedeutung innerhalb des Netzes (vgl. Abbildung 32 und Tabelle 10). 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.

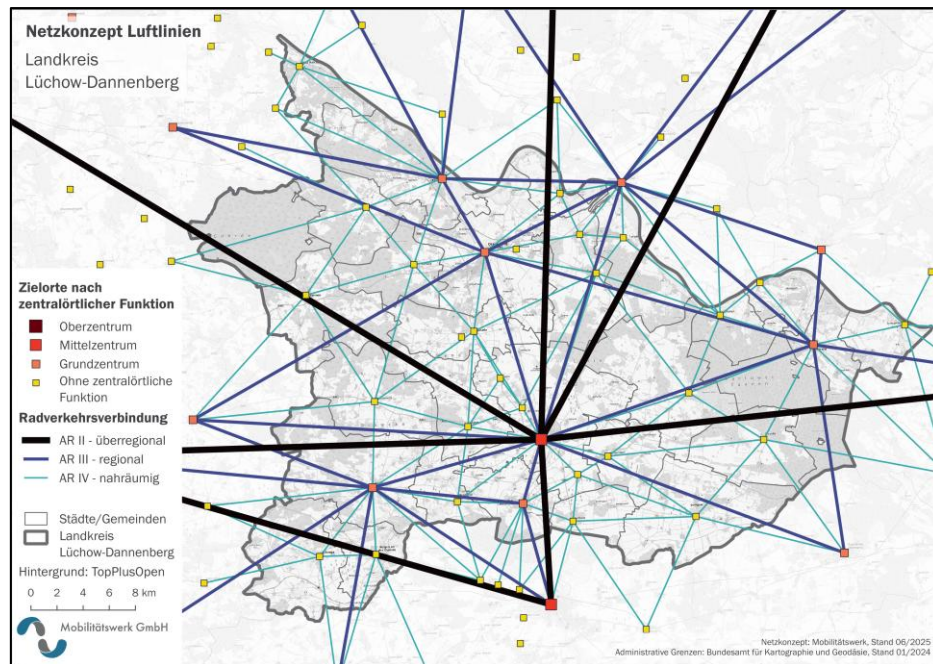


Abbildung 32: Luftliniennetz (zur Veranschaulichung nur für die zwei höchsten Verbindungsfunktionsstufen)

Tabelle 10: Netzkategorien im Zielnetz für den Landkreis²³

Netzkategorie		Beschreibung
AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung	- Alltagsverkehr, Verbindungen von >10 km - Geeignet zwischen Mittel- und Oberzentren
AR III	Regionale Radverkehrsverbindung	- Verbindung von Grund- und Mittelzentren - Verbindung zwischen Grundzentren
AR IV	Nähräumige Radverkehrsverbindung	Verbindung von Kommunen ohne zentralörtliche Funktion untereinander und mit Grundzentren

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 Deichwege (vgl. Abbildung 33).

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

- vorhandene Radinfrastruktur,
- bereits ausgewiesene Radrouten (vgl. Kapitel 4.6),
- bestehende Planungen zum Ausbau von Radwegen (vgl. Kapitel 4.7).
- von der Bevölkerung genannte Wunschrouten aus der Online-Beteiligung mit häufiger Nennung (vgl. Kapitel 5.2),

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

- Vollständige Anbindung aller Kommunen mit **mehr als 250 Einwohnenden** im Landkreis,
- Erschließung von Bahnhöfen, ZOB, Schulen und
- **Unternehmen** mit mehr als 50 Mitarbeitenden.

²³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010)

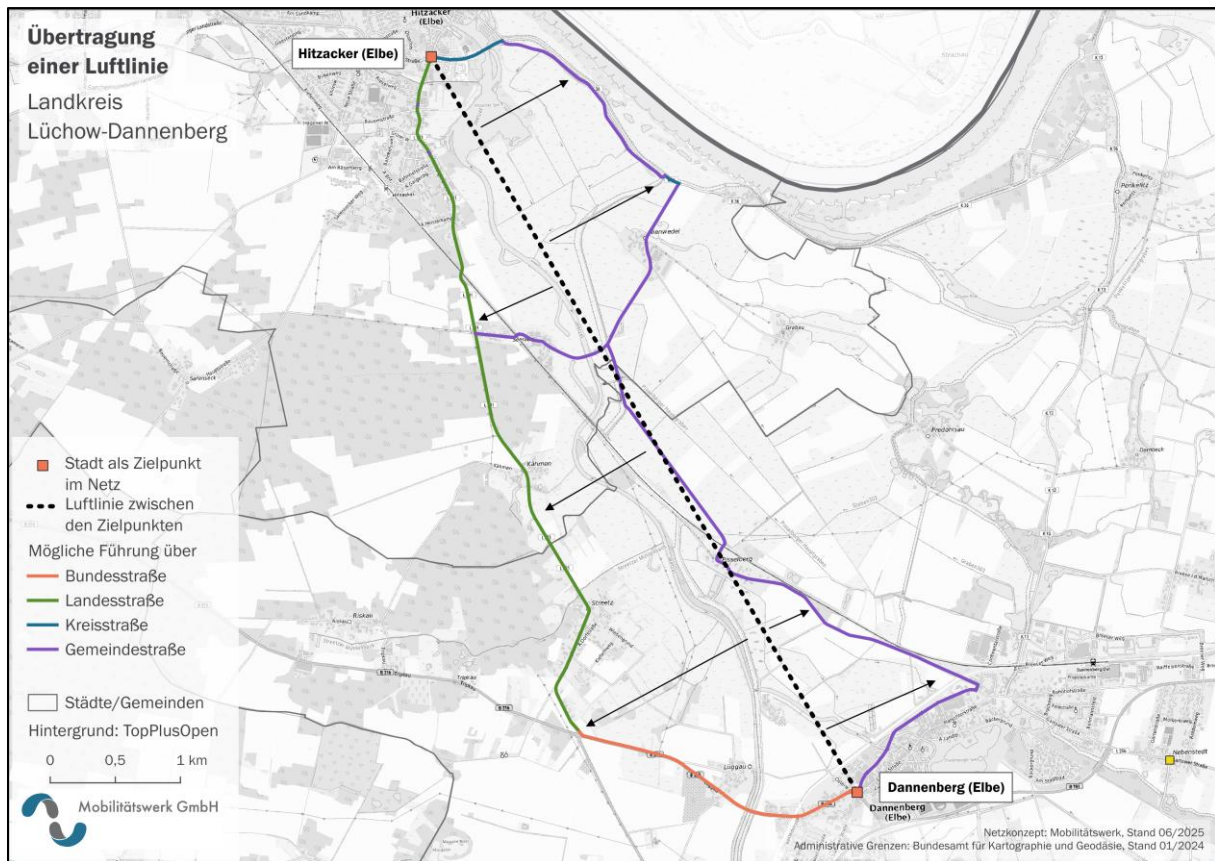


Abbildung 33: Beispiel für mehrere mögliche Wegeführungen beim Übertragen einer Wunschlinie auf bestehende Wege

6.2.3 Beteiligung zum Zielnetzentwurf

Der Entwurf des Zielnetzes wurde anschließend den relevanten Gemeinden und Samtgemeinden sowie weiteren Trägern öffentlicher Belange vom 10. Juni bis zum 31. Juli 2025 zur Prüfung zur Verfügung gestellt (vgl. Kapitel 5.3.1).

6.3 Finales Zielnetz

Das **finale Zielnetz für den Alltagsradverkehr** im Landkreis Lüchow-Dannenberg umfasst **insgesamt 717 km** und ist in Abbildung 34 dargestellt. Innerhalb des Zielnetzes entfallen 121 km auf überregionale Verbindungen und rund 209 km auf regionale Verbindungen. Den größten Anteil bilden jedoch nähräumige Verbindungen mit etwa 375 km.

Tabelle 11: Unterteilung der Netzkategorien

Netzkategorie		Beschreibung	Zielnetz-länge
AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung	- Alltagsverkehr, Verbindungen von >10 km - Geeignet zwischen Mittel- und Oberzentren	121 km
AR III	Regionale Radverkehrsverbindung	- Verbindung von Grund- und Mittelzentren - Verbindung zwischen Grundzentren	209 km
AR IV	Nähräumige Radverkehrsverbindung	Verbindung von Kommunen ohne zentralörtliche Funktion untereinander und mit Grundzentren	375 km
-	Touristisch	Abschnitte des Elbradwegs mit parallel verlaufenden Alltagsverbindungen	(12 km)
Gesamtlänge Radverkehrszielnetz			717 km

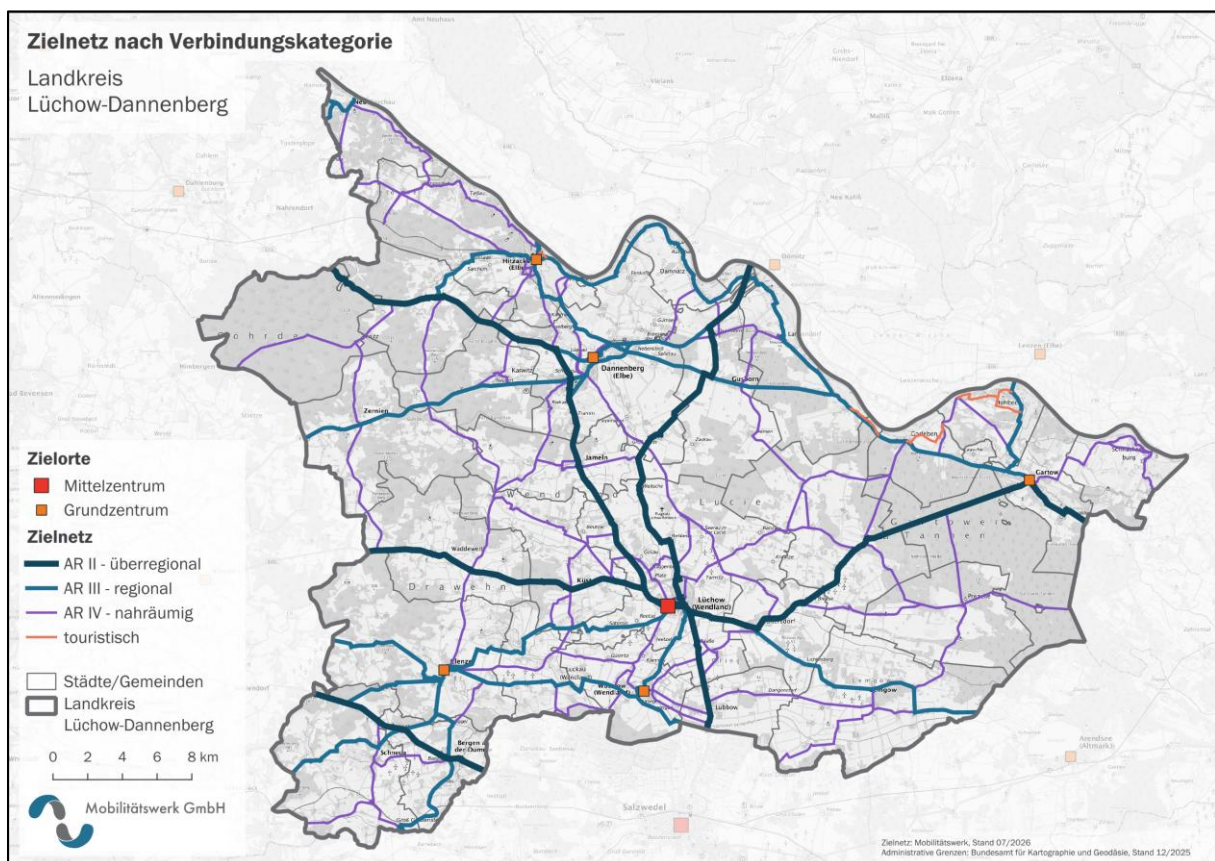


Abbildung 34: Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg

7 Bestandserfassung

7.1 Befahrung

Im August 2025 wurde das **Zielnetz für den Radverkehr** im Landkreis mit E-Bikes und auf klassifizierten Straßen mit Pkw **vollständig befahren**. Dabei waren drei Teams mit je zwei Personen im Einsatz, die parallel digitale Daten per Tablet erhoben und Bildmaterial mithilfe einer 360-Grad-Kamera aufzeichneten.

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 an Bahnhöfen und ZOB.



Abbildung 35: Eindrücke von der Befahrung

Das entstandene **Bildmaterial der 360-Grad-Kamera** ist öffentlich über die Plattform Mapillary zugänglich und dient als visuelle Grundlage für die weitere Planung und Bewertung der Infrastruktur. Über diesen Link gelangt man direkt zum erfassten Bildmaterial für den Landkreis Lüchow-Dannenberg: https://t1p.de/luechow_dannenberg



Abbildung 36: 360-Grad-Bilder auf der Plattform Mapillary

7.2 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 37 und Tabelle 12 zeigen die im Rahmen der Befahrung dokumentierten Führungsformen innerhalb des Zielnetzes. Auffällig dabei sind die großen Anteile an Mischverkehr mit Kfz (blau, 61 %) und baulichen Radverkehrsanlagen (lila, 25 %). Insgesamt 38 % der Verbindungen verlaufen auf baulich getrennten Wegen vom Kfz-Verkehr – dazu gehören neben baulichen Radverkehrsanlagen (z. B. gemeinsame Geh- und Radwege) auch Wirtschaftswege, Deichwege, Feld- oder Waldwege und Forstwege.

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 ERA 2010, um Abweichungen und Handlungsnotwendigkeiten zu identifizieren.

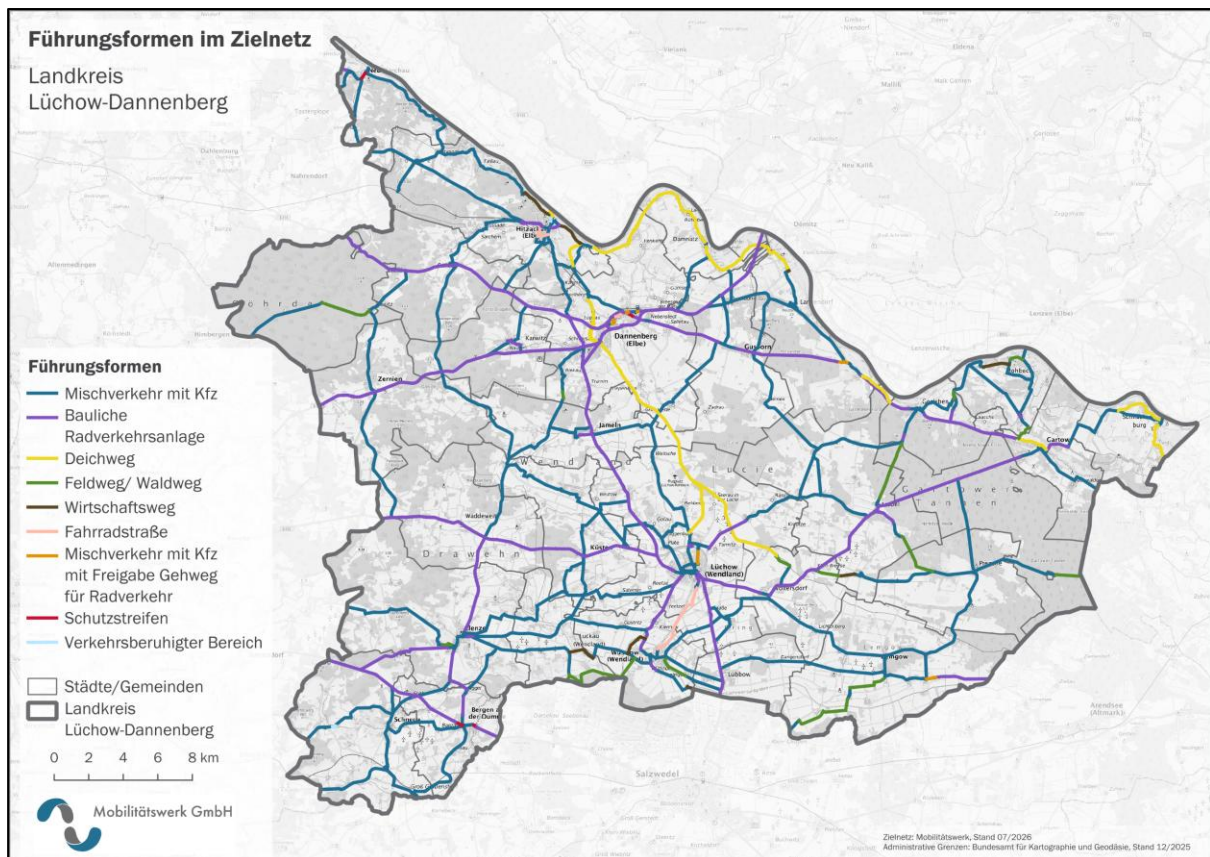


Abbildung 37: Führungsformen im Zielnetz

Tabelle 12: Anteil verschiedener Führungsformen im Zielnetz

Führungsform	Zielnetz	
	in km	in %
Mischverkehr mit Kfz	435,3	60,7
Bauliche Radverkehrsanlagen	176,5	24,6
Deichweg	54,1	7,5
Feldweg/Waldweg	29	4
Wirtschaftsweg	11,4	1,6
Fahrradstraße	6,3	0,9
Mischverkehr mit Kfz mit Freigabe Gehweg für Radverkehr	3,3	0,4
Schutzstreifen	1,3	0,2
Verkehrsberuhigter Bereich	0,6	0,1

7.3 Oberflächenbelag und -qualität

Im Rahmen der Streckenbefahrung wurden sowohl der vorhandene **Oberflächenbelag** (vgl. Abbildung 38) als auch die **Qualität der Oberfläche** (vgl. Abbildung 39) dokumentiert. Die Erfassung der Qualität basierte dabei auf einer visuellen Einschätzung sowie der Befahrbarkeit der Abschnitte. Mit dieser Methode war es möglich die Wege in der Gesamtbreite einzuschätzen, ohne direkt über die größten Unebenheiten fahren zu müssen, wie es bei einer Erfassung mittels Vibrationserkennung erforderlich wäre. Zudem wurden die Wege danach beurteilt, wie sich die Fahreigenschaften bei unterschiedlichen Wetterbedingungen ändern können.

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 eine Asphaltierung häufig nicht möglich ist. In Abbildung 40 sind Beispiele für die **Bewertung der Oberflächenqualität** dargestellt.

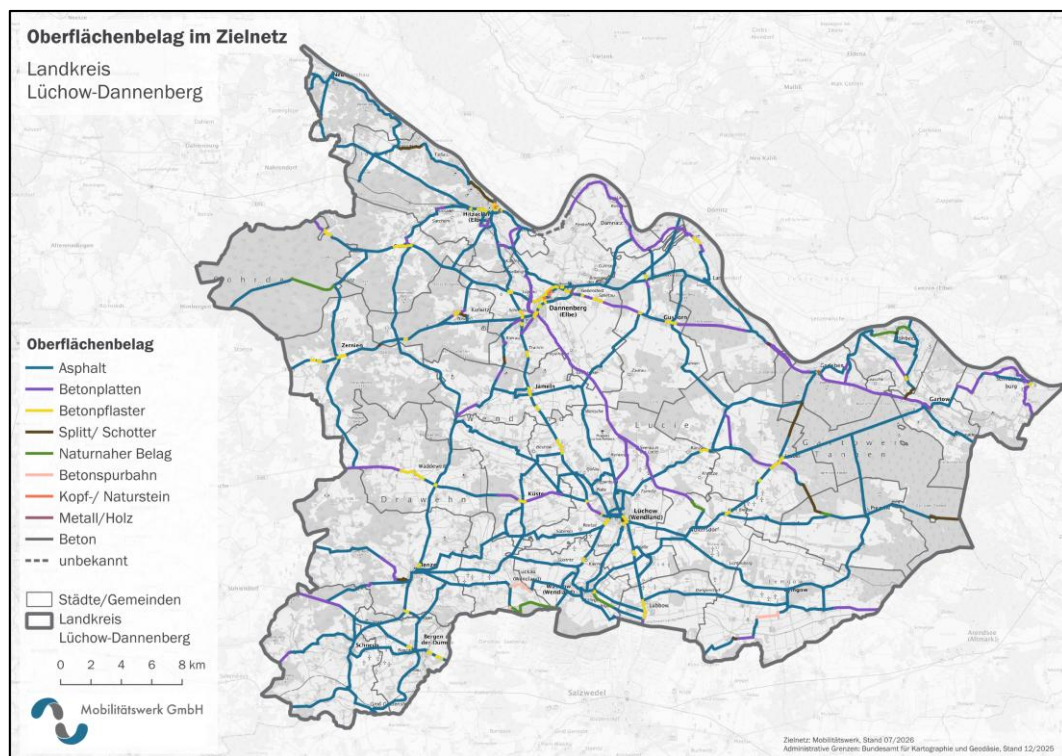


Abbildung 38: Oberflächenbelag im Zielnetz

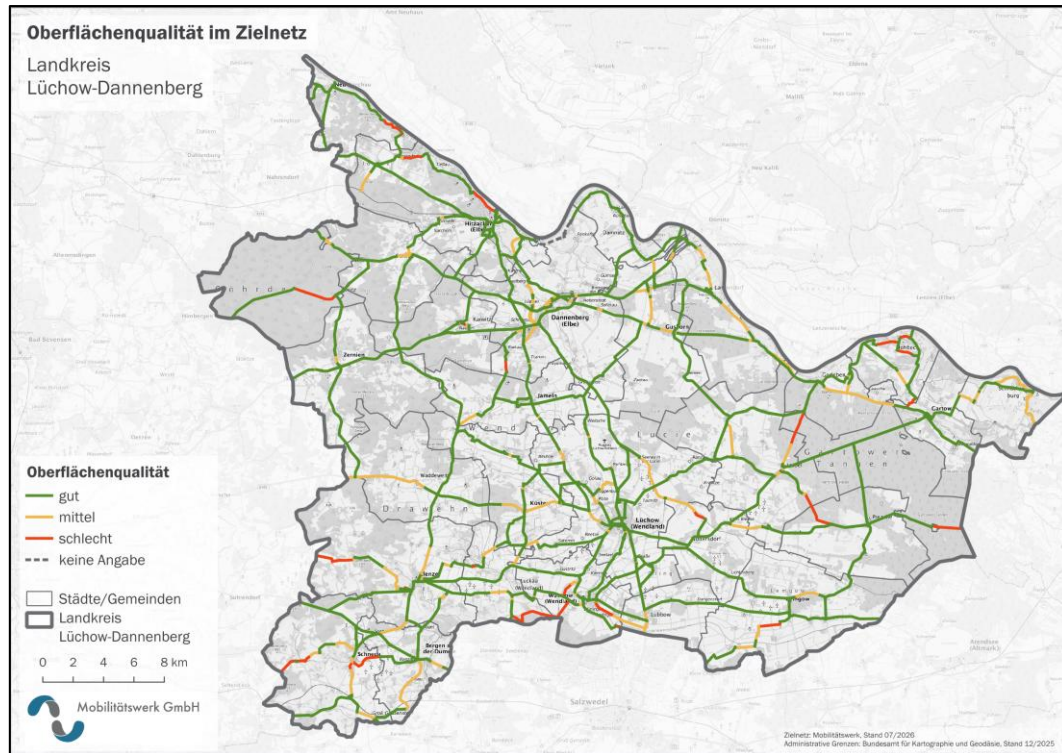


Abbildung 39: Oberflächenqualität im Zielnetz

Beispiele für Oberflächenqualität



Abbildung 40: Beispielbilder zur Bewertung der Oberflächenqualität

Die Tabelle 13 zeigt die 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 auf baulichen Radverkehrsanlagen zu erklären.

Tabelle 13: Anteil verschiedener Oberflächenbeläge im Zielnetz

Oberflächenbelag	Zielnetz	
	in km	in %
Asphalt	556	77,5
Betonplatten	103,7	14,4
Betonpflaster	23,6	3,3
Splitt/Schotter	13,2	1,8
Naturnaher Belag	11,8	1,6
Betonspurbahn	3,6	0,5
Kopf-/Naturstein	0,7	0,1
Metall/Holz	0,2	<0,1
Beton	< 0,1	<0,1
Unbekannt (nicht befahren)	4,9	0,7

Dies spiegelt sich auch in der folgenden Tabelle 14 wider. Die Oberflächenqualität wurde auf ca. 77 % der befahrenen Strecken als gut bis sehr gut bewertet.

Tabelle 14: Anteile und Längen der verschiedenen Oberflächenqualitäten im Zielnetz

Oberflächenqualität	Zielnetz	
	in km	in %
Gut bis sehr gut	552,4	77
Mittelmäßig	116,6	16,2
Schlecht bis sehr schlecht	43,8	6,1
Keine Angabe ²⁴	4,9	0,7

Die Ergebnisse zeigen, dass der Großteil der Radverkehrsverbindungen über asphaltierte Strecken verläuft, was grundsätzlich gute Voraussetzungen für komfortables und sicheres Radfahren bietet. Über drei Viertel der befahrenen Strecken weisen eine gute bis sehr gute Oberflächenqualität auf, während rund 6 % 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.

²⁴ 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.

7.4 Radabstellanlagen

Im Rahmen der Befahrung wurden **Bahnhöfe und ZOB** hinsichtlich **vorhandener Radabstellanlagen** überprüft. Bei bestehenden Anlagen wurden folgende Merkmale systematisch erfasst und dokumentiert:

- Typ der Abstellanlage,
- Anzahl der Stellplätze,
- Weitere Merkmale wie Überdachung oder zusätzliche Ausstattung (Schließfächer, Lademöglichkeiten für E-Bikes, ...).

Die notwendige Kapazität und Ausstattung von Radabstellanlagen hängen maßgeblich von der Frequentierung der Bahnhöfe und ZOBs ab:

- Stark frequentiert: > 1.000 Reisende pro Tag
- Frequentiert: > 300 bis 1.000 Reisende pro Tag
- Schwach frequentiert: 300 Reisende pro Tag und weniger

Grundlage für die Einordnung der Frequentierung ist die „Liste der Reisenden pro Tag an Schienenpersonenverkehr-Stationen in Deutschland“²⁵ des Bundesamtes für Logistik und Mobilität. Da diese ausschließlich Bahnhöfe und keine ZOBs enthält, erfolgt die Kategorisierung im Folgenden nur für Bahnhöfe. ZOBs werden separat betrachtet.

7.4.1 Schwach frequentierte Bahnhöfe

Bahnhöfe mit täglich 300 und weniger Fahrgästen werden den schwach frequentierten Bahnhöfen zugeordnet. An diesen Standorten bestehen keine Umsteigebeziehungen zu anderen Linien des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs. Alle Bahnhöfe in Lüchow-Dannenberg sind dieser Kategorie zuzuordnen. Anforderungen an B+R-Anlagen:

- Funktionale und bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten, gegebenenfalls mit einfachem Wetterschutz
- Sichere und gut einsehbare Zugänge sowie ausreichende Beleuchtung
- Klare, leicht verständliche Beschilderung zur Orientierung
- Regelmäßige Wartung und Pflege zur Sicherstellung der dauerhaften Nutzbarkeit

²⁵ Bundesamt für Logistik und Mobilität (2020)

Bahnhof	Verbindungen/ Tag	Anzahl Wildpar- ker	Abstell-anlagen	Stellplatz-Anzahl	Anlagentyp	Zustand	Überdachung	Anmerkung
Dannenberg Ost	9	7	3	78	Siehe unten	Gesamtbewertung: mittel		
			1	66	Vorderrad- halter	Schlecht	X	Anlagentyp ungeeignet
			2	6	Fahrradbo- xen	Gut	-	-
			3	6	Fahrradbü- gel	Gut	-	-

Platzierung: Abstellanlagen liegen gut in Zuwegung zum Bahngleis, die größte Abstellanlage (1) liegt unmittelbar am Gleis und ist überdacht.

Maßnahmenbedarf: Austausch der bestehenden Vorderradhalter durch stabile Fahrradbügel bei Abstellanlage 1.

Regelmäßige Bedarfserhebung: Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung ist die Nutzung der bestehenden Fahrradbügel sowie das umliegende "Wildparken" zu verschiedenen Tageszeiten durch eine Zählung zu erfassen.

Bahnhof	Verbindungen/ Tag	Anzahl Wildpar- ker	Abstell-anlagen	Stellplatz-Anzahl	Anlagentyp	Zustand	Überdachung	Anmerkung
Hitzacker	17	1	2	40	Siehe unten	Gesamtbewertung: gut		
			1	30	Einstellbügel	gut	X	-
			2	10	Fahrradbö- xen	Gut	-	-

Platzierung: Abstellanlagen liegen am Anfang vom Durchgang zum Bahngleis (ca. 55 m Entfernung).

Maßnahmenbedarf: --

Regelmäßige Bedarfserhebung: Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung ist die Nutzung der bestehenden Fahrradbügel sowie das umliegende "Wildparken" zu verschiedenen Tageszeiten durch eine Zählung zu erfassen.

Bahnhof	Verbindungen/ Tag	Anzahl Wildpar- ker	Abstell-anlagen	Stellplatz-Anzahl	Anlagentyp	Zustand	Überdachung	Anmerkung
Leitstade	17	4	--	--	Keine Abstel- anlage vor- handen	Gesamtbewertung: schlecht		
			--	--	Geländer wird von Wildparkern genutzt	Schlecht	--	Keine an- gemes- sene Ab- stellanlage vorhanden

Maßnahmenbedarf: Errichtung stabiler Fahrradbügel. Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung ist die Nutzung der bestehenden Fahrradbügel sowie das umliegende "Wildparken" zu verschiedenen Tageszeiten durch eine Zählung zu erfassen.

Bahnhof	Verbindungen/T ag	Anzahl Wildparker	Abstell-anlagen	Stellplatz-Anzahl	Anlagentyp	Zustand	Überdachung	Anmerkung
Schnega	34	1	3	18	Siehe unten	Gesamtbewertung: mittel		
			1	4	Fahrradbo- xen	Gut	-	-
			2	10	Vorderrad- halter	Schlecht	-	Anlagentyp ungeeignet
			3	4	Fahrradbü- gel	Gut	X	-

Platzierung: In direkter Zuwegung zu den jeweiligen Bahngleisen. Dadurch, dass Wege zwischen den Gleisen sehr weit sind, ist eine einseitig stärkere Belastung möglich, wenn es eine morgendliche Hauptfahr- richtung der Reisenden gibt.

Maßnahmenbedarf: Austausch der bestehenden Vorderradhalter durch stabile Fahrradbügel inkl. Über- dachung.

Regelmäßige Bedarfserhebung: Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung ist die Nutzung der Fahrrad- bügel sowie das umliegende "Wildparken" zu verschiedenen Tageszeiten durch eine Zählung zu erfassen. Zudem soll die Auslastung der vorhandenen Fahrradboxen betrachtet werden.

7.4.2 ZOBs

Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOBs) dienen als Knotenpunkte des regionalen und überregionalen Busverkehrs und weisen je nach Standort unterschiedliche Frequentierungsgrade auf. Die Nutzungshäufigkeit und das Einzugsgebiet bestimmen die Anforderungen an die Anlage. Anforderungen an ZOB-Anlagen:

- Hohe Erreichbarkeit durch sichere, gut ausgebaute Zuwegungen sowie kurze Wege zu den Bussteigen
- Ausreichende Kapazitäten für Wartebereiche und Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern, Rollern oder E-Bikes, witterungsgeschützt und komfortabel
- Angemessene Sicherheitsstandards, insbesondere gute Beleuchtung, soziale Kontrolle und wirksamer Diebstahlschutz
- Klare Orientierung durch übersichtliche Beschilderung, Fahrgastinformation und regelmäßige Wartung der Anlagen zur dauerhaften Nutzbarkeit

Bahnhof	Verbindungen/ Tag	Anzahl Wildpar- ker	Abstell-anlagen	Stellplatz-Anzahl	Anlagentyp	Zustand	Überdachung	Anmerkung
Dannenberg (Elbe)	Keine An- gabe	0	2	25	Siehe unten	Gesamtbewertung: mittel		
			1	20	Fahrradbü- gel	Gut	--	--
			2	5	Vorderrad- halter	Schlecht	-	Anlagentyp ungeeig- net

Platzierung: Abstellanlagen sind nah an den Bussteigen platziert.

Maßnahmenbedarf: Errichtung stabiler Fahrradbügel anstelle der Vorderradhalter. Überdachung der bestehenden Abstellanlagen.

Regelmäßige Bedarfserhebung: Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung ist die Nutzung der bestehenden Fahrradbügel sowie das umliegende "Wildparken" zu verschiedenen Tageszeiten durch eine Zählung zu erfassen.

Bahnhof	Verbindungen/ Tag	Anzahl Wildpar- ker	Abstell-anlagen	Stellplatz-Anzahl	Anlagentyp	Zustand	Überdachung	Anmerkung
Lüchow (Wendland)	Keine An- gabe	0	3	63	Siehe unten	Gesamtbewertung: gut		
			1	36	Fahrradbü- gel	Gut	X	--
			2	7	Fahrradbö- xen	Gut	-	-
			3	20	Vorderrad- halter	Schlecht	-	Anlagentyp ungeeig- net

Platzierung: Abstellanlagen sind an verschiedenen Seiten des ZOB platziert, Vorderradhalter liegen nahe an Lange Straße (Einkaufsmöglichkeiten) und REWE.

Maßnahmenbedarf: Austausch der bestehenden Vorderradhalter durch stabile Fahrradbügel inkl. Überdachung.

Regelmäßige Bedarfserhebung: Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung ist die Nutzung der bestehenden Fahrradbügel sowie das umliegende "Wildparken" zu verschiedenen Tageszeiten durch eine Zählung zu erfassen.

7.5 Stärken- und Schwächen-Analyse

Auf Basis der Ausgangsanalyse und der Befragungsergebnisse wurden folgende Stärken und Schwächen des Landkreises Lüchow-Dannenberg im Radverkehr identifiziert (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15: Stärken und Schwächen im Bereich Radverkehr in Lüchow-Dannenberg

Stärken	Schwächen
• Aktive Förderung des Radverkehrs durch den Landkreis (z. B. durch Fahrradstraßen oder Fahrradboxen an Umstiegspunkten zu SPNV/ÖPNV) • Interessierte Radlobby in Bevölkerung und Politik • Gute Voraussetzungen durch günstige topographische Gegebenheiten • Auf 38 % der Zielnetzstrecken wird der Radverkehr baulich getrennt vom Kfz-Verkehr geführt • An den Bundesstraßen sowie vielen Landesstraßen bestehen bereits Radverkehrsanlagen • Deichverteidigungswege sind häufig für den Radverkehr freigegeben und gut nutzbar	• Großteil der Radverkehrsführung im Mischverkehr innerorts bei Tempo 50 (Netzlücken) • Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege meist zu schmal • Viele schmale Landstraßen • Hohe Zersiedlung innerhalb des Landkreises • Abweichung der wegweisenden Beschilderung von den tatsächlichen Führungsformen • Viele punktuelle Schäden (z. B. Wurzelaufrüche) entlang bestehender Radverkehrsanlagen

Im Landkreis besteht bereits ein gut ausgebautes Grundgerüst an Infrastruktur, das vom Radverkehr genutzt werden kann, beispielsweise gemeinsame Geh- und Radwege entlang von Bundesstraßen sowie Deichverteidigungswege. Dennoch weist die vorhandene Infrastruktur teilweise Defizite auf, etwa durch unzureichende Breiten, punktuelle Schäden oder bestehende Netzlücken zwischen sicher befahrbaren Streckenabschnitten.

Da die Förderung des Radverkehrs vom Landkreis aktiv vorangetrieben wird und zugleich ein hohes Interesse in der Bevölkerung besteht, bietet das Radverkehrskonzept eine wichtige Grundlage, um diese Schwachstellen systematisch anzugehen und die Bedingungen für den Radverkehr in den kommenden Jahren gezielt zu verbessern.

8 Potenzialanalyse

Zur Priorisierung von Maßnahmen auf den einzelnen Verbindungen des Zielnetzes wurde eine Prognose des Radverkehrsaufkommens erstellt (vgl. Abbildung 41). Diese zeigt auf, wie viele Radfahrende pro Tag auf den jeweiligen Streckenabschnitten bei einem Radverkehrsanteil am Modal Split von 15 % (MiD 2023) 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 2023),
- **Bestimmung des Radverkehrsanteils** je Wegelänge unter Berücksichtigung des Modal Split
- **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.

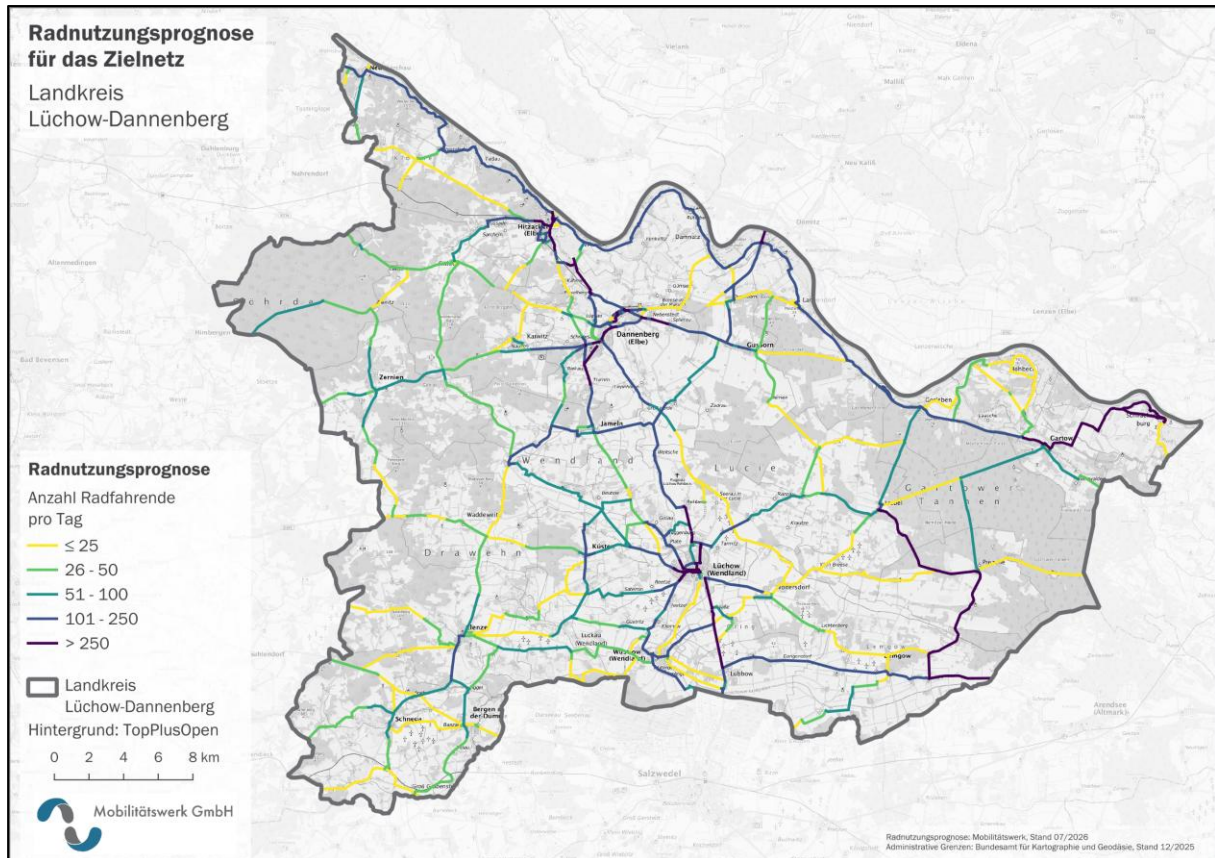


Abbildung 41: Radnutzungsprognose entlang des Zielnetzes

Insbesondere im Umfeld der Städte Lüneburg (Wendland), Dannenberg (Elbe), Hitzacker (Elbe), zwischen Gartow und Schnackenburg sowie von Trebel in Richtung Arendsee (Altmarkkreis Salzwedel) besteht ein **hohes Potenzial für die Radnutzung** (vgl. Abbildung 41). 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, ZOB 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 Landkreises, 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),
- Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)

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 2012),
- Leitfaden Radverkehr des Landes Niedersachsen.²⁶

Darüber hinaus stellen verschiedene Bundesländer eigene **Musterlösungen für die Planung von Radverkehrsanlagen** zur Verfügung, die als praxisorientierte Planungshilfen dienen. Diese enthalten Planungsskizzen und ergänzende Empfehlungen für häufige Maßnahmen. Im Rahmen des vorliegenden Berichts wird auf die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg von 2025²⁷ verwiesen, da für Niedersachsen keine eigenen Musterlösungen vorliegen.

Im Kapitel 9.6.4 wird außerdem auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Wirtschaftswegen eingegangen.

9.2 Qualitätsstandards für den Radverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden zentrale Qualitätsstandards definiert, die als Leitlinien für die Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Landkreis Lüchow-Dannenberg dienen sollen. Ziel ist es, den Radverkehr im Landkreis sowohl alltagstauglich als auch attraktiv zu gestalten:

1. Lückenloses Radverkehrszielnetz

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr verbindet alle Siedlungsgebiete mit mehr als 250 Einwohnenden im Landkreis Lüchow-Dannenberg miteinander und bietet dabei möglichst direkte, steigungsarme Verbindungen. Umwege, Hindernisse und zeitintensive Streckenabschnitte sind zu vermeiden, um eine komfortable und effiziente Nutzung zu gewährleisten.

²⁶ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (2013)

²⁷ 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 und sichere Breiten zu achten. Häufig eingesetzte Führungsformen sind:

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

3. Legale Befahrbarkeit der Verbindungen im Zielnetz

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 Oberflächenbeläge und eine gute Oberflächenqualität verfügen. Ziel ist ein komfortables, witterungsunabhängiges 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 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.

9.3 Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung

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

9.3.1 Führungsform entlang klassifizierter 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.

INNERHALB GESCHLOSSENER ORTSCHAFTEN

Die Wahl der geeigneten Führungsform innerhalb geschlossener Ortschaften richtet sich an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der durchschnittlichen Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs (DTV). Die ERA 2010 definieren Einsatzbereiche für verschiedene Führungsformen und bieten damit eine wichtige Orientierungshilfe (vgl. Abbildung 42):

- **Belastungsbereich I (grün)**
 - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn
- **Belastungsbereich II (gelb)**
 - Teilweise Trennung vom Kfz-Verkehr
 - Mögliche Führungsformen: Schutzstreifen, im Ausnahmefall 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.

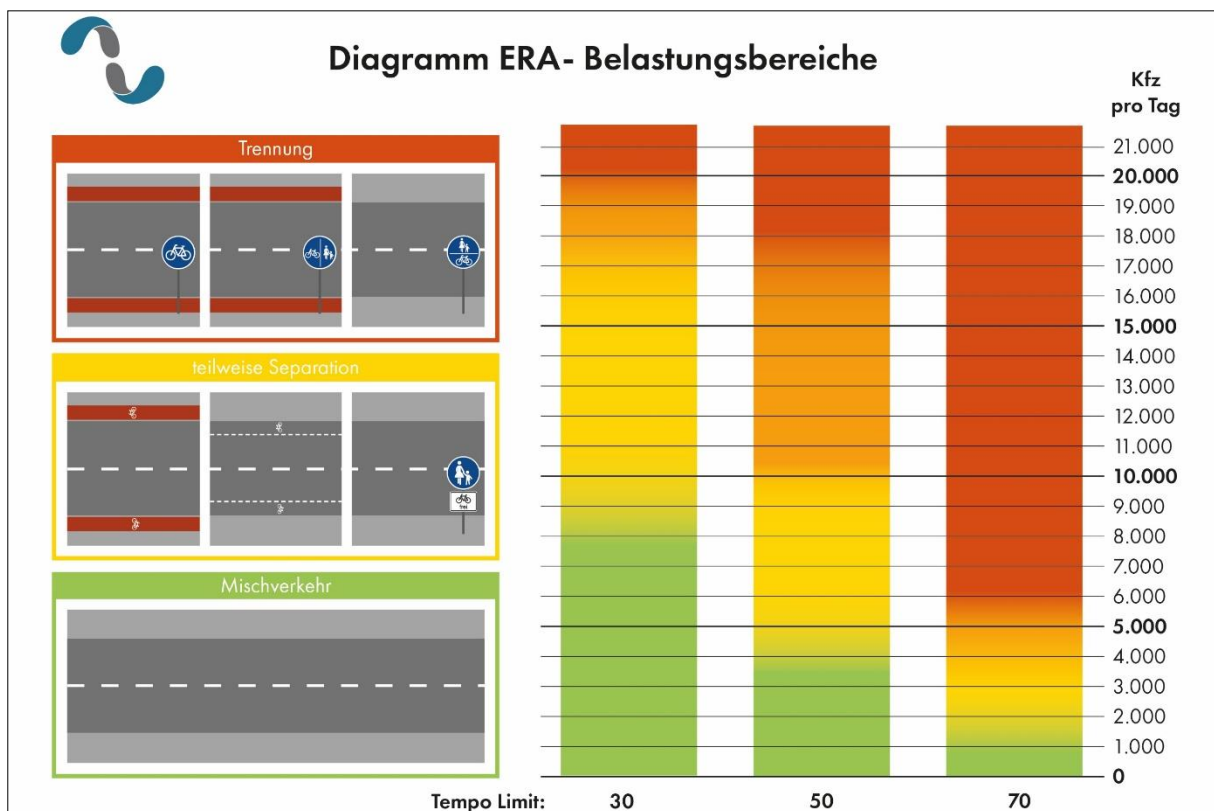


Abbildung 42: Einsatzbereiche der Führungsformen (nach ERA 2010)

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.

AUßERHALB GESCHLOSSENER ORTSCHAFTEN

Außerhalb geschlossener Ortschaften richtet sich die Führung des Radverkehrs nach der **Entwurfsklasse** der Landstraße (EKL), wie sie in den 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 16). Für Straßen der Entwurfsklasse 4 ist in der Regel eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ausreichend.

Tabelle 16: Radverkehrsführung an Landstraßen bei verschiedenen Entwurfsklassen (ERA 2010)²⁸

Entwurfsklasse nach den RAL	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL 1	Straßenunabhängig	-
EKL 2	Straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	-
EKL 3	Fahrbahnbegleitender Radweg oder auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei: • 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.

²⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010)

Die *Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)* definieren zusätzliche Rahmenbedingungen, die den Einsatz baulicher Radwege beeinflussen.²⁹ 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

9.3.2 Wegebreite

Je nach Führungsform definieren die 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 Landkreis Lüchow-Dannenberg insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege, für die eine Regelbreite von mind. 2,50 m zuzüglich Sicherheitstreifen gilt.³⁰

Für land- und forstwirtschaftlich genutzte Hauptwege, die auch vom Radverkehr genutzt werden, wird eine Breite von **3,50 m plus 0,75 m Bankett** angestrebt.³¹ Dadurch soll eine möglichst konfliktarme gemeinsame Nutzung sowie gelegentlicher Begegnungsverkehr gewährleistet werden.

Unterschreitet eine Verbindung im Zielnetz die empfohlene Breite, wird dies durch eine **Maßnahmenempfehlung zur Verbreiterung** berücksichtigt.

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 Landkreis Lüchow-Dannenberg angestrebt.

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

9.3.4 Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen

Bei Führungen des Radverkehrs neben der Fahrbahn zu prüfen, ob eine **Benutzungspflicht** zulässig ist. Eine solche wird durch die Verkehrszeichen VZ 237 (Radweg), VZ 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) angeordnet. Nach ERA 2010 ist eine Radwegebenutzungspflicht nur zulässig, wenn

- eine sichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht gewährleistet werden kann (insbesondere in Abhängigkeit vom jeweiligen Belastungsbereich)
- die Mindestanforderungen an die Radverkehrsanlage erfüllt sind
- für den Fußverkehr ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.³²

²⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002)

³⁰ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (2013)

³¹ Bayerische Verwaltung für Ländliche Entwicklung (2018)

³² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010)

Der *Leitfaden Radverkehr* der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr enthält hierzu eine Entscheidungsmatrix, die bei der Überprüfung bestehender Benutzungspflichten herangezogen werden kann (vgl. Tabelle 17). Ergänzend werden im Leitfaden Beispiele für unzulässige Kombinationen von Benutzungspflichten beziehungsweise Nutzungsrechten benannt. Hierzu zählen insbesondere Radwegebenutzungspflichten für beidseitige Radverkehrsführungen in derselben Fahrtrichtung bei einbahnigen Fahrbahnen, beispielsweise bei beidseitiger Anordnung von VZ 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg). Ebenfalls unzulässig sind Führungen, bei denen eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung mit einer nicht benutzungspflichtigen Führung in derselben Fahrtrichtung kombiniert wird, etwa durch VZ 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) auf der rechten Seite und Zusatzzeichen VZ 1022-10 (Radverkehr frei) auf der linken Seite. Diese Aspekte wurden bei der Maßnahmenarbeit für das Radverkehrskonzept einbezogen.

Tabelle 17: Entscheidungsmatrix zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht (RWB) nach Leitfaden Radverkehr Niedersachsen³³

RWB erforderlich aufgrund der Gefahrenlage	Mindestanforderungen (VwV-StVO) an RWB erfüllt	RWB möglich	Handlungsbedarf gegeben
ja	ja	ja	nein
ja	nein	Nein (mit Ausnahmen möglich)	Ja, Radverkehrsanlage verbessern oder alternative Lösung
nein	ja	nein	Nein, bleibt Radweg ohne Benutzungspflicht
nein	nein	nein	Ja, Radverkehrsanlage auflassen oder alternative Lösung

Alternativ zur Anordnung einer Benutzungspflicht kann dem Radverkehr ein **Benutzungsrecht** des Seitenraums angeboten werden. In diesem Fall können Radfahrende frei zwischen der Nutzung der Radverkehrsanlage im Seitenraum und der Fahrbahn wählen. Zur Kennzeichnung eines solchen Benutzungsrechts kommen unterschiedliche Möglichkeiten in Betracht:

- Alleiniges Aufstellen des Zusatzzeichens VZ 1022-10 oder das Anbringen eines Piktogramms analog zum VZ 240 (vgl. Abbildung 43). Somit kann ein nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg eingerichtet werden.

³³ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (2013)



Abbildung 43: Beispielvisualisierung eines Piktogramms analog zu VZ 240

- Auch eine rein bauliche Kennzeichnung eines Radwegs, beispielsweise durch rote Betonpflastersteine, ist möglich. Da diese rein bauliche Gestaltung jedoch nicht zwingend für alle Nutzende verständlich ist, wird eine Kennzeichnung mithilfe eines Verkehrszeichens oder eines Piktogramms empfohlen.
- Weiterhin ist es möglich eine Freigabe eines Gehwegs durch VZ 239 (Gehweg) in Kombination mit Zusatzzeichen VZ 1022-10 einzurichten. Dies ist jedoch kritisch zu bewerten, da für den Radverkehr hierbei ein Schrittgeschwindigkeitsgebot gilt. Sie stellt daher keine angemessene Führungsform für den Radverkehr dar und sollte vermieden werden.

9.4 Auswirkungen der E Klima 2022 auf die Radverkehrsplanung

Mit den **E Klima 2022**³⁴ hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Empfehlungen vorgelegt, welche die **Anwendung und Weiterentwicklung bestehender FGSV-Regelwerke stärker an Klimaschutzziele ausrichten**. Das Regelwerk enthält klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen für Planung, Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen und zielt darauf ab, Treibhausgasemissionen sowie den Endenergieverbrauch im Verkehrssektor zu senken. Für die kommunale Verkehrsplanung bedeutet dies insbesondere, dass Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes nicht mehr nur als ergänzende Optionen zu betrachten sind, sondern als zentrale Bestandteile einer klimagerechten Verkehrsplanung.

Für den Rad- und Fußverkehr formulieren die E Klima 2022 eine deutliche Prioritätensetzung. Die Belange des Rad- und Fußverkehrs sind gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs grundsätzlich zu priorisieren. Damit verschiebt sich die planerische Abwägung zugunsten sicherer, attraktiver und durchgängiger Anlagen für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende. Dies betrifft sowohl die Flächenverteilung im Straßenraum als auch die Bewertung von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr oder mit Kapazitätsansprüchen des Kfz-Verkehrs.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt ist die **Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr**. Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten steigern die Qualität für den Radverkehr und somit können zu dessen Förderung beitragen. Geschwindigkeitsreduzierungen können insbesondere dort relevant werden, wo der Radverkehr im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen geführt wird und sollten daher in diesen Fällen im jeweils geltenden rechtlichen Rahmen geprüft werden.

³⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2022)

Auch bei den **Breitenanforderungen** setzen die E Klima 2022 einen höheren Qualitätsmaßstab. Ausreichend breite Anlagen sind eine Voraussetzung, um objektive und subjektive Sicherheit zu gewährleisten und dadurch die Nutzung von Fuß- und Radverkehrsanlagen zu steigern. Die in der RAS 06 angegebenen Regelmaße für Gehwege und Radverkehrsführungen sind daher als Mindestwerte zu verstehen, nach Möglichkeit sollten Anlagen breiter ausgeführt werden. Die bisher in der RAS 06 enthaltenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sollen nicht mehr angewendet werden.

Besondere Bedeutung kommt zudem der **Trennung des Radverkehrs vom ruhenden Kfz-Verkehr** zu. Wenn ruhender Kfz-Verkehr nicht vermieden werden kann, sind Sicherheitstrennstreifen zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen, ausdrücklich auch bei Schutzstreifen und in Fahrradstraßen. Als Orientierungswert wird hierfür eine Mindestbreite von 0,75 m genannt. Auch im Mischverkehr sollte insbesondere bei schmalen Fahrbahnen ein entsprechender Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden, um Konflikte mit parkenden Fahrzeugen zu reduzieren.

An **Engstellen** betonen die E Klima 2022 die Priorität einer Radverkehrsführung nach ERA-Standard. Reicht der vorhandene Straßenraum nicht aus, sollen bei Bedarf Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr umgesetzt werden.

Für **Überquerungshilfen** wird die allgemeine Empfehlung formuliert, für den Fuß- und Radverkehr mehr Angebote zu schaffen. Dem folgend wurden für das Radverkehrskonzept alle Querungsstellen von stark befahrenen Straßen geprüft und bei Bedarf mit einer Maßnahmenempfehlung versehen. Insofern weiterer Bedarf erkannt wird, kann die E Klima 2022 als Argumentationsgrundlage für eine Einrichtung neuer Querungsanlagen genutzt werden.

Zur **Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz** empfehlen die E Klima 2022 zudem schnell umsetzbare Maßnahmen. Dazu zählen insbesondere Umarkierungen von Fahrstreifen zu Radfahrstreifen, sofern eine sichere Führung des Radverkehrs auch an den angrenzenden Knotenpunkten gewährleistet werden kann. Darüber hinaus sollen Fahrradstraßen und Fahrradzonen häufiger eingesetzt werden. Insgesamt verdeutlichen die E Klima 2022 damit, dass eine klimagerechte Radverkehrsplanung sowohl strategische Prioritätensetzungen als auch konkrete entwurfliche Standards umfasst: weniger Dominanz des Kfz-Verkehrs, mehr Flächen- und Sicherheitsqualität für den Rad- und Fußverkehr sowie eine stärkere Orientierung an schnell wirksamen Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

9.5 Geplante Neuauflage der ERA

Bei der Maßnahmenearbeitung sowie den Kostenschätzungen in diesem Konzept wurden die **Vorgaben der derzeit gültigen ERA aus dem Jahr 2010 berücksichtigt**. Diese befinden sich zum Zeitpunkt der Erstellung des Radverkehrskonzepts in der Überarbeitung. Bei der Maßnahmenumsetzung ist der zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Stand der Technik zu berücksichtigen.

9.6 Übergeordnete Empfehlungen für die Maßnahmenumsetzung

9.6.1 Radverkehrstauglicher Oberflächenbelag und -qualität

Die **Beschaffenheit und Qualität des Oberflächenbelags** von Radverkehrsanlagen haben maßgeblichen Einfluss auf den Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit. Für ganzjährig sicheren und komfortablen Alltagsradverkehr gelten folgende Anforderungen:

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

Asphalt erfüllt die grundlegenden Anforderungen am besten. Um sich besser in das Umfeld einzufügen und die Reflexion von Sonnenstrahlung gegenüber dunklen Belägen zu verbessern, kann heller Asphalt eingesetzt werden.

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 (vgl. Kapitel 9.3.3).

Tabelle 18: Vergleich der Oberflächenbeläge

Oberflächenbelag	Vorteile	Nachteile	Hinweise
Asphalt	• Bester Fahrkomfort • Geringerer Rollwiderstand • Nicht witterungsanfällig • Hohe Griffbarkeit bei Nässe	• Hoher Grad der Versiegelung	• Eingeschränkte Nutzung in Forst-/Naturschutzgebieten
(Beton-) Pflastersteine	• Lange Lebensdauer • Problemlos aufnehmbar (z. B. Leitungsbau)	• Fugenbedingter höherer Rollwiderstand	• Keine besonderen Hinweise
Ortbetondecken	• Dauerhafte ebene Oberfläche	• Geringerer Fahrkomfort als Asphalt (durch notwendige Fugen)	• Eingeschränkte Nutzung in Forst-/Naturschutzgebieten
Deckschichten ohne Bindemittel (Basaltstein/Spezialsande)	• Kostengünstig • Guter Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich • In landschaftlich sensiblen Bereichen einsetzbar	• doppelt so hoher Rollwiderstand wie Asphaltdecken oder Betonsteindecken • hohe Instandhaltungskosten • Geringerer Fahrkomfort	• Bei Nutzung durch Wirtschaftsverkehr: starke Bodenverdichtung notwendig → Bodenversiegelung wie bei Asphalt • ausreichend Querneigung notwendig, um Befahrbarkeit bei Nässe zu verbessern und Unterhaltungsaufwand gering zu halten

9.6.2 Geeignete Höchstgeschwindigkeit für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr

Wie in Kapitel 9.3.1 dargelegt, erfolgt die Prüfung der bestehenden Führungsform sowie die Empfehlung einer geeigneten Radverkehrsführung anhand der Belastungsbereiche bzw. unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens.

Ist gemäß dem Belastungsbereich grundsätzlich eine (teilweise) getrennte Führung des Radverkehrs vorzusehen, deren Umsetzung jedoch aufgrund äußerer Rahmenbedingungen nicht realistisch erscheint, wird empfohlen, eine **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** zu prüfen. Folgende Umstände können eine entsprechende Empfehlung begründen:

- Die Fahrbahnbreiten sind für die Anlage von Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Schutz- oder Radfahrstreifen) nicht ausreichend.
- Eine Rad- oder Fußverkehrsanlage im Seitenraum ist nicht vorhanden oder eine Verbreiterung zur Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs ist aus Platzgründen nicht möglich.
- Die geringe Länge des Streckenabschnitts ist für die Einrichtung einer (teilweise) getrennten Führung nicht geeignet.
- Eine (teilweise) getrennte Radverkehrsführung lässt sich nicht sinnvoll in die angrenzenden Führungsformen oder Maßnahmenempfehlungen integrieren.

Grundsätzlich gilt, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs aufgrund der verringerten Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit des Radverkehrs erhöht. Dadurch wird das gemeinsame Nutzen der Fahrbahn konfliktärmer gestaltet. Gleichzeitig wirkt sich eine Geschwindigkeitsreduzierung positiv auf die Lärm- und Schadstoffbelastung aus.

Seit der **Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2024** verfügen Kommunen über erweiterte Spielräume bei der Anordnung von Tempo 30. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde sollte daher auf Grundlage der StVO sowie der VwV-StVO prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Anpassung des Belastungsbereichs für den Radverkehr in Betracht kommt.

9.6.3 Sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

An Einmündungen, Ausfahrten oder bei Querungen stark frequentierter Straßen ist getrennt geführter Radverkehr besonders gefährdet. Verstärkt wird dies durch unübersichtliche Knotenpunkte, mangelnde Sichtbeziehungen und unklare Vorrangregelungen. Zur Entschärfung dieser Problemlagen werden folgende Maßnahmen empfohlen.

9.6.3.1 Querungshilfen

Überquert getrennt geführter Radverkehr (z. B. Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg) eine klassifizierte Straße, wird ab einer bestimmten Kfz-Verkehrsstärke die Querung mithilfe einer baulichen Mittelinsel empfohlen. Nach den Vorgaben der ERA 2010 wird bei folgenden Grenzwerten eine **Mittelinsel** empfohlen:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit ≤ 50 km/h und durchschnittlich tägliche Verkehrsbelastung ≥ 10.000 Kfz/24h
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 50 km/h und durchschnittlich tägliche Verkehrsbelastung ≥ 5.000 Kfz/24h

Hinweise zur Ausgestaltung von Mittelinseln finden sich in den Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Basis 9b-5 bis Basis 9b-9)³⁵.

³⁵ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)



Abbildung 44: Beispiele für Querungsstellen
(links: Lüneburger Landstraße in Hitzacker, rechts: Am Rott in Grabow)

Ist die Verkehrsbelastung außerorts vergleichsweise hoch, jedoch gemäß ERA nicht ausreichend für die Anordnung einer baulichen Querungshilfe in Form einer Mittelinsel, kann alternativ die **Anbringung des Verkehrszeichens „Achtung Radverkehr“** (VZ 138 StVO) in Kombination mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ (VZ 1000-32 StVO) geprüft werden.

9.6.3.2 Radfurtmarkierungen

Grundlegende Anforderungen für den Radverkehr nach ERA sind das Vermeiden unnötiger Wartepflichten und Umwege sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Um diese Anforderungen erfüllen zu können, sollten straßenbegleitende Radwege im Regelfall bevorrechtigt geführt werden, das heißt bei Einmündungen oder Ausfahrten straßenverkehrsrechtlich Vorrang haben.

Bevorrechtigt geführt werden sollte, solange die zu querende bzw. einmündende Straße eine geringe Verkehrsbelastung hat ($DTV < 3.000 \text{ Kfz}/24\text{h}$) und gute Sichtbeziehungen bestehen. Wird ein straßenbegleitender Radweg bevorrechtigt geführt,

- ist die Querungsstelle nicht mehr als 5 m von der Mündung (außerorts am besten 4–5 m) entfernt anzulegen.
- ist die Querungsstelle als Furt zu markieren (zu empfehlen ist zusätzlich eine Roteinfärbung).
- ist mit entsprechender Beschilderung der Kfz-Verkehr unterzuordnen (VZ 205 StVO „Vorfahrt gewähren“).



Abbildung 45: Beispiel bevorrechtigte Führung des Radverkehrs mit roteingefärbter Radfurmarkierung (B 191 in Dannenberg).

Passende Musterlösungen für eine bevorrechtigte Führung des Radverkehrs liefert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Basis 2a-4, Basis 2b-1 sowie Basis 2b-2).³⁶

Untergeordnet geführt werden sollte so lange die zu querende bzw. einmündende Straße eine hohe Verkehrsbelastung hat ($DTV \geq 3.000 \text{ Kfz/24 h}$) und schlechte Sichtbeziehungen bestehen. Wird ein straßenbegleitender Radweg untergeordnet geführt,

- ist die Querungsstelle $\geq 6 \text{ m}$ von der Einmündung abzusetzen (eindeutige Verschwenkung).
- ist die Markierung von Radverkehrsfurten nicht zulässig.
- sollte der Radverkehr mit entsprechender Beschilderung auf seine Wartepflicht hingewiesen werden (VZ 205 StVO „Vorfahrt gewähren“).

Eine passende Musterlösung für die untergeordnete Führung des Radverkehrs liefert die Musterlösung Basis 2b-3 des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg.³⁷

³⁶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

³⁷ Ebd.



- Wird der straßenbegleitende Radverkehr entgegen den fachlichen Grundsätzen untergeordnet geführt, ist eine Bevorrechtigung zu prüfen. Neben der Anpassung der Markierungen und der vorfahrtsregelnden Beschilderung kann es erforderlich sein, die Querungsstelle baulich zu verlegen und näher an den Einmündungsbereich heranzuführen.
- Wird der straßenbegleitende Radverkehr entgegen den fachlichen Grundsätzen übergeordnet geführt, ist eine Unterordnung zu prüfen. Hierzu sind die Markierungen sowie die vorfahrtsregelnde Beschilderung anzupassen; gegebenenfalls ist die Querungsstelle baulich zu verlegen und mit ausreichendem Abstand von der Einmündung anzuordnen.
- Wird der straßenbegleitende Radverkehr bevorrechtigt geführt, fehlt jedoch die erforderliche Radfurtsmarkierung, ist diese regelkonform herzustellen.



Abbildung 47: Beispiel untergeordneter Radweg obwohl entsprechend der Grenzwerte eine bevorrechtigte Führung vorzusehen wäre (B 191 bei Quickborn)

9.6.4 Nutzung von Wirtschafts- und Deichwegen für den Radverkehr

Wie im Kapitel 7.2 dargestellt, besteht das Zielnetz für den Radverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg zu einem untergeordneten Teil aus land- und forstwirtschaftlichen Wegen sowie Deichwegen. Mit einer Länge von rund 65,5 Kilometern machen sie etwa 9,1 % 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 Wirtschafts- und Deichwege stellt somit eine pragmatische und wirtschaftliche Lösung zur Schließung von Netzlücken dar.

Die Freigabe von Wirtschafts- und Deichwegen für den Radverkehr ist jedoch mit einigen **Herausforderungen** verbunden. Vielfach reicht die vorhandene Wegbreite nicht aus, um einen sicheren Begegnungsverkehr zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrenden zu gewährleisten. Verschärft wird dies durch **saisonale Nutzungsspitzen**: Zur Erntezeit etwa steigt das Verkehrsaufkommen landwirtschaftlicher Fahrzeuge erheblich an. Zusätzlich beeinträchtigen Verschmutzungen der Fahrbahn – etwa durch Erde, Erntegut oder sonstige landwirtschaftliche Rückstände – die Verkehrssicherheit und erhöhen das Unfallrisiko für Radfahrende.

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.



Abbildung 48: Wirtschaftsweg bei Damnatz (links) und Deichweg bei Dannenberg (rechts)

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.³⁸ Einschränkungen können sich aus der Straßenverkehrsordnung (StVO), aus kommunalen Wegesatzungen oder anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften ergeben.

Für Deichwege ist die Benutzung gemäß dem Niedersächsischen Deichgesetz (NDG) verboten, durch die Deichbehörde können aber Ausnahmegenehmigungen erlassen werden.³⁹

An einigen Stellen wird der Radverkehr auf Wirtschaftswegen im Landkreis Lüchow-Dannenberg durch entsprechende Beschilderung eingeschränkt. Insbesondere das **VZ 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“)** führt faktisch zu einem Nutzungsverbot für Radfahrende, sofern sie ihr Fahrrad nicht schieben. Auch auf einigen Deichwegen ist entsprechende Beschilderung angebracht, sodass hier aktuell ein absolutes Nutzungsverbot besteht. Eine Freigabe für den Radverkehr kann durch das **Zusatzzeichen VZ 1022-10 („Radfahrer frei“)** erfolgen (vgl. Abbildung 49).

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 und freigegebenen Deichwegen gilt die Straßenverkehrsordnung, wodurch alle Verkehrsteilnehmenden gleichgestellt sind. Es gilt das **Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme**.⁴⁰



Abbildung 49: Beispiel Freigabe Wirtschaftsweg

³⁸ Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 59 Abs. 1 (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2026a)) und Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWALDLG) §23 Niedersachsen (2022a)

³⁹ Niedersachsen (2004)

⁴⁰ Straßenverkehrsordnung (StVO) §1 Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2026b)

Sicherungspflicht und Haftung

Die **Verkehrssicherungspflicht** gilt für Wirtschaftswege 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.

Insbesondere im Außenbereich haben Verkehrsteilnehmende den Wegezustand grundsätzlich so hinzunehmen, wie er sich erkennbar darstellt; mit typischen, natur- und landwirtschaftsbedingten Gefahren (z. B. unebene oder unbefestigte Oberflächen sowie zeitweilige Verschmutzungen durch landwirtschaftliche Nutzung) ist zu rechnen und das Fahrverhalten entsprechend anzupassen.⁴¹

Im Fall der Deichwege ist mit den zuständigen Deichverbänden abzuklären, ob sich die Verkehrssicherungspflicht bei einer Freigabe analog zu den Wirtschaftswegen verhält oder andere Regelungen gelten.

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.

Eine **einheitliche Beschilderung** sowie **klare Bodenmarkierungen** tragen zusätzlich dazu bei, die gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken und potenzielle Konflikte zu vermeiden.

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.

Ein anschauliches Beispiel hierfür ist die **Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“**. Mit ihr unterstützt die AGFK Niedersachsen und Bremen ihre Mitgliedskommunen dabei, auf landwirtschaftlichen Wegen für mehr Rücksicht und gegenseitige Aufmerksamkeit zu werben. Dazu stellt die AGFK ihren Mitgliedskommunen kostenfrei bis zu 25 Schilder zur Verfügung (vgl. Abbildung 50). Genehmigung und Anbringung der Beschilderung vor Ort obliegen den Kommunen selbst. In Landkreisen wie Northeim, Goslar und Göttingen konnte auf diese Weise bereits die gegenseitige Rücksichtnahme von Radfahrenden und Landwirten gestärkt werden.⁴²

⁴¹ Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWALDLG) §25-29 Niedersachsen (2022a)

⁴² Landkreis Goslar (2026)



Abbildung 50: Beschilderung der Kampagne "Rücksicht macht Wege breit"

Sonderfall Forstweg

Forstwirtschaftliche Wege 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.

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.**

Entstehen **Unterhaltungsaufwendungen** zur Ertüchtigung der Radstrecken – etwa durch die Wiederherstellung der Radwegeoberfläche nach forstbetrieblichen Maßnahmen – sollte im Vorfeld geklärt sein, wer die Durchführung übernimmt und wie die anfallenden Kosten getragen werden. Von den eingesetzten Forstunternehmen kann die Wiederherstellung des Ausgangszustands in der Regel nicht verlangt werden, da ihnen hierfür meist die geeigneten Geräte und Maschinen fehlen. Auch eine Kostenumlage nach dem Verursacherprinzip scheidet aus. Gleichzeitig lassen sich die zusätzlichen Kosten einer solchen Wegeertüchtigung nicht aus dem laufenden Forstbetrieb finanzieren. Umso wichtiger ist es, frühzeitig gemeinsame Lösungen zu vereinbaren – etwa durch Kooperationen mit Kommunen, Radverkehrsinitiativen oder Förderprogrammen –, um Finanzierung und Umsetzung einer radverkehrstauglichen Oberflächengestaltung sicherzustellen.

9.6.5 Übergang vom Radweg in den Mischverkehr

Radwege im Landkreis Lüchow-Dannenberg enden häufig unmittelbar auf der Fahrbahn, ohne dass ein gesicherter Übergang zum Mischverkehr mit Kfz hergestellt ist (vgl. Abbildung 51). Dadurch entsteht ein erhöhtes Konfliktpotential.

Dies betrifft insbesondere die Anfangs- und Endbereiche von Zweirichtungsradwegen, auf denen der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr auf einer Fahrbahnseite geführt wird. Solche Führungsformen finden sich besonders häufig auf Streckenabschnitten zwischen Ortschaften. Die Übergangssituationen liegen typischerweise im Bereich der Ortsein- und -ausgänge.

Problematisch ist dies vor allem für Radfahrende, die zum Erreichen oder Verlassen des Radwegs die Fahrbahnseite wechseln müssen. An diesen Stellen sind eine erhöhte Aufmerksamkeit seitens des Kfz-Verkehrs sowie ein sicheres Queren für den Radverkehr erforderlich.



Abbildung 51: Beispiel kritischer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn
(links: Hauptstraße in Neu Darchau, rechts: Hauptstraße in Schaafhausen)

Um das Gefahrenpotenzial dieser Übergänge zu reduzieren, müssen sie **eindeutig erkennbar** sein. Empfohlen wird die Einrichtung einer **baulichen Überquerungshilfe mit Mittelinsel**. Alternativ kann der Übergang bei geringer Kfz-Verkehrsstärke und eingeschränkter Flächenverfügbarkeit durch **Fahrbahneinengung** sowie eine geeignete **Markierung und Beschilderung** verbessert werden.

Einen guten Überblick über mögliche Umgestaltungsmaßnahmen bieten die Musterlösungen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg „Basis 9b-5“ bis „Basis 9b-9“ (2025).⁴³

9.6.6 Piktogrammketten

Gemäß § 39 Absatz 7 StVO sind **Piktogrammketten** alleinstehende Sinnbilder für den Radverkehr. Diese können am Fahrbahnrand öffentlicher Straßen angebracht werden, um auf Radfahrende im Mischverkehr aufmerksam zu machen und deren Sicherheit zu erhöhen. Piktogrammketten stehen im Einklang mit dem in § 1 Absatz 1 StVO verankerten Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist insbesondere auf stark belasteten Straßen mit erhöhten Gefährdungspotenzialen verbunden. Eine unzureichende Berücksichtigung dieser Gefährdungen würde zusätzlich der beabsichtigten Förderung des Radverkehrs für die alltägliche Mobilität im Sinne der novellierten StVO widersprechen.

Piktogrammketten stellen keine eigenständigen Radverkehrsanlagen dar und dürfen nur in Ausnahmefällen angewendet werden. Eine entsprechende rechtliche Grundlage findet sich in der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu den §§ 39 bis 43, Ziffer IV Nr. 7, wonach der Fahrzeugverkehr durch Schriftzeichen oder Sinnbilder auf der Fahrbahn zusätzlich auf besondere Verkehrssituationen aufmerksam gemacht werden kann. Der Einsatz erfolgt auf Grundlage einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO, mit der die Verwendung von Piktogrammketten mit dem Sinnbild „Radverkehr“ nach § 39 Abs. 7 StVO auf Fahrbahnen zugelassen wird, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird oder geführt werden soll.

Sie können insbesondere dort zum Einsatz kommen, **wo eine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur fehlt oder aufgrund baulicher Gegebenheiten nicht umsetzbar ist**. Typische Anwendungsbereiche sind innerörtliche Hauptverkehrsstraßen, Netzlücken oder übergeordnete Radverbindungen mit

⁴³ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

hoher Bedeutung für das Radverkehrsnetz, bei denen beispielsweise kein ausreichender Raum für baulich getrennte Anlagen zur Verfügung steht. Mit einem Erlass aus dem Jahr 2025 ermöglicht das Land Niedersachsen den Einsatz von Piktogrammketten an innerörtlichen Hauptstraßen.⁴⁴ In Tempo-20- oder Tempo-30-Zonen sowie in verkehrsberuhigten Bereichen ist der Einsatz von Piktogrammketten nicht zulässig. Im außerörtlichen Bereich können sie in Ausnahmen eine geeignete, kostengünstige und verkehrssichere Ergänzung darstellen. Dabei gelten sie jedoch nicht als adäquater Ersatz für den Bau von Radverkehrsanlagen und dürfen keine bestehenden beziehungsweise geplanten Infrastrukturmaßnahmen relativieren.

Zuständig für die Prüfung und Anordnung von Piktogrammketten ist die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde. Vor der Anordnung sind der jeweils betroffene Straßenbaulasträger sowie die örtliche Polizei anzuhören. Außerdem wird eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit empfohlen, um Akzeptanz, Verständnis und die beabsichtigte Sensibilisierungswirkung bei allen Verkehrsteilnehmenden zu unterstützen. Der Einsatz von Piktogrammketten ist insgesamt sparsam vorzunehmen. Eine Ergänzung durch weitere Symbole oder Verkehrszeichen ist nicht vorgesehen, um die Verständlichkeit und Wirkung der Markierung nicht zu beeinträchtigen.



Abbildung 52: Beispiel für eine Piktogrammkette (innerorts) in Stuttgart

Hinsichtlich der Ausgestaltung sind die Piktogramme in weißer Farbe auszuführen. Weitere Vorgaben zu Größe und Abständen unterscheiden sich je nach Erlass. Die Regelabmessungen betragen 1,30 m in der Länge und 1,00 m in der Breite. Bei breiteren Fahrbahnen können vergrößerte Ausführungen mit einer Länge von 1,95 m und einer Breite von 1,50 m vorgesehen werden. Der rechte Rand des Piktogramms ist mit einem Abstand von 1,25 m zum Fahrbahnrand anzuordnen, sofern keine Parkstände vorhanden sind. Bei vorhandenen Parkständen ist die Markierung mittig jenseits der Parkstände zu platzieren, zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m. Bei unregelmäßig angeordneten Parkständen sollte auf den Einsatz von Piktogrammketten verzichtet werden. Für die Abstände der Piktogramme in Längsrichtung werden in Niedersachsen Abstände von 30 bis 50 m empfohlen.⁴⁵

⁴⁴ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

⁴⁵ Ebd.

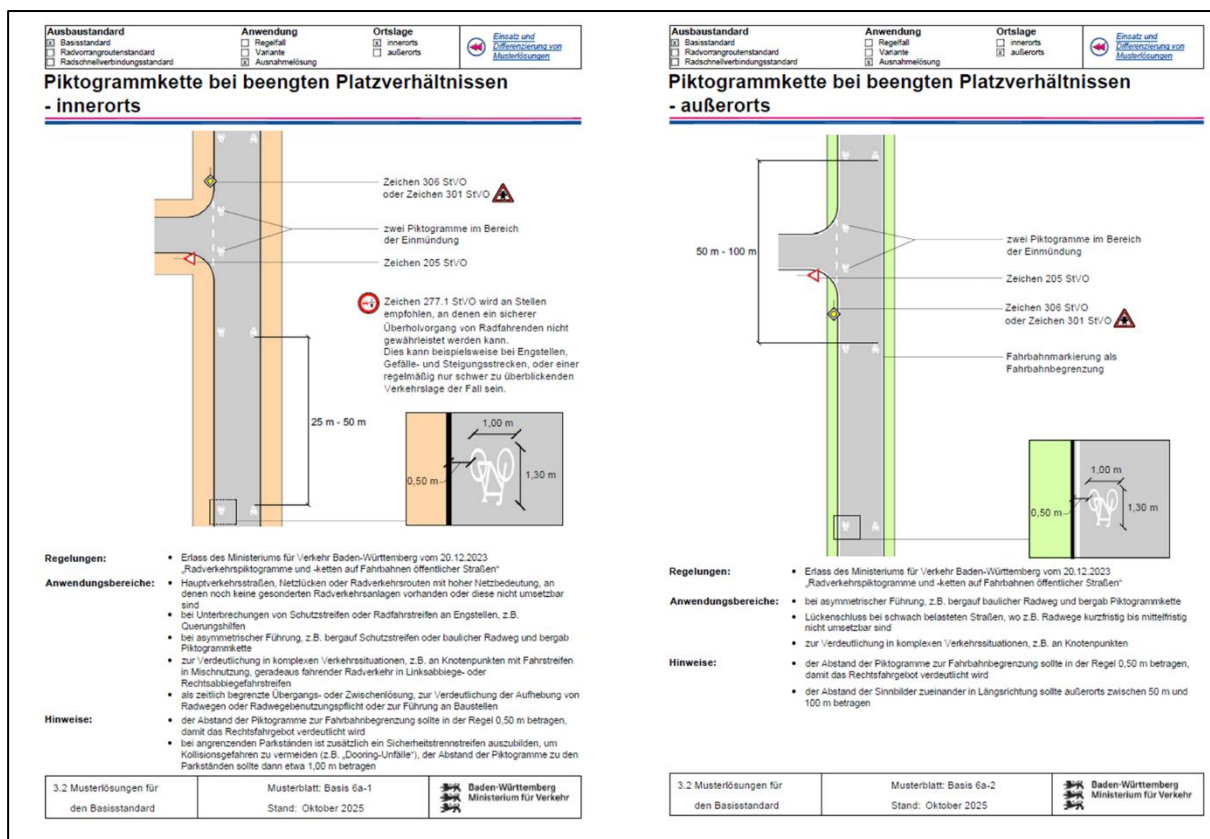


Abbildung 53: Musterlösungen Piktogrammketten des Ministeriums für Verkehr für Baden-Württemberg

9.6.7 Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit

Die Anforderungen von Radverkehr und Barrierefreiheit weisen mitunter Ähnlichkeiten auf und lassen sich entsprechend miteinander verknüpfen. So stellen Radfahrende und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, etwa Rollstuhlnutzende, ähnliche Ansprüche an die **Wegeoberfläche**: Beide Gruppen profitieren von **ebenen, schwellenfreien Verbindungen** mit geringen Längsneigungen. Da sich ihr Verkehrsverhalten jedoch unterscheidet, ist eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr nur dort vertretbar, wo sowohl Netz- als auch Aufenthaltsfunktion beider Verkehrsarten gering ausgeprägt sind.⁴⁶

Deutlich größere Konflikte bestehen mit den Anforderungen sehbehinderter und blinder Menschen. Diese sind auf klare räumliche Strukturen, ertastbare Grenzen und sichere Orientierungsmöglichkeiten angewiesen. Radfahrende stellen dabei eine besondere Herausforderung dar, da sie **akustisch nur schwer wahrnehmbar** sind. In Verbindung mit der höheren Geschwindigkeit ergibt sich so ein besonderes Gefahrenpotenzial. Kritisch sind insbesondere Kreuzungen und Einmündungen ohne eindeutige Abgrenzungen. Beispielsweise können **abgesenkte Bordsteine** dazu führen, dass Menschen mit Sehbehinderung unbeabsichtigt auf die Fahrbahn oder einen Radweg gelangen. Auch die Querung von Radwegen, etwa im Bereich von Haltestellen, an denen der Radweg hinter dem Wartebereich verläuft, erfordert besondere Aufmerksamkeit bei der Planung.

Zur Vermeidung von Konflikten sollten Radwege, die parallel zu niveaugleichen Gehwegen geführt werden, taktil und visuell klar abgegrenzt werden. Hierzu werden **Begrenzungsstreifen** mit einer

⁴⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002)

Breite von mindestens 30 cm empfohlen.⁴⁷ An Querungsstellen müssen außerdem geeignete Leitelemente vorgesehen werden. Bei **gesicherten Querungen** muss der Auffindestreifen am Radweg unterbrochen und auf der gegenüberliegenden Seite durch ein Richtungsfeld fortgeführt werden. An **ungesicherten Querungsstellen** sollten Aufmerksamkeitsfelder an der inneren Trennlinie der Orientierung dienen.

Auch **Radabstellanlagen** sollten barrierefrei gestaltet werden. Sie sind möglichst außerhalb von Wegebeziehungen und Hauptrouten des Fußverkehrs anzuordnen sowie visuell und taktil von Gehflächen abzugrenzen. Vorbeiführende Leitsysteme müssen ausreichende Abstände von mindestens 60 cm zu Hindernissen einhalten und kontrastreich gestaltet sein, um eine sichere und intuitive Orientierung zu gewährleisten.⁴⁸



Abbildung 54: Beispiel für einen mittels Trennstreifen taktil abgesetzte Radweg mit Orientierungshilfe für Passanten mit Sehbehinderung in Göttingen

9.6.8 Anforderungen an Radinfrastruktur für E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder

Neben klassischen Fahrrädern können auf deutschen Straßen verstärkt **neuere Fahrradtypen** wie Lastenräder, Pedelecs, E-Bikes oder Sharing-Modelle beobachtet werden. Gemein ist diesen Fahrradarten, dass neue Möglichkeiten zur Radnutzung geschaffen werden, aber auch veränderte Ansprüche an die Infrastruktur entstehen.

Die Begriffe **Pedelec** und **E-Bike** werden häufig synonym verwendet, unterscheiden sich jedoch nicht unwesentlich. Während Pedelecs rechtlich als Fahrräder gelten und ein Pedelec-Motor nur in Kombination mit Muskelkraft Unterstützung bietet, fahren E-Bikes auch ohne Muskelkraft bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit und werden daher den Kleinkrafträdern zugeordnet. So besteht bei der Verwendung von E-Bikes eine Kennzeichen-, Helm- und Versicherungspflicht. Des Weiteren dürfen E-Bikes innerorts nur auf Radwegen fahren, die mit dem VZ 1022-11 (Mofas frei) gekennzeichnet sind. Während für das Fahren von Pedelecs keine Fahrerlaubnis nötig ist, muss für das Fahren von E-Bikes bis 25 km/h eine Mofa-Prüfbescheinigung, bis 45 km/h ein Rollerführerschein vorliegen. Diese strengeren Regularien sind der Grund, warum E-Bikes im Gegensatz zu Pedelecs in Deutschland eher selten zu finden sind.

Laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) stiegen die Bestände von **Pedelecs** in Deutschland von 2,1 Mio. im Jahr 2014 auf 15,7 Mio. im Jahr 2024.⁴⁹ Weiterhin berichtet der ZIV in seinem Branchenreport, dass seit 2022 rund jedes zweite verkaufte Fahrrad ein Pedelec ist.⁵⁰ In Ergänzung finden

⁴⁷ Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (2020)

⁴⁸ Ebd.

⁴⁹ Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) (2026)

⁵⁰ Sinus (2026)

55 % der Befragten des Fahrradmonitors 2025 Pedelecs grundsätzlich interessant.⁵¹ Mit Ausnahme der jüngeren Altersgruppe der 14- bis 29-Jährigen sind das Interesse und die Nutzung über alle Altersgruppen hinweg vergleichbar. Dabei wird der Nutzungszweck von Pedelecs insbesondere für längere Strecken/Ausflüge, bergige Routen und die Nutzung des Pedelecs bei körperlicher Einschränkung angegeben. Bei bergigen Strecken und körperlichen Einschränkungen ist der Anteil in der Altersklasse 60–69 besonders hoch. Dies deutet darauf hin, dass Radfahren auch im höheren Alter eine geeignete Mobilitätsform bleibt bzw. wird.

Aufgrund der **limitierten Höchstgeschwindigkeit** von 25 km/h bewegen sich Pedelecs zwar in ähnlichen Geschwindigkeitsbereichen wie konventionelle Fahrräder, dennoch nimmt die Variation an Geschwindigkeiten mit erhöhter Anzahl an Pedelecs auf den Straßen zu. Dies kann dazu führen, dass es insgesamt mehr Überholvorgänge gibt. Um **Überholvorgänge und Begegnungsverkehr** sicher zu gestalten, ist die Dimensionierung der Führungsform entscheidend. Bei Neuplanung von Radverkehrsinfrastruktur ist daher auf den Ausbau nach **Regelmaß** der ERA zu achten. Bei Bestandsinfrastruktur, die lediglich das Mindestmaß einhält, ist die Verbreiterung der Infrastrukturen auf Regelmaß zu prüfen. Bei viel befahrenen Radverbindungen ist die Prüfung von über das Regelmaß hinausgehenden Breiten in Betracht zu ziehen, um Konflikte zu reduzieren. Um Konflikten mit dem Fußverkehr aufgrund des höheren Geschwindigkeitsniveaus von Pedelecs vorzubeugen, ist die Führung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen bei hohem Fußverkehrsaufkommen zu meiden.

Des Weiteren ergeben sich für Pedelecs besondere Anforderungen an **Radabstellanlagen**. Aufgrund höherer Anschaffungskosten sind diese anfälliger für Diebstähle und Vandalismus. Der Bedarf an überdachten, sicheren und gegebenenfalls abschließbaren Abstellanlagen, wie Fahrradboxen, steigt somit mit wachsendem Anteil an Pedelecs. Um Zugänglichkeit und Komfort zu gewährleisten, ist dabei – insbesondere an **hochfrequentierten Orten** wie Bahnhöfen oder ÖPNV-Knotenpunkten – wegen des hohen Gewichts der Pedelecs auf Ebenenridigkeit zu achten. Eine Kombination der Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten empfiehlt sich insbesondere im Falle von Sharing-Angeboten und touristischen Radrouten.

⁵¹ Sinus (2026)

Die Bekanntheit von **Lastenrädern** ist in den letzten Jahren gestiegen. Zwar nutzen laut Fahrradmonitor 2025 bisher nur 3 % der Befragten ein Lastenrad, ein Anteil von 18 % kann sich aber vorstellen, ein Lastenrad anzuschaffen.⁵² Dabei handelt es sich zumeist um die Altersklasse zwischen 20 und 39 Jahren, welche vorwiegend in Großstädten lebt. Für den privaten Gebrauch kann in absehbarer Zeit in eher ländlich geprägten Regionen von einer auch in Zukunft geringeren Nutzung von Lastenrädern ausgegangen werden. Entsprechend ist der Anteil des Lastenradverkehrs im Landkreis zu beobachten. Bewusste Entscheidungen für breitere Kurvenradien oder breitere Radverkehrsinfrastruktur müssen aktuell nicht aufgrund von Lastenrädern geschaffen werden. Mitunter ist der **Hol- und Bringverkehr** mittels Lastenrad zu berücksichtigen. Vor allem an Kindertagesstätten, Schulen und Kinderfreizeiteinrichtungen könnte sich folglich eine höhere Lastenradfrequentierung ergeben, der mit geeigneten, breiten Abstellanlagen zu begegnen ist.

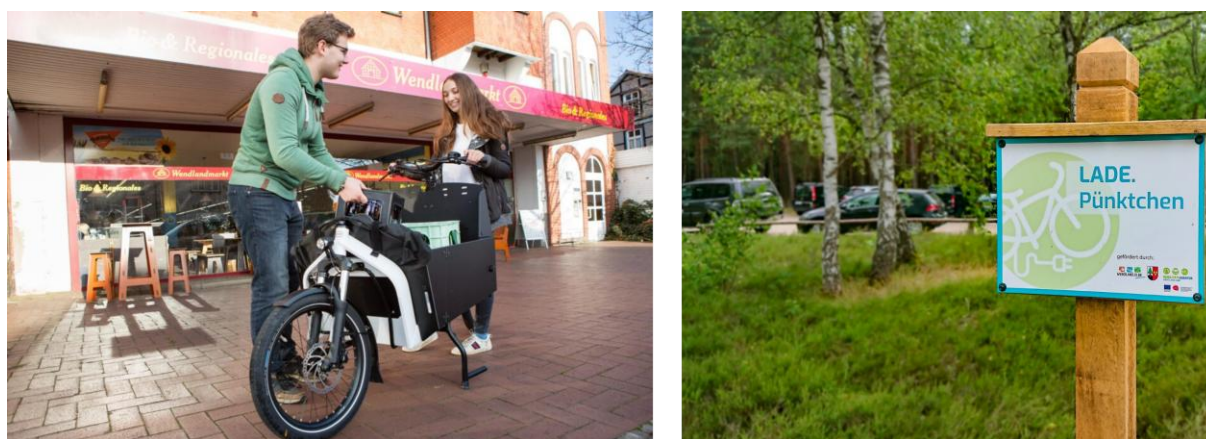


Abbildung 55: Leih-E-Lastenrad und Ladestation für Pedelecs im Landkreis Lüchow-Dannenberg⁵³

⁵² Sinus (2026)

⁵³ Bildquellen: links: <https://wendlandmobil.de/wp-content/uploads/S6A7712-2-1024x683.jpg> (Rainer Erhard Fotografie)
rechts: https://cdn-b-i.pageflow.io/_a13320/_e25863/main/image_files/processed_attachments/000/473/374/v1/large/La-depu%CC%88nktchen_neu.JPG (Mobilitätsagentur Wendland Elbe)

10 Maßnahmenübersicht

10.1 Interaktive Online-Karte mit allen Maßnahmenempfehlungen

Für das Zielnetz für den Alltagsradverkehr wurden insgesamt **1.396** Maßnahmen erarbeitet. Generell wird zwischen **streckenbezogenen** und **punktuellen Maßnahmen** und jeweils verschiedenen Maßnahmentypen unterschieden.

Ebenso wie die Daten zur Bestandsinfrastruktur sind auch alle Maßnahmen in einer der Verwaltung vorliegenden **interaktiven Online-Karte** dargestellt (vgl. Abbildung 56). Eine öffentliche Bereitstellung der Karte mit regelmäßig aktualisiertem Datenstand wird ebenfalls umgesetzt, um eine einheitliche Planungsgrundlage für alle Baulastträger zu bieten und den Umsetzungsstand transparent darzustellen.

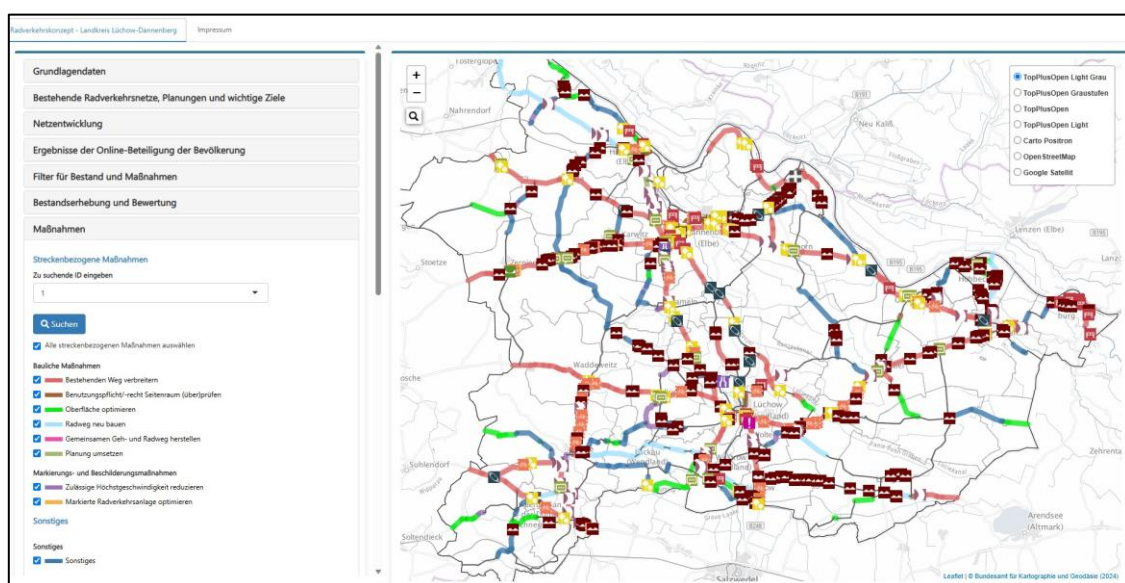


Abbildung 56: Screenshot interaktive Online-Karte zur Einsicht der Maßnahmen

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

- Grundlagendaten
 - Maßnahmen-ID
 - Name Gemeinde
 - Lage (innerorts/außerorts)
 - DTV und DTV Schwerverkehr
 - Straßenklassifikation
 - Länge des Streckenabschnittes
 - Radnutzungsprognose (Anzahl Radfahrende pro Tag)
- Bestand
 - Führungsform Bestand
 - Oberflächenbelag
 - Oberflächenqualität
 - Gemessene Breite
- Mangel

- Maßnahme
 - Ziel-Führungsform
 - Maßnahmentyp
 - Maßnahmenbeschreibung
 - Musterlösung (vgl. Anhang 2)
 - Kostenschätzung in € (vgl. Kapitel 10.3)
 - Fachliche Priorität (vgl. Kapitel 10.4)
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. Kapitel 10.4)

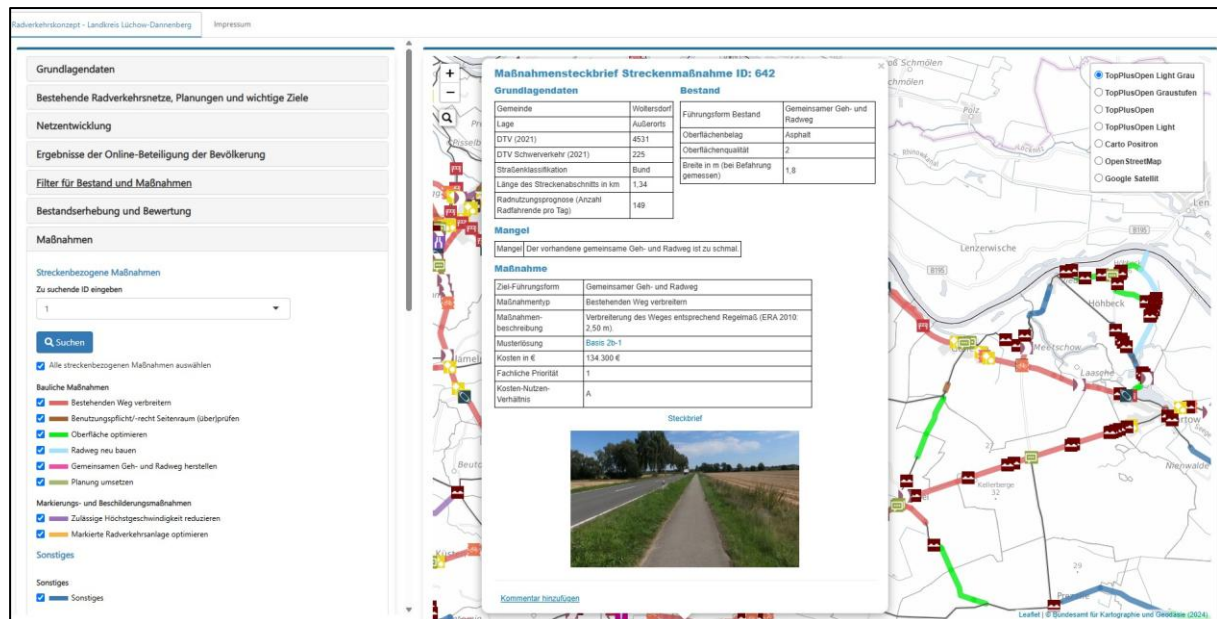


Abbildung 57: Beispielhafter Maßnahmensteckbrief in der interaktive Online-Karte

10.2 Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen

In der Tabelle 19 sind die streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen nach Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation) geordnet aufgelistet. Bei Verbindungen, auf denen mehrere Maßnahmen erforderlich sind (insbesondere bei komplexeren Umgestaltungen), erfolgte die Zuordnung jeweils nach der Hauptmaßnahme.

Tabelle 19: Maßnahmen nach Maßnahmentyp

Maßnahmentyp	Insgesamt	Bund	Land	Kreis	Samtgemeinde	Gemeinde
Streckenbezogene Maßnahmen						
Bestehenden Weg verbreitern	411	237	84	32	4	54
Benutzungspflicht/-recht Seitenraum (über)prüfen	97	45	15	11	0	26
Anbringung Hinweisbeschilderung oder -piktogramm prüfen	85	0	0	11	41	33
Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	49	1	0	2	1	45
Wegweisende Beschilderung optimieren	48	0	0	48	0	0
Oberfläche sanieren	45	2	0	11	11	21
Radweg neu bauen	36	0	36	0	0	0
Furtmarkierungen optimieren	25	2	4	19	0	0
Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	22	3	3	3	4	9
Markierte Radverkehrsanlage optimieren	10	4	4	0	0	2
Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen	8	1	7	0	0	0
Planung umsetzen	7	0	7	0	0	0
Piktogrammkette markieren	2	0	0	2	0	0
Fahrbahnrandmarkierung optimieren	1	0	0	0	0	1
Punktuelle Maßnahmen						
Oberfläche punktuell sanieren	259	95	43	16	21	84
Ausfahrt/Einmündung sichern	61	36	13	10	0	2
VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) anbringen	55	34	14	2	1	4
Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren	53	16	24	8	2	3
Hindernis optimieren/entfernen	35	1	0	2	0	32
Bewuchs entfernen	17	11	3	0	0	3
Querungsstelle sichern	17	5	1	4	1	6
VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 267 (Verbot der Einfahrt) für Radverkehr freigeben	13	0	0	0	2	11
Furtmarkierungen entfernen	9	3	6	0	0	0
VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) mit VZ 1012-31 (Ende) anbringen	6	0	6	0	0	0
Führung an Knotenpunkt optimieren	5	5	0	0	0	0
Beschilderung optimieren/erneuern	4	0	0	0	0	4
Engstelle optimieren	3	1	1	0	0	1

Maßnahmentyp	Insgesamt	Bund	Land	Kreis	Samtgemeinde	Gemeinde
VZ 138 (Achtung Radverkehr) und VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) anbringen	3	1	0	0	0	2
VZ 1022-10 entfernen	2	0	2	0	0	0
Austausch Fehlbeschilderung	1	0	0	0	0	1
Bordstein absenken	1	1	0	0	0	0
Vorfahrt ändern	1	0	0	0	0	1
Vorwegweiser für Radverkehr linksweisend Nr. 442-13 anbringen	1	0	1	0	0	0
VZ 105-10 bzw. VZ 105-20 (Doppelkurve) anbringen	1	0	0	1	0	0
VZ 138 (Achtung Radverkehr) anbringen	1	0	0	1	0	0
VZ 239 (Gehweg) anbringen	1	1	0	0	0	0
VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) entfernen	1	1	0	0	0	0
Gesamt	1.396	506	274	183	88	345

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

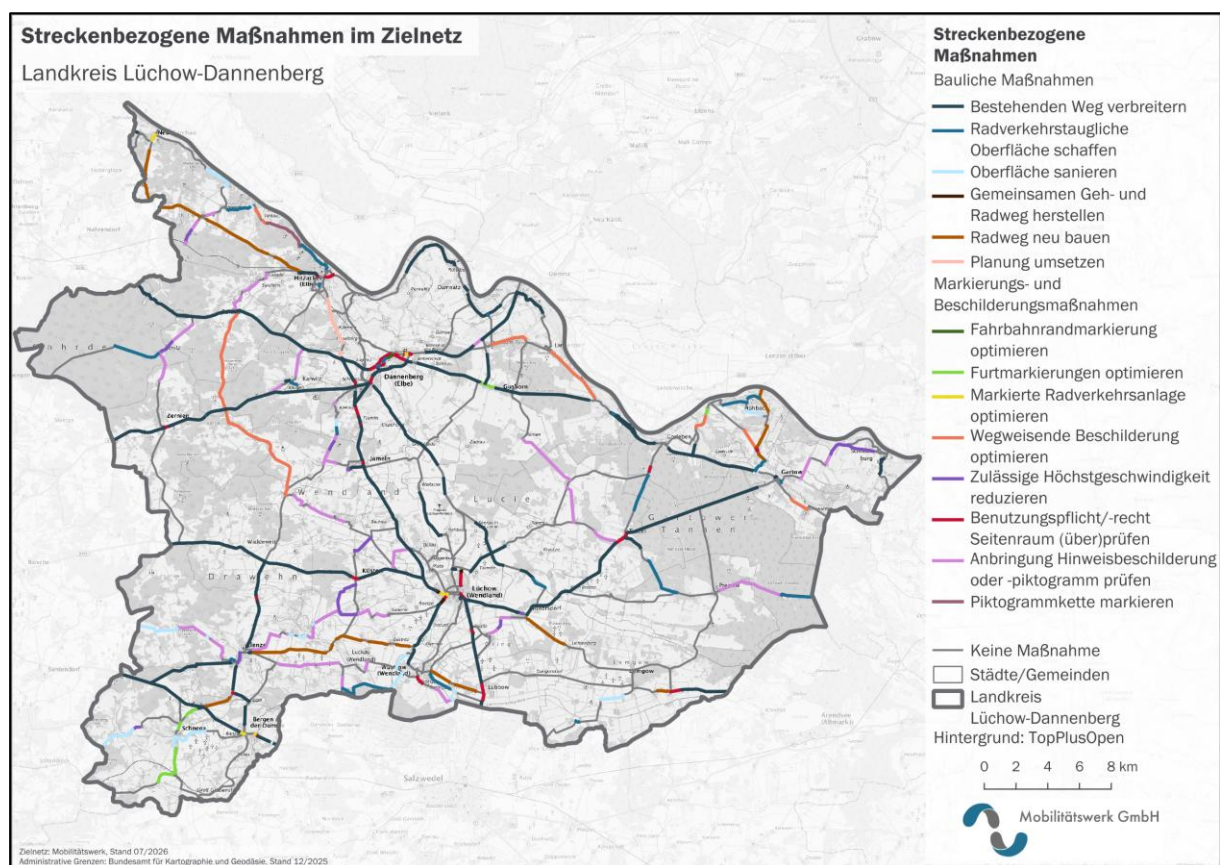


Abbildung 58: Streckenbezogene Maßnahmen nach Maßnahmentyp

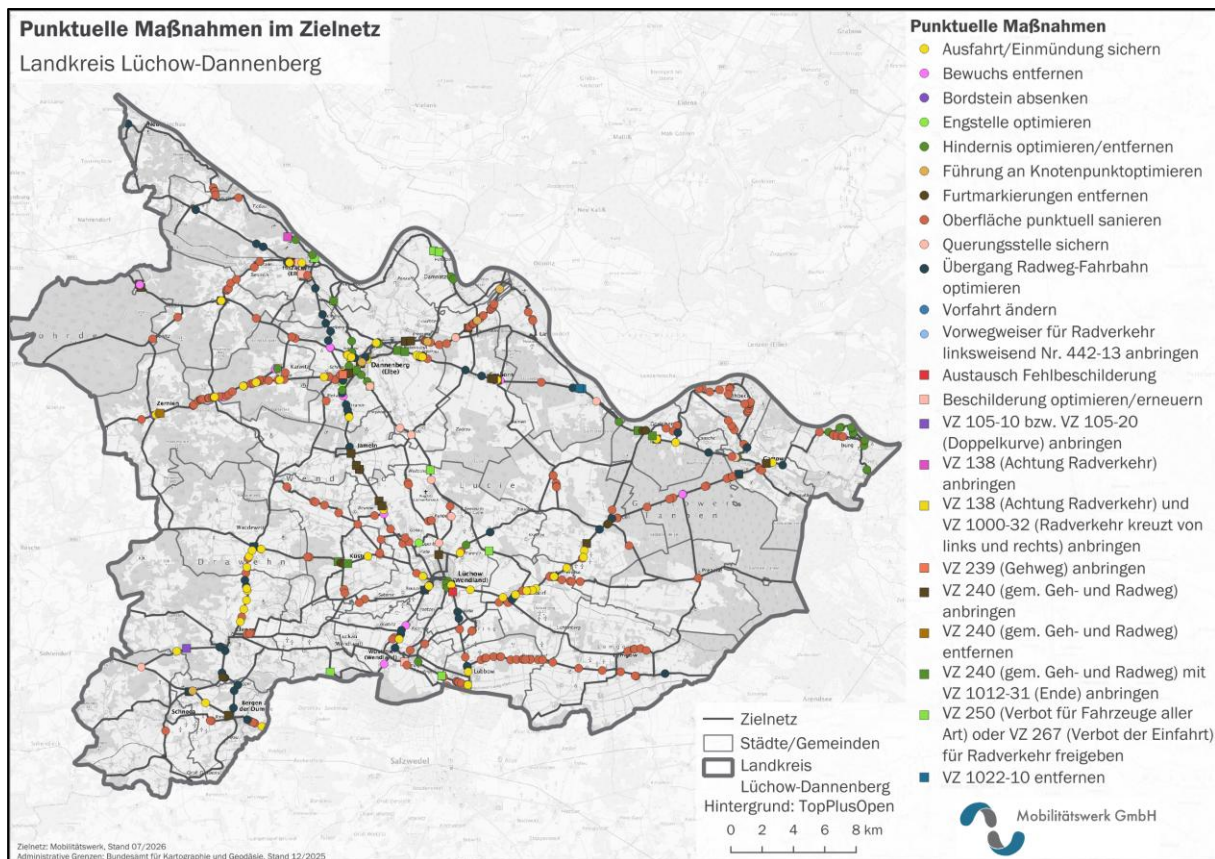


Abbildung 59: Punktueller Maßnahmen nach Maßnahmentyp

Ergänzend finden sich alle Informationen zu den baulichen Maßnahmen auch in einem **Maßnahmensteckbrief** wieder (Beispiel in Abbildung 60, vgl. Anhang 1). Dieser ist ebenfalls bei der jeweiligen Maßnahme auf der interaktiven Online-Karte (vgl. Kapitel 10.1) verlinkt.

Streckenmaßnahmen-ID:
1

Radverkehrskonzept Landkreis Lüchow-Dannenberg

 Mobilitätswerk GmbH

Allgemein			
Gemeinde	Neu Darchau	DTV Kfz (2021)	1.796 Kfz/24 h
Ortslage	außerorts	DTV Schwerverkehr (2021)	94 Fahrzeuge/24 h
Straße	L 231	Bestehende Planung	–
Baulast nach Straßenklassifikation	Land	Länge	280 m

Lagekarte

Aktuelle Situation



Bestand			
Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Wegbreite (bei Befahrung gemessen)	1,6 m	Oberflächenbelag und Zustand	Asphalt (gut)

Maßnahme	
Zielführungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg
Mangel	Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal.
Maßnahmentyp	Bestehenden Weg verbreitern
Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des Weges entsprechend Regelmaß (ERA 2010: 2,50 m).
Musterlösung	Basis 2b-1

Relevanz und Kosten			
Netzkategorie	AR III	Fachliche Priorität	1
Radnutzungsprognose	108 Radfahrende/Tag	Kosten-Nutzen-Verhältnis	A
Kostenüberschlag (brutto)	28.000 €	Erarbeitungsstand	05.08.2026

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 20, vgl. Tabelle 21). Die Werte basieren auf Erfahrungswerten des Planungsbüros.

Tabelle 20: 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	200	//	//	//
	Asphalt	Oberfläche sanieren (3 m)	360	500	//	//
	Wassergebundene Decke	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen (3 m)	150	175	//	//

Tabelle 21: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen

Hauptmaßnahmentyp	Kosten/Einheit
Bordstein absenken (für gemeinsamen Geh-/Radweg, 2,5 m Breite)	250 €
Hindernis optimieren/entfernen (Poller)	200 €
Hindernis optimieren/entfernen (Umlaufsperr)	5.000 €
Übergang Fahrbahn - Radweg optimieren (für gemeinsamen Geh-/Radweg, 2,5 m Breite)	15.000 €
Querungsstelle sichern	25.000 €
Führung an Knotenpunkt optimieren	Nicht kalkulierbar
Engstelle optimieren	Nicht kalkulierbar

Die angegebenen Werte stellen **Bruttokosten inklusive Planungskosten** dar. Kosten für den Flächenerwerb sowie potentielle 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 921 baulichen Maßnahmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg – sowohl streckenbezogene als auch punktuelle – belaufen sich über alle Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation) hinweg auf rund 59 Mio. €. Eine detaillierte Aufschlüsselung findet sich in Tabelle 22.

Tabelle 22: Geschätzte Kosten je Baulastträger

Baulast nach Straßenklassifikation	Gesamtkosten
Bund	11,1 Mio. €
Land Niedersachsen	21,7 Mio. €
Landkreis Lüchow-Dannenberg	4,9 Mio. €
Samtgemeinden	3,9 Mio. €
Gemeinden	17,8 Mio. €
Gesamtkosten insgesamt	59,4 Mio. €

Tabelle 23 und Tabelle 24 zeigen die Gesamtkosten für den Landkreis Lüchow-Dannenberg je Maßnahmentyp und aufgeschlüsselt nach den Baulastträgern (Baulast nach Straßenklassifikation). Das Kapitel 12.4 gibt einen Überblick über bestehende Fördermöglichkeiten, mit deren Hilfe sich die anfallenden Kosten deutlich reduzieren lassen.

Tabelle 23: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulast (Baulast nach Straßenklassifikation)

Kategorie	Maßnahmentyp	Insgesamt		Gemeinde		Samtgemeinde		Kreis		Land		Bund	
		Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten
Baulich	Bestehenden Weg verbreitern	187,3	23,8 Mio. €	30,7	7,7 Mio. €	1,5	0,5 Mio. €	15	1,6 Mio. €	33,3	3,3 Mio. €	106,7	10,7 Mio. €
	Radweg neu bauen	32,4	16,2 Mio. €	-	-	-	-	-	-	32,4	16,2 Mio. €	-	-
	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	25,2	4,6 Mio. €	23,8	4,2 Mio. €	0,8	0,2 Mio. €	0,5	0,2 Mio. €	-	-	> 0,1	0,02 Mio. €
	Oberfläche sanieren	18,6	11,8 Mio. €	9,8	5,6 Mio. €	4,3	3,1 Mio. €	4,2	3 Mio. €	-	-	0,3	0,1 Mio. €
	Planung umsetzen	3,4	1,7 Mio. €	-	-	-	-	-	-	3,4	1,7 Mio. €	-	-
	Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen	0,6	0,1 Mio. €	-	-	-	-	-	-	0,5	0,1 Mio. €	> 0,1	0,004 Mio. €
Markierung und Beschilderung	Anbringung Hinweisbeschilderung oder -piktogramm prüfen	48,9	-	17,9	-	23,4	-	7,6	-	-	-	-	-
	Wegweisende Beschilderung optimieren	24,7	-	-	-	-	-	24,7	-	-	-	-	-
	Benutzungspflicht/-recht Seitenraum (über)prüfen	15,9	-	4,7	-	-	-	1,8	-	2,2	-	7,2	-
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	13,4	-	7,4	-	3	-	1,1	-	0,8	-	1,1	-
	Furtmarkierungen optimieren	5,7	-	-	-	-	-	4,5	-	1,1	-	0,1	-
	Piktogrammkette markieren	2,7	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-
	Markierte Radverkehrsanlage optimieren	1,9	-	0,1	-	-	-	-	-	1,2	-	0,6	-
	Fahrbahnrandmarkierung optimieren	0,3	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 24: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulastträgern (Baulast nach Straßenklassifikation)

Kategorie	Maßnahmentyp	Insgesamt		Gemeinde		Samtgemeinde		Kreis		Land		Bund	
		Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
Baulich	Oberfläche punktuell sanieren	259	0,031 Mio. €	84	0,01 Mio. €	21	0,003 Mio. €	16	0,002 Mio. €	43	0,005 Mio. €	95	0,011 Mio. €
	Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren	53	0,795 Mio. €	3	0,045 Mio. €	2	0,03 Mio. €	8	0,12 Mio. €	24	0,36 Mio. €	16	0,24 Mio. €
	Hindernis optimieren/entfernen	35	0,083 Mio. €	32	0,077 Mio. €	-	-	2	0,001 Mio. €	-	-	1	0,005 Mio. €
	Querungsstelle sichern	17	0,375 Mio. €	6	0,15 Mio. €	1	0,025 Mio. €	4	0,1 Mio. €	1	0,025 Mio. €	5	0,075 Mio. €
	Führung an Knotenpunkt optimieren	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-
	Engstelle optimieren	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	Bordstein absenken	1	0,0015 Mio. €	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,0015 Mio. €
Markierung und Beschilderung	Ausfahrt/Einmündung sichern	61	-	2	-	-	-	10	-	13	-	36	-
	VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) anbringen	55	-	4	-	1	-	2	-	14	-	34	-
	VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 267 (Verbot der Einfahrt) für Radverkehr freigeben	13	-	11	-	2	-	-	-	-	-	-	-
	Furtmarkierungen entfernen	9	-	-	-	-	-	-	-	6	-	3	-
	VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) mit VZ 1012-31 (Ende) anbringen	6	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-
	Beschilderung optimieren/erneuern	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kategorie	Maßnahmentyp	Insgesamt		Gemeinde		Samtgemeinde		Kreis		Land		Bund	
		Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
	VZ 138 (Achtung Radverkehr) und VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) anbringen	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	VZ 1022-10 entfernen	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
	Austausch Fehlbeschilderung	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Vorfahrt ändern	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Vorwegweiser für Radverkehr linksweisend Nr. 442-13 anbringen	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	VZ 105-10 bzw. VZ 105-20 (Doppelkurve) anbringen	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	VZ 138 (Achtung Radverkehr) anbringen	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	VZ 239 (Gehweg) anbringen	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) entfernen	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Sonstige	Bewuchs entfernen	17	-	3	-	-	-	-	-	3	-	11	-

10.4 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 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, Sowieso-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).

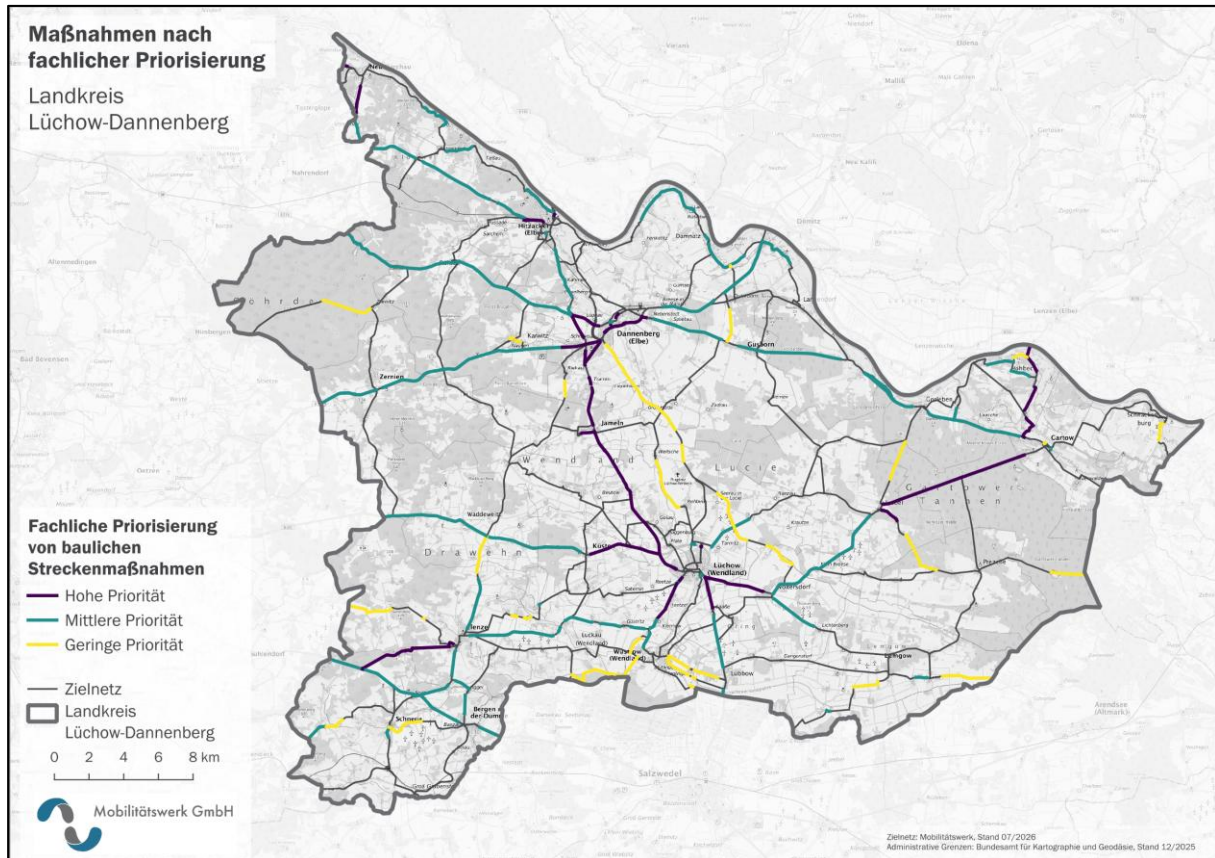


Abbildung 61: Fachliche Priorität der baulichen Streckenmaßnahmen

Tabelle 25: Bauliche Streckenmaßnahmen nach fachlicher Priorität

Fachliche Priorität	Anzahl	Länge	Kosten
Hohe Priorität	166	59,3 km	8,3 Mio. €
Mittlere Priorität	297	150,8 km	31,2 Mio. €
Geringe Priorität	93	57,3 km	18,6 Mio. €

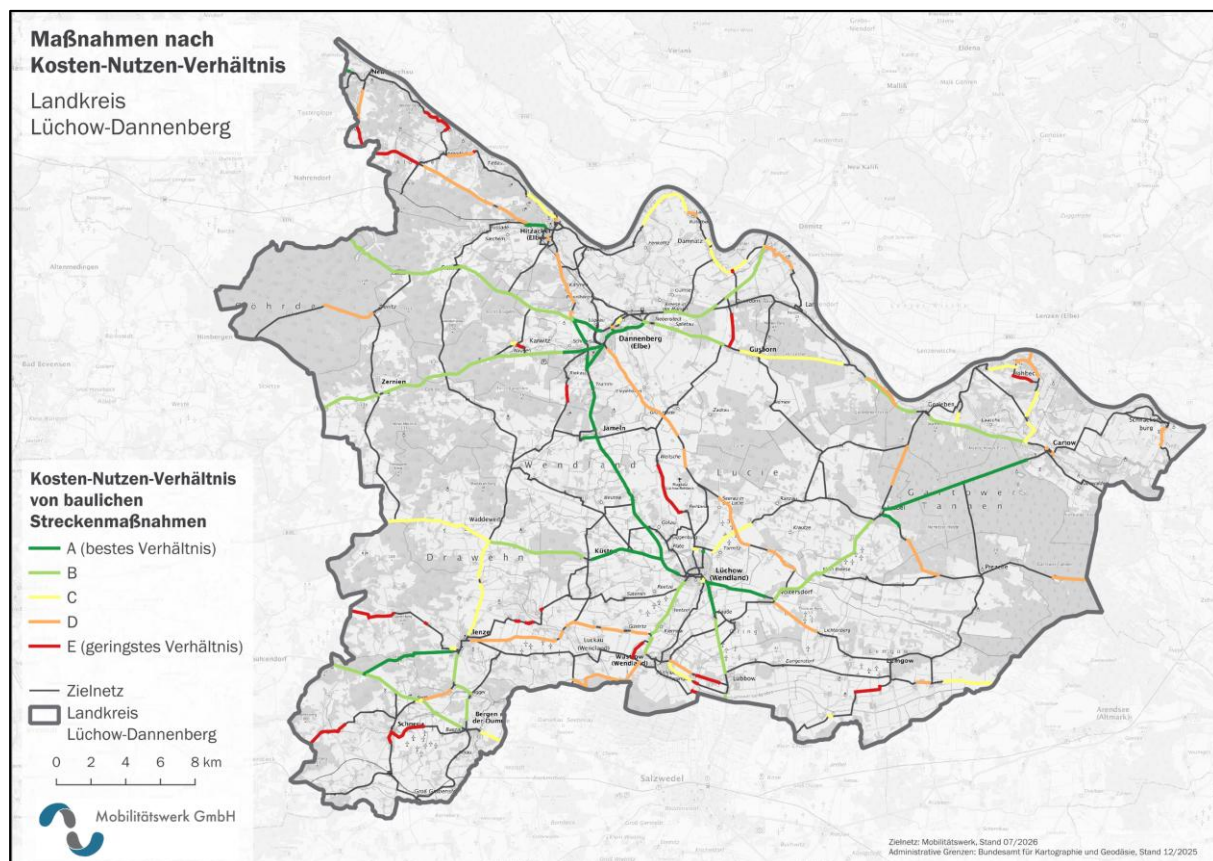


Abbildung 62: Kosten-Nutzen-Verhältnis für die baulichen Streckenmaßnahmen

Tabelle 26: Bauliche Streckenmaßnahmen nach Kosten-Nutzen-Verhältnis

Kosten-Nutzen-Verhältnis	Anzahl	Länge	Kosten
A (bestes Verhältnis)	140	49,3 km	4,9 Mio. €
B	180	82,8 km	8,3 Mio. €
C	85	42,1 km	6,4 Mio. €
D	94	65 km	21,5 Mio. €
E (geringstes Verhältnis)	57	28,4 km	17,1 Mio. €

10.5 Leuchtturmprojekte

Eine zukunftsfähige Radverkehrsplanung muss die unterschiedlichen Nutzergruppen und ihre jeweiligen Anforderungen konsequent berücksichtigen. Dazu gehören verschiedene Ansprüche an Komfort, Sicherheit und Direktheit ebenso wie unterschiedliche Nutzungszeiten und ein jeweils individuelles Sicherheitsempfinden. Neben dem Neu- und Ausbau von Infrastruktur ist dabei auch deren langfristige Qualität entscheidend: Radverkehrsanlagen müssen nicht nur bedarfsgerecht geplant und umgesetzt, sondern anschließend regelmäßig überprüft, instandgehalten und bei Bedarf an neue Anforderungen angepasst werden.

Um diese Anforderungen sichtbar zu machen und mit konkreten Maßnahmen zu verbinden, wurden **fünf Leuchtturmprojekte** ausgewählt. Sie bündeln zentrale Aspekte der Radverkehrsplanung und

können als Vorbilder für weitere Maßnahmen im Landkreis dienen. Dabei werden die Leuchtturmprojekte nicht explizit priorisiert, sondern dienen als detailliert ausgearbeitete Beispiele für die einzelnen Maßnahmenthemen. Die ausgewählten Maßnahmenbündel haben u.a. eine spezifische Bedeutung für den Pendelverkehr, Schulverkehr sowie die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten des Umweltverbunds.

10.5.1 Leuchtturmprojekt 1: Deichwegverbindung zwischen Lüchow und Dannenberg

Hintergrund

Die Deichwegverbindung zwischen Lüchow und Dannenberg stellt eine wichtige Verbindung zwischen den beiden größten Orten im Landkreis dar. Sie ist sowohl für den Alltagsradverkehr, insbesondere auf Arbeits- und Schulwegen, als auch für die Freizeitnutzung von Bedeutung. Zugleich bietet sie eine attraktive Alternativroute zur Führung entlang der Bundesstraße, da sie mehr Raum und Ruhe bietet und alle Querungsstellen an der Bundesstraße umgangen werden können.

Bestandssituation

Die Deichwegverbindung weist im Bestand gut befahrbare Betonplatten auf und verfügt überwiegend über Breiten von etwa 2,8 bis 3,0 m. An zwei Stellen bestehen derzeit Poller, an zwei weiteren Abschnitten fehlt bislang die Freigabe für den Radverkehr. Die Querungsstellen kreuzender Straßen sind aktuell mit „Vorfahrt gewähren“ gekennzeichnet. Hinweise auf querenden Radverkehr auf den kreuzenden Straßen fehlen jedoch.



Abbildung 63: Bilder zur Bestandssituation entlang der Deichwegverbindung

Maßnahmenempfehlungen

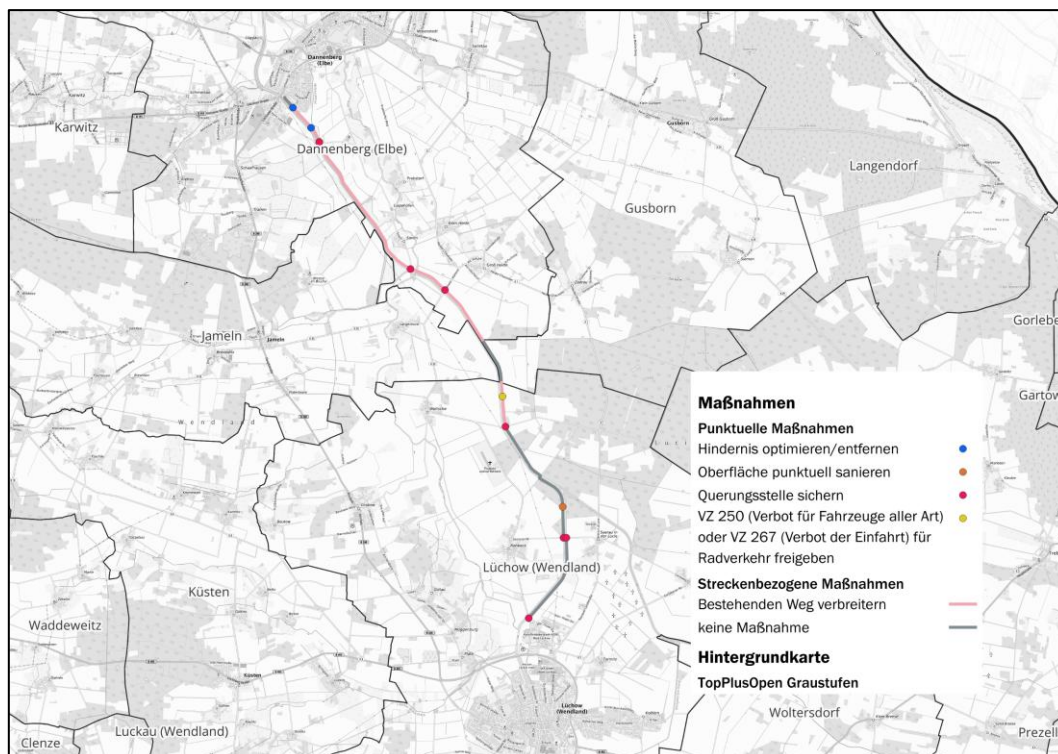


Abbildung 64: Lageplan der vorgesehenen Maßnahmen entlang der Deichwegverbindung

Hindernisse optimieren oder entfernen

Die vorhandenen Poller sollten gemäß den Vorgaben der ERA, Abschnitt 11.1.10, umgestaltet werden. Poller sind demnach nur dann gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck nicht mit anderen Mitteln erreicht werden kann und die Folgen eines Verzichts schwerer wiegen als die Nachteile für die Radverkehrssicherheit.⁵⁴

Als fachliche Orientierung für die Umgestaltung kann ergänzend das ADFC-Positionspapier „Umgang mit Pollern und Umlaufsperrern“ oder die Musterlösung Basis 8a-3 genutzt werden.⁵⁵

VZ 250 für den Radverkehr freigeben

Um die Verbindung für den Radverkehr freizugeben, sollte an entsprechenden Stellen das Zeichen 250 StVO durch das Zeichen 260 StVO ersetzt oder alternativ durch das Zusatzzeichen 1022-10 StVO ergänzt werden.

Querungsstellen sichern

Die Stellen, wo die Deichwegeverbindung Straßen kreuzt, sollten entsprechend der Musterlösung Basis 9b-10 gestaltet werden, um die Führung des Radverkehrs an den kreuzenden Straßen klarer und sicherer auszubilden.⁵⁶

⁵⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010)

⁵⁵ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (2015) und Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

⁵⁶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

Bestehenden Weg verbreitern

Bei starker Nutzung des Abschnitts durch Wirtschaftsverkehr sollte geprüft werden, ob eine Verbreiterung des Deichweges auf mindestens 3,5 m möglich ist. Alternativ können in regelmäßigen Abständen Ausweichmöglichkeiten eingerichtet werden, um Begegnungssituationen sicherer und komfortabler zu gestalten. Als fachliche Grundlage dienen sich die Musterlösungen 2.2-5 und 2.2-6.⁵⁷

Wegweisende Beschilderung einrichten

Sofern dies in Abstimmung mit dem Deichverband möglich ist, sollte die Deichwegverbindung von Lüchow bis Dannenberg durchgehend ausgeschildert werden. Dadurch kann die Alternativroute zur Bundesstraße insbesondere für ortsfremde Radfahrende besser erkennbar und nutzbar gemacht werden.



Abbildung 65: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang der Deichwegverbindung

⁵⁷ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

Ausblick

Instandhaltung

Für die langfristige Qualität der Deichwegverbindung ist eine regelmäßige Instandhaltung von zentraler Bedeutung. Dazu sollte mindestens einmal jährlich eine Streckenkontrolle durchgeführt werden, bei der nicht nur die Befahrbarkeit des Weges selbst, sondern auch die unmittelbare Streckenumgebung überprüft wird. Hierzu zählen unter anderem die Bankette, der Wasserabfluss sowie die Erkennbarkeit der Verkehrszeichen. Ergänzend sollte die Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit kontrolliert werden. Darüber hinaus können Mängelmelder genutzt werden, um Hinweise aus der Bevölkerung systematisch aufzunehmen und kurzfristig auf erkannte Defizite reagieren zu können.⁵⁸

Auch Reinigungsmaßnahmen sollten bedarfsorientiert erfolgen. Die notwendige Häufigkeit hängt insbesondere vom Grad der Verschmutzung ab, bei einer Mitnutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr kann ein häufigerer Reinigungsrhythmus erforderlich sein. Dabei sind auch kleinere Gegenstände wie Scherben zu berücksichtigen, da sie die sichere Nutzung der Strecke deutlich beeinträchtigen können.⁵⁹

Für den Winterdienst ist insbesondere die Beseitigung größerer Schneemengen sowie von Eis sicherzustellen. Die Durchführung sollte möglichst vor der morgendlichen Nutzung durch Radfahrende erfolgen. Wichtige Alltagsverbindungen sollten dabei priorisiert werden. Auf den Einsatz von Splitt sollte möglichst verzichtet werden, da dieser für Radfahrende zusätzliche Risiken mit sich bringen kann.⁶⁰

In der Regel ist der Baulastträger für die Instandhaltung zuständig. Aufgrund der besonderen Wegeart wird jedoch eine Abstimmung zwischen Landkreis und Baulastträger empfohlen, um zentrale Fragen der Instandhaltung frühzeitig zu klären. Dabei sollte insbesondere abgestimmt werden, wie die gemeinsame Nutzung der Deichwege organisiert werden kann und welche Entwicklungsmöglichkeiten künftig bestehen.

Potenzielle zukünftige Entwicklung

Perspektivisch kann die Deichwegverbindung als Veloroute weiterentwickelt werden. Voraussetzung hierfür ist eine enge Abstimmung mit dem Deichverband. Wenn die Nutzungszahlen durch den Radverkehr ausreichend hoch sind, kann daraus eine tragfähige argumentative Grundlage entstehen, um die Strecke künftig als Hauptverbindung zwischen Lüchow und Dannenberg zu qualifizieren.

In diesem Zusammenhang könnte auch eine Bevorrechtigung gegenüber kreuzenden Straßen geprüft werden. Dies kommt insbesondere bei Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung von weniger als 3.000 Kfz pro Tag sowie bei nicht klassifizierten Straßen in Betracht, sofern die Route eine hohe Bedeutung für den Radverkehr besitzt.⁶¹

Darüber hinaus kann die Begleitinfrastruktur entlang der Route ausgebaut werden. Dazu zählen beispielsweise eine adaptive Beleuchtung sowie ergänzende Rastmöglichkeiten wie überdachte Sitzgelegenheiten und geeignete Abstellanlagen.

⁵⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2021)

⁵⁹ Ebd.

⁶⁰ Ebd.

⁶¹ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025) und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010)

10.5.2 Leuchtturmprojekt 2: Bike-and-Ride-Anlage Bahnhof Schnega

Hintergrund

Der Bahnhof Schnega bildet einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen Radverkehr und Zugverkehr und übernimmt damit eine zentrale Funktion für die Stärkung des Umweltverbunds. Qualitativ hochwertige und nutzerfreundliche Bike-and-Ride-Anlagen erleichtern den Umstieg vom Fahrrad auf den Zug und können insbesondere für Pendelnde einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivierung klimafreundlicher Mobilitätsketten leisten.

Auf mehreren Anschlussstrecken sind bereits Verbesserungen beziehungsweise Neubaumaßnahmen vorgesehen, beispielsweise auf der Verbindung Kassau–Spithal. Mit deren Umsetzung ist von einer steigenden Bedeutung des Bahnhofs als Umstiegspunkt für den Radverkehr auszugehen. Perspektivisch ist daher auch ein wachsender Bedarf an sicheren, komfortablen und witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten zu erwarten.

Bestandssituation

Auf der Nordseite des Bahnhofs befinden sich am Zugang zum Bahnsteig zwei Fahrradbügel mit Überdachung. Auf der Südseite stehen fünf Fahrradgaragen zur Verfügung, die kurzzeitig oder längerfristig gemietet werden können. Ergänzend sind dort Vorderradhalter vorhanden, die als schnell zugängliche Abstellanlagen genutzt werden können. Eine mögliche Zuwegung zur Südseite erfolgt über einen Privatweg.



Abbildung 66: Bilder zur Bestandssituation am Bahnhof Schnega (oben: Südseite, unten: Nordseite)

Maßnahmenempfehlungen

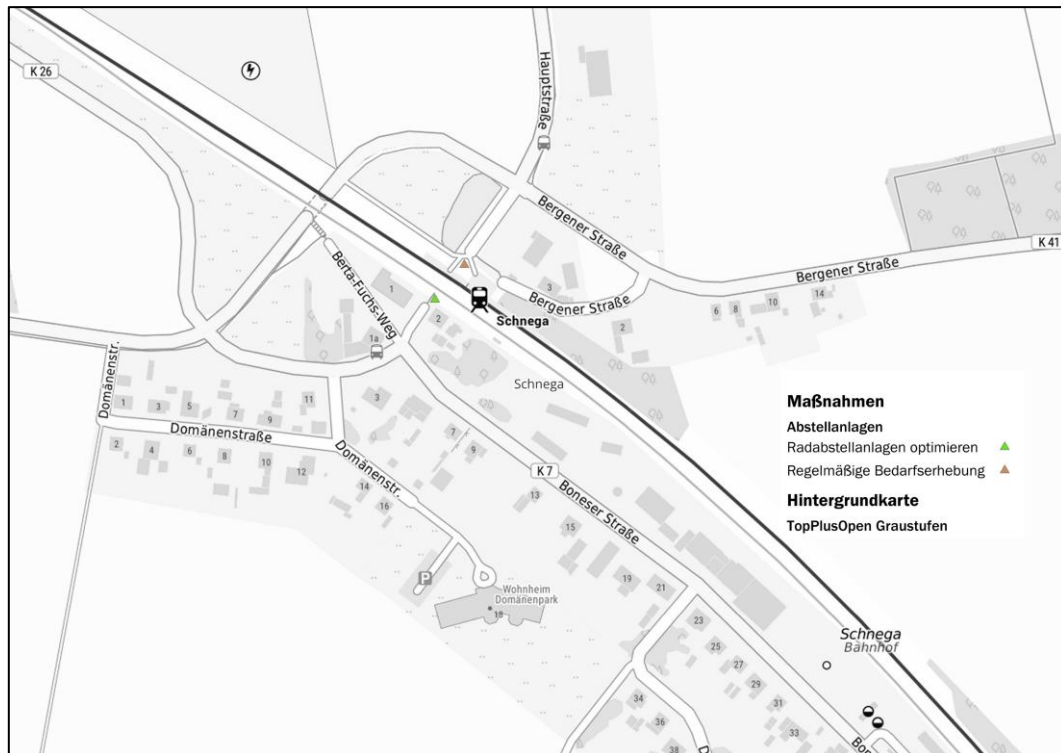


Abbildung 67: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen am Bahnhof Schnega

Radabstellanlage optimieren

Die bestehende Radabstellanlage auf der Südseite sollte optimiert werden, indem die vorhandenen Vorderradhalter durch stabile Fahrradbügel ersetzt und mit einer Überdachung ergänzt werden. Dadurch kann die Abstellqualität am Bahnhof Schnega deutlich verbessert und die Nutzung insbesondere für Pendelnde attraktiver gestaltet werden.

Regelmäßige Bedarfserhebung

Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung sollte die Nutzung der bestehenden Fahrradbügel sowie das umliegende Wildparken zu verschiedenen Tageszeiten durch regelmäßige Zählungen erfasst werden. Auf dieser Grundlage können der tatsächliche Bedarf und mögliche Ausbaurfordernisse besser eingeschätzt werden. Dabei sollten auch weitergehende Entwicklungsmöglichkeiten wie die Einrichtung von Lademöglichkeiten oder zusätzlichen Fahrradboxen geprüft werden.



Abbildung 68: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen am Bahnhof Schnega

Ausblick

Instandhaltung⁶²

Die Zuständigkeit für die Instandhaltung der Bike-and-Ride-Anlage liegt bei der Gemeinde. Um die Qualität der Anlage dauerhaft zu sichern, sollten regelmäßige Kontrollen durchgeführt werden. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob Beschädigungen an den Abstellanlagen oder am Zubehör, etwa an Überdachungen oder Beleuchtung, vorliegen.

Zudem sollten die Zuwegungen und Abstellflächen dauerhaft von Verschmutzungen freigehalten werden. Dies betrifft insbesondere Glasscherben, Müll und Laub, da diese die Nutzbarkeit und Sicherheit der Anlage beeinträchtigen können. Im Rahmen der Kontrollen sollte außerdem erfasst werden, ob Fahrräder über längere Zeiträume an den Abstellanlagen oder in deren Umfeld stehen und damit als sogenannte „Fahrradleichen“ einzustufen sind.

Darüber hinaus sollte die Auslastung der Abstellanlagen regelmäßig beobachtet werden. Dies umfasst insbesondere die tagsüber relevante Nutzung der vorhandenen Abstellmöglichkeiten sowie die Menge und Lage wildparkender Fahrräder. Ergänzend können Mängelmelder genutzt werden, um Hinweise zur Erreichbarkeit, Sicherheit und allgemeinen Nutzungsqualität der Abstellanlagen aufzunehmen.

Der Umgang mit „Fahrradleichen“ sollte klar geregelt werden. Eine Beseitigung ist möglich, wenn erkennbar ist, dass die Eigentümer das Fahrrad aufgegeben haben und das Fahrrad nicht mehr verkehrstauglich ist. Ist die Verkehrstauglichkeit nicht eindeutig zu beurteilen, sollte zunächst ein datierter Hinweis zur beabsichtigten Entfernung angebracht werden. Nach Ablauf eines Monats kann das Fahrrad entfernt werden. Im Anschluss sollte ein Abgleich mit Polizeidaten zu gestohlenen Fahrrädern erfolgen und das Fahrrad für mehrere Monate eingelagert werden.

⁶² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012a) und Landkreis Lüneburg (2020b)

Potenzielle zukünftige Entwicklung

Das Bedarfsmonitoring kann wichtige Hinweise auf zukünftige Ausbaurfordernisse liefern. Eine größere Zahl wildparkender Fahrräder kann beispielsweise darauf hindeuten, dass die Kapazität der vorhandenen Abstellanlagen nicht ausreicht, die bestehenden Anlagen aufgrund ihrer Ausführung als unsicher wahrgenommen werden oder ihre Lage nicht optimal auf die tatsächlichen Wegebeziehungen am Bahnhof abgestimmt ist. Auch wenn die Abstellanlagen direkt am Bahnsteigzugang liegen, kann die morgens stärker genutzte Zugverbindung Einfluss darauf haben, welche Seite des Bahnhofs bevorzugt genutzt wird.

Perspektivisch sollten daher verschiedene Ausbaumöglichkeiten geprüft werden. Eine Überdachung wird an Bahnhöfen aufgrund der in der Regel längeren Parkdauer grundsätzlich empfohlen. Fahrradboxen sind insbesondere für die Südseite relevant, während Lademöglichkeiten vor allem in Verbindung mit besonders gesicherten Abstellmöglichkeiten sinnvoll sein können.

10.5.3 Leuchtturmprojekt 3: Fertigstellung und Instandhaltung Veloroute Dannenberg – Hitzacker

Hintergrund

Die Fertigstellung der Veloroute zwischen Dannenberg und Hitzacker ist seitens des Landes vorgesehen und wurde entsprechend in das Radverkehrskonzept des Landkreises übernommen. Mit der Umsetzung entsteht eine durchgängige, sichere und alltagstaugliche Radverkehrsachse zwischen den beiden Orten. Aufgrund der räumlichen Nähe und der funktionalen Verflechtungen zwischen Dannenberg und Hitzacker weist die Strecke ein hohes Radnutzungspotenzial auf. Dies betrifft insbesondere den Alltagsverkehr, darunter Pendelverkehre, aber auch Wege zu Freizeitstandorten. Durch den vorgesehenen Lückenschluss können bereits gut gestaltete Abschnitte der Radverkehrsführung sinnvoll miteinander verknüpft werden, darunter die bestehenden Fahrradstraßen in Hitzacker sowie die geschwindigkeitsreduzierte Strecke zwischen Dannenberg und Seerau.

Bestandssituation

Der betrachtete Abschnitt ist Teil der Veloroute zwischen Dannenberg und Hitzacker. Auf der übrigen Strecke wurden bereits Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie die Markierung von Fahrradpiktogrammen umgesetzt. Zwischen Seerau und Hitzacker wird der Radverkehr entlang der L 261 derzeit noch auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt, der Neubau einer Radverkehrsanlage ist hier jedoch bereits vorgesehen.



Abbildung 69: Bilder zur Bestandssituation entlang der L 261

Maßnahmenempfehlungen

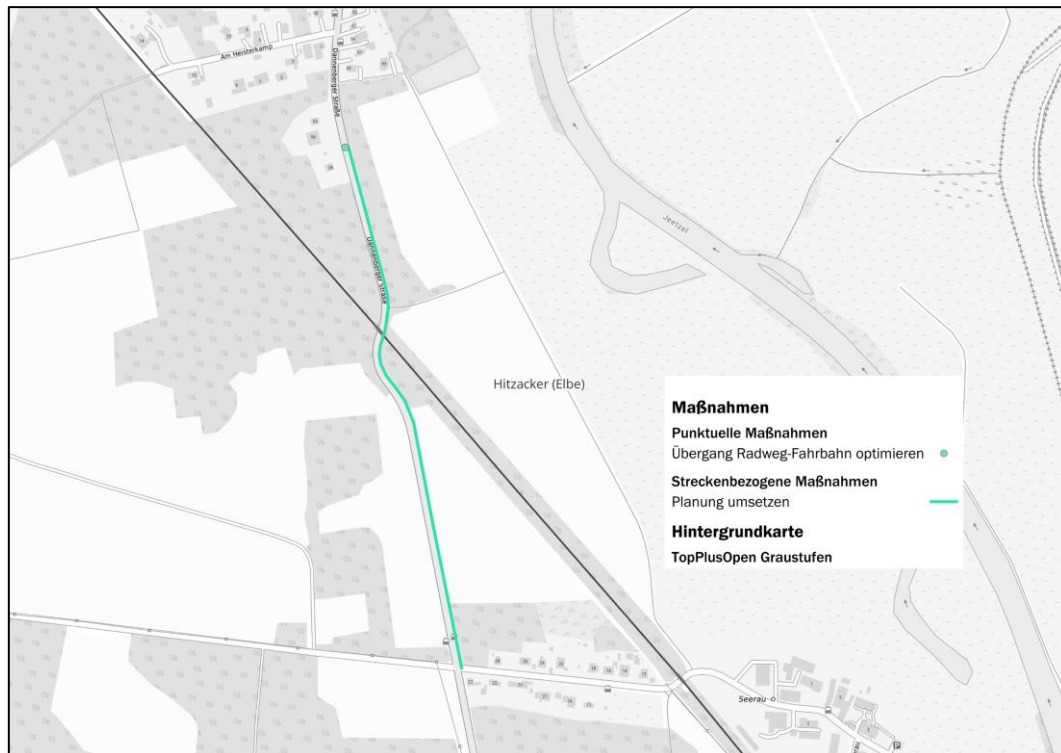


Abbildung 70: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen entlang der L 261

Planung umsetzen (Neubau)

Die bestehende Planung sollte umgesetzt werden. Vorgesehen ist der Neubau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges entsprechend dem Regelmaß der ERA 2010 von 2,50 m. Als fachliche Grundlage kann die Musterlösung Basis 2b-1 herangezogen werden.⁶³

Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren

Der Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn sollte entsprechend den vorgesehenen Musterlösungen Basis 9b-6 und Basis 9b-7 hergestellt beziehungsweise optimiert werden. Dabei sind fahrdynamische Kurvenradien zu berücksichtigen, um eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs zu gewährleisten.⁶⁴

⁶³ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

⁶⁴ Ebd.



Abbildung 71: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang der L 261

Ausblick

Instandhaltung⁶⁵

Nach der Umsetzung rücken insbesondere die dauerhafte Qualitätssicherung und Instandhaltung der Strecke in den Vordergrund. Dazu gehören die bauliche Unterhaltung, die Grünpflege, die Pflege der Straßenausstattung, regelmäßige Reinigung sowie ein auf den Alltagsradverkehr abgestimmter Winterdienst.

Im Rahmen der baulichen Unterhaltung sollte die Radverkehrsanlage regelmäßig auf Schäden kontrolliert werden, welche die sichere Befahrbarkeit beeinträchtigen können. Festgestellte Schäden sind zeitnah zu beseitigen. Zudem sind die Bankette instand zu halten, Ablagerungen neben der Radverkehrsanlage zu entfernen und ein funktionierender Wasserablauf dauerhaft sicherzustellen.

Auch die Grünpflege ist für die Nutzbarkeit und Sicherheit der Route wesentlich. Hereinragender Bewuchs sowie Schadpflanzen in Radwegnähe sollten regelmäßig entfernt werden. Darüber hinaus sind Sichtbereiche und Lichtraumprofile zu kontrollieren und freizuhalten. Soweit erforderlich, sollte auch eine Eindämmung von Schadinsekten erfolgen.

Bei der Straßenausstattung ist sicherzustellen, dass Verkehrszeichen und Markierungen sowohl tagsüber als auch nachts gut erkennbar sind. Sofern eine Beleuchtung vorgesehen oder vorhanden ist, sollten die Belange des Naturschutzes frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Gegebenenfalls kann eine adaptive Beleuchtung eine geeignete Lösung darstellen.

Die Reinigung der Radverkehrsanlage sollte darauf ausgerichtet sein, die dauerhaft sichere Befahrbarkeit zu gewährleisten. Hierzu zählt insbesondere die Beseitigung von Glasscherben und Laub. Ebenso ist auf die Erkennbarkeit der Verkehrszeichen zu achten, beispielsweise indem Aufkleber oder andere Verschmutzungen entfernt werden. Die Reinigungsintervalle sollten sich an den saisonalen Gegebenheiten orientieren.

Für den Winterdienst sollte die mechanische Entfernung von Schnee bevorzugt und der Einsatz von Streumitteln auf ein Minimum reduziert werden. Rollsplitt sollte möglichst vollständig vermieden werden. Die Räumzeiten sind an den Nutzungszeiten des Alltagsradverkehrs auszurichten, die erste Räumung sollte daher vor der morgendlichen Nutzung erfolgen. Bei ausreichender Breite ist eine maschinelle Räumung möglich. Gleichzeitig sollte vermieden werden, Schnee direkt neben der Radverkehrsanlage anzuhäufen, da dieser durch Windböen zurückgeweht werden kann (dies ist auch relevant für die Räumung der Fahrbahn).

⁶⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2021)

10.5.4 Leuchtturmprojekt 4: Grabow–Lüchow über B 248 und L 261

Hintergrund

Die Verbindung zwischen Grabow und Lüchow über die B 248 und die L 261 übernimmt eine wichtige Sammelfunktion für den Radverkehr aus den nordwestlich gelegenen Ortsteilen und umliegenden Siedlungsbereichen in Richtung Lüchow. Vor allem im Schulverkehr ist von einem hohen Radverkehrspotenzial auszugehen, da Lüchow als zentraler Schul- und Versorgungsstandort zahlreiche tägliche Wege aus dem Umland bündelt. Für radfahrende Schüler besteht dabei ein erhöhter Sicherheitsbedarf, da sie häufig zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs sind, teilweise noch über begrenzte Verkehrserfahrung verfügen und daher auf eine besonders eindeutige, fehlerverzeihende sowie gut erkennbare Radverkehrsführung angewiesen sind. Eine sichere, durchgängige und komfortable Gestaltung der Verbindung kann daher wesentlich dazu beitragen, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu reduzieren, das subjektive Sicherheitsgefühl zu stärken und den Radverkehr frühzeitig als vollwertige Verkehrsart im Alltag von Schülern zu verankern.

Bestandssituation

Zwischen Grabow und dem Ortseingang Lüchow bestehen gemeinsame Geh- und Radwege mit asphaltierter, gut befahrbarer Oberfläche. Die Breiten liegen dabei zwischen 1,80 und 2,20 m. Am Kreisverkehr B 493, B 248 und L 261 erfolgt die Querung derzeit untergeordnet.

Vom Ortseingang Lüchow bis zum Kreisverkehr Dannenberger Straße/Drawehner Straße wird der Radverkehr zunächst im Bereich der Haltestelle auf Radwegen mit gut befahrbarer Oberfläche geführt, die jeweils etwa einen Meter breit sind. Im weiteren Verlauf erfolgt die Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. Bei Fahrten in Richtung Ortsausgang ist nach dem Haltestellenbereich eine Querung der Fahrbahn erforderlich.



Abbildung 72: Bilder zur Bestandssituation entlang der B 248 und L 261

Maßnahmenempfehlungen

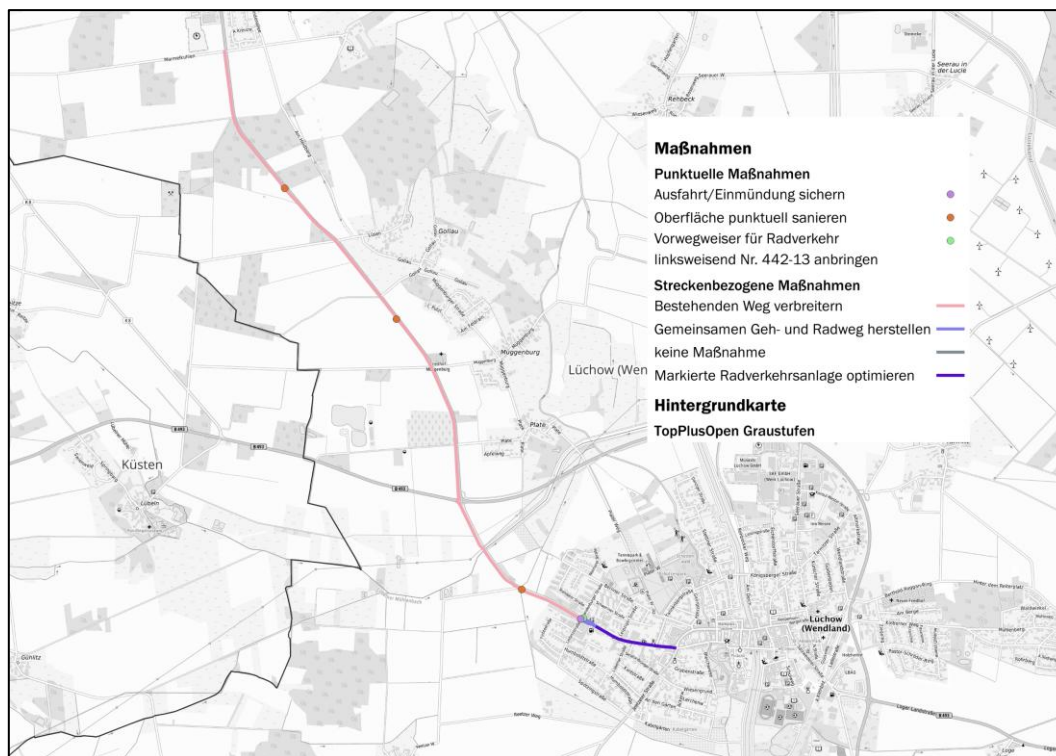


Abbildung 73: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen entlang der B 248 und L 261

Bestehenden Weg verbreitern

Für den Abschnitt zwischen Grabow und dem Ortseingang Lüchow sollte eine Verbreiterung des bestehenden Weges entsprechend dem Regelmaß der ERA 2010 auf 2,50 m geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden.

Markierte Radverkehrsanlage optimieren

Für den Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und der Haltestelle St. Elisabeth in Lüchow wird die Markierung eines Schutzstreifens empfohlen. Dieser sollte mindestens dem Regelmaß der ERA 2010 von 1,50 m entsprechen, zur Sicherstellung ausreichender Überholabstände wird eine Breite von 1,85 m empfohlen. Zusätzlich ist ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr vorzusehen, der mindestens 0,25 m und nach Möglichkeit 0,75 m breit ausgebildet werden sollte. Lässt die verfügbare Fahrbahnbreite die Markierung eines Schutzstreifens nicht zu, sollte alternativ eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Kombination mit der Markierung von Piktogrammketten umgesetzt werden. Als fachliche Grundlage kann die Musterlösung Basis 5a-1 herangezogen werden.⁶⁶

⁶⁶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen

Für die Abschnitte im Bereich der Haltestelle St. Elisabeth in Lüchow sollte die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges ohne Benutzungspflicht unter Mitnutzung des bestehenden Gehwegs geprüft werden. Dabei ist zu prüfen, ob die erforderliche Breite von mindestens 2,50 m bereits erreicht wird oder durch eine Verbreiterung hergestellt werden kann. Ist die notwendige Breite nicht erreichbar, wird eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie der Markierung von Piktogrammketten empfohlen. Als fachliche Grundlage kann die Musterlösung Basis 2a-1 dienen.⁶⁷

Punktuelle Sanierung

Zwischen Grabow und Lüchow sollten punktuelle Sanierungen der Oberfläche vorgenommen werden, um vorhandene Schäden auszubessern und die Befahrbarkeit des Abschnitts dauerhaft zu sichern.

Vorwegweiser für Radverkehr linksweisend Nr. 442-13 anbringen

Bei der Querung der Fahrbahn in Lüchow in Fahrtrichtung Ortsausgang sollte der vorhandene Vorwegweiser durch einen linkweisenden Vorwegweiser für Radverkehr mit der Nummer 442-13 ersetzt werden.



Abbildung 74: Vorwegweiser für Radverkehr linksweisend Nr. 442-13

Ausfahrt/Einmündung sichern

An der Einmündung der Leibnizstraße sollte die Radfurfmarkierung für den bevorrechtigten Radverkehr gemäß Musterlösung Basis 2a-1 erneuert werden. Zusätzlich wird eine Roteinfärbung der Furt empfohlen, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und die Bevorrechtigung des Radverkehrs klarer hervorzuheben.⁶⁸



Abbildung 75: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang der B 248 und L 261

⁶⁷ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

⁶⁸ Ebd.

10.5.5 Leuchtturmprojekt 5: Lindenweg und Marschtorstraße in Dannenberg

Hintergrund

Die Verbindung zwischen Lindenweg und Marschtorstraße weist eine besondere Bedeutung für den Schulverkehr auf, da sie im innerörtlichen Netz eine wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktion übernimmt. Aufgrund der Nähe zum Schulstandort ist die Strecke für den Schulverkehr besonders relevant. Als Teil des städtischen Umfelds bündelt sie kurze Alltagswege und kann bei einer komfortablen, sicheren und gut verständlichen Radverkehrsführung einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Radverkehr innerhalb Dannenbergs zu stärken und insbesondere jüngere Verkehrsteilnehmende frühzeitig an eine selbstständige und klimafreundliche Mobilität heranzuführen.

Bestandssituation

Im Lindenweg und im westlichen Abschnitt der Marschtorstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Teilweise besteht zusätzlich die Möglichkeit, freigegebene Gehwege zu nutzen. Auf einigen Teilabschnitten ist die Befahrbarkeit der Fahrbahn aufgrund des vorhandenen Kopfsteinpflasters eingeschränkt, während die Asphaltabschnitte gut befahrbar sind.

Der östliche Abschnitt der Marschtorstraße ist als Fahrradstraße mit zugelassenem Kfz-Verkehr ausgewiesen. Die Kfz-Parkmöglichkeiten sind dort durch Markierungen gekennzeichnet. Zur Geschwindigkeitsdämpfung befindet sich an der östlichen Einfahrt eine Temposchwelle.



Abbildung 76: Bilder zur Bestandssituation entlang von Lindenweg und Marschtorstraße

Maßnahmenempfehlungen

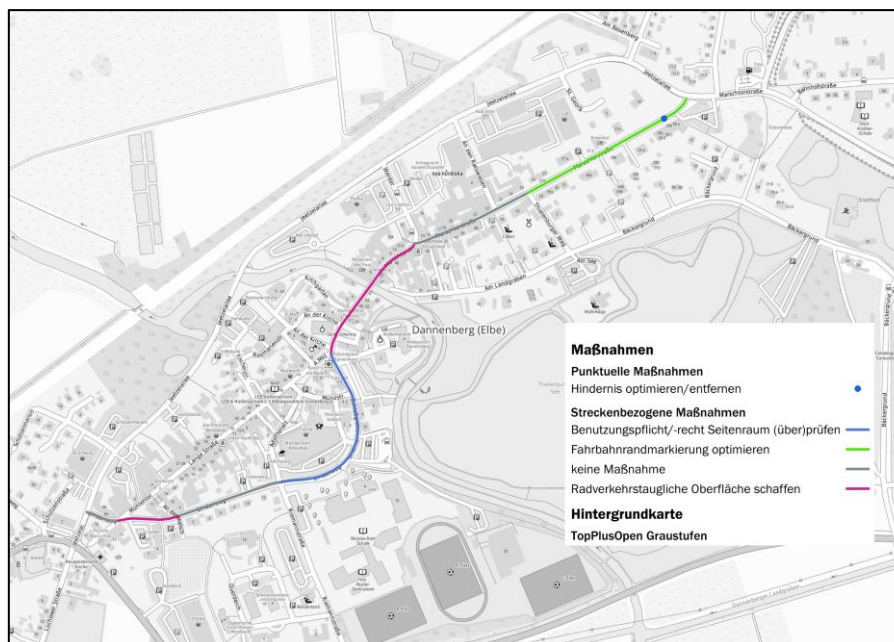


Abbildung 77: Lageplan der empfohlenen Maßnahmen entlang von Lindenweg und Marschtorstraße

Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen

In den Abschnitten mit Kopfsteinpflaster sollte eine radverkehrstaugliche Oberfläche geschaffen werden. Idealerweise wird hierfür Asphalt eingesetzt. Sofern dies aus Gründen des Denkmalschutzes nicht umsetzbar ist, sollte geprüft werden, ob die Befahrbarkeit durch ein Abschleifen des Pflasters über die gesamte Breite oder alternativ auf zwei Randstreifen verbessert werden kann. Als fachliche Grundlage kann die Musterlösung 2.1-15 herangezogen werden.⁶⁹

Fahrbahnrandmarkierung optimieren

In der Fahrradstraße sollte ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr entsprechend der Musterlösung Basis 3a-1 markiert werden. Dadurch soll erreicht werden, dass der Radverkehr ausreichend Abstand zu parkenden Fahrzeugen hält und Dooring-Unfälle vermieden werden.⁷⁰

Benutzungspflicht/-recht Seitenraum prüfen

Für die freigegebenen Gehwege sollte geprüft werden, ob das Benutzungsrecht des Radverkehrs im Seitenraum aufgehoben und die entsprechende Beschilderung angepasst werden kann. Bei Bedarf sollte die geänderte Radverkehrsführung zusätzlich durch Markierungen oder Beschilderung verdeutlicht werden.

Hindernis optimieren oder entfernen

Bei der vorhandenen Temposchwelle sollte geprüft werden, ob sie von allen Fahrradarten angemessen befahren werden kann. Als Optimierung kommt eine Umgestaltung in eine radverkehrsfreundliche, verkehrsberuhigende bauliche Maßnahme in Betracht, beispielsweise in Form eines

⁶⁹ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

⁷⁰ Ebd.

Berliner Kissens. Dabei sollte eine Durchfahrtsbreite für den Radverkehr zwischen 1,40 m und 1,80 m gewährleistet werden, damit auch mehrspurige Fahrräder sicher passieren können.



Abbildung 78: Beispielvisualisierungen zu den Maßnahmenempfehlungen entlang von Lindenweg und Marschtorstraße

Ausblick

Instandhaltung

Im Rahmen der Instandhaltung sollte die Gehwegnutzung durch den Radverkehr regelmäßig beobachtet werden. Ziel ist es, den Radverkehr vollständig auf der Fahrbahn zu führen. Voraussetzung dafür ist, dass die Fahrbahn einen ausreichenden Fahrkomfort bietet und von Radfahrenden als sicher empfunden wird, damit die Führung im Mischverkehr bzw. in der Fahrradstraße tatsächlich angenommen wird.

Für die Fahrradstraße sollte die Wirkung der vorhandenen Fahrthindernisse sowie der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten regelmäßig überprüft werden. Dabei ist zu bewerten, ob ein sicheres Fahren für den Radverkehr gewährleistet ist oder ob weitere Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs erforderlich sind. Darüber hinaus sollte die Erkennbarkeit aller Markierungen und Verkehrszeichen kontrolliert und diese bei Bedarf erneuert werden. Auch die Instandhaltung der vorhandenen Temposchwelle beziehungsweise eines möglichen Berliner Kissens ist dauerhaft sicherzustellen.

Potenzielle zukünftige Entwicklung

Perspektivisch kann die Fahrradstraße weiterentwickelt werden, indem zusätzliche Beschränkungen für den Durchgangsverkehr geprüft werden. Hierzu zählen beispielsweise Modalfilter, mit denen der Kfz-Durchgangsverkehr reduziert und die Aufenthalts- und Nutzungsqualität für den Radverkehr gestärkt werden kann.

Für den Umgang mit Kopfsteinpflaster sollte weiterhin geprüft werden, ob ein Abschleifen eine geeignete Lösung darstellt, sofern der Erhalt des Pflasters durch Denkmalschutz oder vergleichbare Auflagen erforderlich ist. Mittlerweile bestehen Möglichkeiten zum großflächigen Abschleifen, einschließlich des Einschleifens von Rillen zur Verbesserung der Oberflächenhaftung. Dadurch kann die Befahrbarkeit für den Radverkehr deutlich verbessert werden, ohne das historische Erscheinungsbild vollständig aufzugeben.

11 Weitere Empfehlungen für die Umsetzung

11.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Die regelmäßige Unterhaltung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen ist eine zentrale Voraussetzung für die dauerhafte Sicherheit, Nutzbarkeit und Attraktivität des Radverkehrsnetzes im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Sie umfasst sowohl die Pflege der Oberflächen als auch die Beseitigung von Hindernissen, Verschmutzungen und typischen Abnutzungserscheinungen.

Grundsätze der Unterhaltung

- Die Unterhaltungspflicht für Radwege und -strecken liegt grundsätzlich bei den Baulastträgern (z. B. Kommunen oder Landkreis) bzw. Eigentümerinnen und Eigentümern der Wege.
- Regelmäßige Kontrollen sollten alle Streckenabschnitte erfassen, insbesondere solche mit hoher Nutzungsfrequenz oder besonderen Risiken (z. B. Wirtschaftswege, Wald- und Forstwege).
- Die Häufigkeit der Wartung richtet sich nach Nutzung, Witterungseinflüssen und Oberflächenart. Asphaltierte Strecken benötigen weniger intensive Pflege als wassergebundene Decken oder Schotterflächen.
- Unterhaltung ist als kontinuierlicher Prozess zu verstehen. Frühzeitige kleinere Reparaturen sind in der Regel wirtschaftlicher als spätere umfangreiche Sanierungen.
- Bei allen Unterhaltungsmaßnahmen ist auf eine radverkehrsgerechte Ausführung zu achten, insbesondere auf ebene Übergänge, griffige Oberflächen und eine möglichst hindernisfreie Führung.

Maßnahmen zur Unterhaltung

Zu den wesentlichen Unterhaltungsmaßnahmen zählen:

1. Oberflächenpflege und -instandsetzung:
 - Beseitigung von Schlaglöchern, Rissen und Spurrinnen
 - Nachbesserung von wassergebundenen Decken oder Pflasterflächen
 - Entfernung von Wurzelschäden, Schotter- oder Erdablagerungen
 - Sicherstellung ausreichender Querneigung und Entwässerung, um Wasseransammlungen und Frostschäden zu vermeiden
 - Vermeidung provisorischer Ausbesserungen, die zu Unebenheiten oder Kanten führen können
2. Reinigung und Räumung:
 - Entfernung von Laub, Ästen oder Sand, um Rutschgefahr zu vermeiden
 - Regelmäßige Reinigung besonders nach Herbst- oder Winterperioden
 - Zeitnahe Beseitigung außergewöhnlicher Verschmutzungen (z. B. nach landwirtschaftlicher Nutzung oder Starkregenereignissen)
 - Konkrete Hinweise zum Winterdienst im Unterkapitel 11.2

3. Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit:

- Kontrolle und gegebenenfalls Erneuerung von Markierungen und Bodenpiktogrammen
- Prüfung und Instandhaltung von Beschilderung und Wegweisung
- Sicherstellung von freien Sichtachsen an Einmündungen, Kurven und Querungen
- Regelmäßiger Rückschnitt von Sträuchern und Bäumen zur Sicherstellung des Lichtraumprofils
- Kontrolle von Schutzeinrichtungen, Geländern und Übergangskonstruktionen

4. Spezielle Maßnahmen auf Wirtschafts- und Forstwegen:

- Abstimmung mit land- und forstwirtschaftlichen Nutzenden
- Berücksichtigung saisonaler Verkehrsspitzen, z. B. Erntezeiten
- Prüfung atypischer Gefahren (morsche Brückengeländer, große Schlaglöcher, Stacheldraht etc.) und zeitnahe Beseitigung

Organisation und Finanzierung

- Eigentümerinnen und Eigentümer von Radwegen oder Wirtschaftswegen tragen die Verantwortung für Bau und Unterhaltung.
- Für landwirtschaftliche Wege, die zusätzlich für den Radverkehr genutzt werden, entstehen in der Regel keine zusätzlichen Unterhaltskosten.
- Bei Sonderfällen, wie forstwirtschaftlich genutzten Waldwegen, ist eine frühzeitige gemeinsame Planung sinnvoll, um radverkehrstaugliche Oberflächen zu erhalten und zusätzliche Kosten abzusichern.
- Es wird empfohlen, standardisierte Kontroll- und Wartungsintervalle festzulegen und zu dokumentieren. Ein strukturiertes Mängelmelde- und Dokumentationssystem (z. B. digitale Erfassung) kann helfen, Schäden frühzeitig zu erkennen und Prioritäten bei der Unterhaltung zu setzen.

11.2 Winterdienst

Ein funktionierender **Winterdienst** ist eine zentrale Voraussetzung für die **ganzjährige Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes**. Ziel ist es, auch in der kalten Jahreszeit sichere und durchgängig befahrbare Radverbindungen bereitzustellen und diese transparent zu kommunizieren. Vor allem für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit relevant.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Verpflichtung zum Winterdienst ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch). Für innerörtliche, verkehrsrelevante Radwege besteht eine Räumpflicht. Zusätzlich besteht auf verkehrsrelevanten und gefährlichen Abschnitten eine Streupflicht während des allgemeinen Tagesverkehrs. Aufgrund von Rollsplitteffekten und Scharfkantigkeit sind abstumpfende Streustoffe dabei zu meiden und auftauende Stoffe zu priorisieren. Aufgrund der fahrdynamischen Instabilität von Fahrrädern können Radverkehrsanlagen grundsätzlich als besonders sensibel gegenüber Schnee- und Eisglätte eingestuft werden. Die Räumung sollte daher vor dem morgendlichen Berufsverkehr erfolgen.

Der Umfang des Winterdienstes ist grundsätzlich von der Leistungsfähigkeit der Kommunen abhängig. In Niedersachsen regelt § 9 Abs. 1 NStrG, dass die Träger der Straßenbaulast Straßen entsprechend dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit zu bauen und zu unterhalten haben. Nach § 52 NStrG gehört die Reinigung der öffentli-

chen Straßen und damit auch der Winterdienst zu den Aufgaben der Gemeinden, die diese Pflichten ganz oder zum Teil an Eigentümer der anliegenden Grundstücke per Satzung übertragen können.⁷¹

Zusätzlich formuliert Art. 3 Abs. 4f der Verwaltungsvereinbarung des Förderprogramms „Stadt und Land“, dass Investitionen, die durch das Förderprogramm gefördert wurden, „dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast der Länder und Gemeinden“ zu betreiben und unterhalten sind.⁷²

Anforderungen und Handlungsempfehlung

Für einen effektiven Winterdienst ist ein priorisiertes Winterrouthenetz erforderlich. Es muss nicht jede Radverkehrsanlage geräumt werden; entscheidend ist ein durchgängiges Netz von Hauptrouthen, das wichtige Alltagsziele wie Schulen, Arbeitsplätze und Einkaufszentren verbindet.

Der **Winterdienstplan** sollte enthalten:

- Kartografische Darstellung der Routen
- Priorisierung der Strecken
- Zeitplan für Räumung und Streuung
- Öffentlichen Zugang zur Information

Die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Baulastträgern, insbesondere auf Landkreisebene, ist dabei entscheidend. Langfristiges Ziel sollte ein baulastträgerübergreifend abgestimmtes, durchgängiges Winterrouthenetz sein, das schrittweise erweitert werden kann, z. B. durch Abfragen zu betreuten Strecken in den Kommunen.

Weiterhin ist zu beachten, dass Radwege ein ausreichend dimensioniertes Lichtraumprofil besitzen, insbesondere Unterführungen, um eine Befahrbarkeit durch Räumfahrzeuge gewährleisten zu können.

Ein gutes Beispiel ist der Landkreis Augsburg: Dieser verfügt über eine spezialisierte Winterdienstplanung mit priorisierten und auf einer öffentlichen Karte dokumentierten Routen und angepasste Fahrzeuge.⁷³

⁷¹ Niedersachsen (2022b)

⁷² Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2020)

⁷³ Landkreis Augsburg (kein Datum)

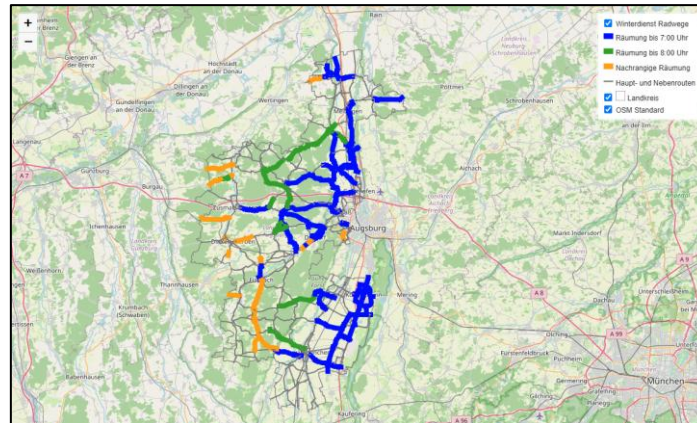


Abbildung 79: Karte mit Winterdienststrouten und Räumzeiten auf Radwegen von dem Landkreis Augsburg

11.3 Radabstellanlagen und Mobilstationen

11.3.1 Grundsätzliche Anforderungen

Neben sicheren Radwegeverbindungen sind geeignete Radabstellanlagen ein wichtiger Baustein für die Förderung des Radverkehrs, da sie die Räder bei Nichtgebrauch vor Beschädigung oder Diebstahl schützen und die Fahrradnutzung im Alltag komfortabler machen.

Folgende Anforderungen an sichere und nutzungsfreundliche Fahrradabstellanlagen bestehen:

- 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 eine Überdachung als Witterungsschutz wünschenswert.

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.

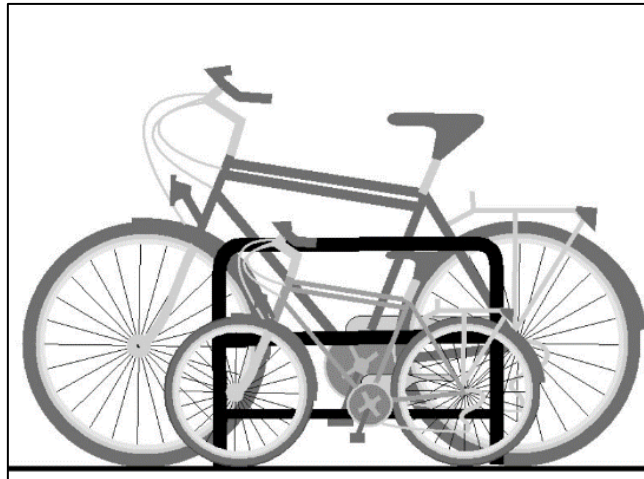


Abbildung 80: Anlehnbügel mit Unterholm (Darstellung aus den Hinweisen zum Fahrradparken - FGSV 2012)

Eine hohe **Nachfrage** ist vor allem an hochfrequentierten Quellen und Zielen gegeben, u.a. an Wohnorten, öffentlichen Plätzen, Freizeiteinrichtungen, ÖPNV- bzw. B+R-Anlagen. Aus der Nutzungsart sowie der jeweiligen Abstelldauer der Fahrräder kann die empfohlene Ausstattung der Radabstellanlagen abgeleitet werden (vgl. Kapitel 11.3.2). Für das halbtägige oder Langzeitparken ist ein Witterungsschutz durch Überdachung und eine Möglichkeit zum Abschießen durch Fahrradboxen oder -käfige wünschenswert.

11.3.2 Empfohlene Ausstattung von Radabstellanlagen

Die Tabelle 27 gibt einen Überblick über die zentralen Anforderungen an verschiedenen Orten des alltäglichen Lebens und empfiehlt je nach Nutzungsart eine passende Ausstattung der Abstellanlagen.

Tabelle 27: Anforderungen an Abstellanlagen nach „Hinweise zum Fahrradparken“⁷⁴

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

++ = hohe Relevanz; + = mittlere Relevanz; - = geringe/keine Relevanz

⁷⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012a)

DIMENSIONIERUNG

Die **benötigte Anzahl an Fahrradstellplätzen** richtet sich in erster Linie nach der Nutzungsfrequenz sowie der verkehrlichen Erreichbarkeit des jeweiligen Standorts. Die nachfolgende Tabelle 28 enthält Erfahrungswerte des Planungsbüros, welcher Anteil der gleichzeitig anwesenden Personen bei der Planung von Fahrradabstellanlagen berücksichtigt werden sollte.

Tabelle 28: Übersicht Dimensionierungskriterien für Radabstellanlagen⁷⁵

Standorttyp	Hinweis zur Nutzung	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 %
Freizeit- einrichtungen	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 %
Versammlungs- stätten	Hohe Spitzenbelastungen bei Veranstaltungen	15 – 30 %	5 – 15 %	< 5 %

Da im Rahmen der Konzepterstellung keine belastbare Einschätzung zur Nutzungsstruktur 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 Fahrradparken⁷⁶**, 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 nach Fahrradabstellplätzen zunehmen wird. In solchen Fällen kann es notwendig werden, bestehende Abstellanlagen zu erweitern oder nachzurüsten. Um frühzeitig auf veränderte Bedarfe reagieren zu können, wird eine **regelmäßige Erfassung der Auslastung** empfohlen.

Gute weiterführende Hinweise zur Dimensionierung und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen finden sich im Leitfaden „Fahrradabstellanlagen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum.⁷⁷

⁷⁵ Basiert auf Erfahrungswerten des Planungsbüros

⁷⁶ Infostelle Fahrradparken (2025)

⁷⁷ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (2024)

B+R-ANLAGEN/MOBILSTATIONEN

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, einer attraktiven Radinfrastruktur, sicherer Abstellmöglichkeiten und weiterer Service-Angebote für Radfahrende – etwa im Rahmen von **Mobilitätsstationen** – kann der Umweltverbund gestärkt und eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Für **Langzeitparkende ist insbesondere ein wirksamer Diebstahl- und Witterungsschutz** entscheidend, um die Nutzung solcher Anlagen dauerhaft attraktiv zu gestalten.

Tabelle 29: Musterlösungen für Radabstellanlagen in Abhängigkeit von der Abstelldauer

Abstell-dauer	Anwendungs-bereich	Ausstattung	Beispiel
Kurz- fristig	Einzelhandel, Arzt, Verwal- tung	- Fahrradbügel, - möglichst nah am Eingang	 Hitzacker (Elbe), in der Nähe der Stadtinsel
Mittel- fristig	Schule, Unter- nehmen/ Arbeitgeber, Freizeitstätte	- Fahrradbügel, - zentral, z. T. überdacht, - z.T. abschließbar/ Fahrradboxen	 Nicolas-Born-Schule, Dannenberg (Elbe)
Lang- fristig	Bahnhof, ZOB	- Fahrradbügel, - zentral, - überdacht, - beleuchtet, - z.T. abschließbar/ Fahrradboxen - gegebenenfalls Kameraüberwa- chung - gegebenenfalls Reparaturstation	 ZOB Lüchow (Wendland)

LADEINFRASTRUKTUR FÜR E-BIKES

Für Nutzerinnen und Nutzer von **E-Bikes** sind sichere Radabstellanlagen besonders relevant – 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 81), um einen wirksamen Diebstahl- und Witterungsschutz zu gewährleisten.

Lademöglichkeiten für E-Bikes sind grundsätzlich **nicht flächendeckend erforderlich**. Moderne Elektrofahrräder erreichen im Alltagsbetrieb Reichweiten von über 80 km, sodass ein Zwischenladen für die meisten alltäglichen Wege nicht notwendig ist. Zudem legen nur wenige Radfahrende im Alltag sehr lange Distanzen zurück.



Abbildung 81: Beispielhafte Fahrradabstellanlage mit Schließfächern zum Laden von E-Bike-Akkus am Bahnhof Neuendettelsau

Einen relevanten Mehrwert bieten E-Bike-Ladestationen vor allem im **touristischen Kontext**, wo sie zugleich ein Alleinstellungsmerkmal darstellen können. Besonders geeignet sind hierbei Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, da die Ladezeit des Akkus sinnvoll mit einer Pause oder einem Aufenthalt kombiniert werden kann. So haben Touristen die Möglichkeit, während eines Aufenthalts ihr E-Bike aufzuladen.

Auch für Arbeitgeber kann die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Bikes zur Steigerung der Attraktivität des Arbeitsplatzes beitragen. Pendelnde Mitarbeitende profitieren von sicheren Abstellmöglichkeiten und der Option, ihr E-Bike bei Bedarf während der Arbeitszeit zu laden.

11.4 Schulradverkehr

Schülerinnen und Schüler sind eine besonders schutzbedürftige Gruppe im Radverkehr. Kinder und Jugendliche verfügen über ein **eingeschränktes Gefahrenbewusstsein**, geringere Übersicht im Straßenraum und noch nicht vollständig entwickelte motorische Fähigkeiten. Daraus ergeben sich besondere Anforderungen an Infrastruktur und Verkehrsorganisation. Ziel ist es, Kindern **sichere, verständliche und attraktive Radverbindungen zur Schule** anzubieten. Schulwege sollten dafür systematisch auf Gefahrenstellen geprüft und diese beseitigt werden.

Grundsätze

Eine sichere Führung des Schüler-Radverkehrs beruht auf dem Grundprinzip einer **selbsterklärenden und fehlertoleranten Infrastruktur**. Schulwege sollen intuitiv nutzbar sein und ohne komplexe Verkehrsentscheidungen bewältigt werden können.

Besondere Bedeutung hat das unmittelbare Schulumfeld. Dort unterstützen verkehrsberuhigende Maßnahmen ein sicheres Ankommen. Fußverkehr, Radverkehr und Bringverkehr sind klar voneinander zu trennen und konfliktarm zu führen. Ergänzend sind zentral gelegene, sichere Fahrradabstellanlagen sowie übersichtlich gestaltete Ankunftsbereiche erforderlich, damit Schülerinnen und Schüler die Schule sicher und selbstständig erreichen können.

Darüber hinaus sind bei der Schulwegplanung folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Vermeidung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf stark belasteten Straßen.
- Bevorzugte Führungsformen
 - Verkehrsarme Nebenstraßen und Tempo-30-Bereiche
 - Baulich geschützte oder klar markierte Radverkehrsanlagen auf Hauptachsen
 - Bündelung des Schülerverkehrs auf klar definierten Schulrouten
 - Direkte Anbindung an Schuleingänge ohne Konflikte mit Bring-/Holverkehr
- Knotenpunkte und Querungen
 - Sichere, möglichst signalgeregelte oder baulich unterstützte Querungen
 - Reduzierte Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
 - Gute Sichtbarkeit wartender Kinder
 - Vermeidung mehrspuriger, unübersichtlicher Kreuzungen

Instrument Schulwegplan

Schulwegpläne für das sichere Erreichen der Schule zu Fuß oder mit dem Rad sind in erster Linie ein Sicherheitsinstrument und nicht nur ein Informationsangebot. Zentrales Element sind Vorschläge für eine **sicherheitsorientierte Routenwahl**, bei der nicht der kürzeste, sondern der sicherste Weg empfohlen wird. Bevorzugt werden, wie zuvor ausführlich beschrieben, verkehrsarme Straßen und gesicherte Querungen, während komplexe oder stark belastete Verkehrsräume möglichst umgangen werden. Die empfohlenen Routen sollen **eindeutig, übersichtlich** und für Kinder **leicht nachvollziehbar** geführt sein.

Grundlage für den Schulwegeplan ist eine **systematische Gefahrenanalyse**, bei der kritische Stellen wie Knotenpunkte, Engstellen oder Sichtbehinderungen erfasst und aus der Perspektive von Kindern bewertet werden. Dabei werden sowohl Unfallgeschehen als auch lokale Erfahrungen berücksichtigt und durch Vor-Ort-Begehungen mit Fachstellen ergänzt. Gute Ansatzpunkte bietet der Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ (2024) der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Ergebnisse werden **kindgerecht** aufbereitet und auch den Eltern zur Verfügung gestellt. Schulwegpläne sollen als übersichtliche, gut lesbare Karten gestaltet sein – mit klaren, eindeutigen Symbolen für sichere Wege und Gefahrenstellen, einer altersgerechten grafischen Aufbereitung sowie einer leicht verständlichen Legende. Gleichzeitig sind Schulwegpläne handlungsorientiert: Sie bilden die Grundlage für konkrete Verbesserungsmaßnahmen, dokumentieren priorisierte Gefahrenstellen und verknüpfen diese mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmenlisten.

Zusammenfassend sollten folgende Aspekte im Schulwegeplan enthalten sein:

- Übersichtliche Karte mit empfohlenen Schulrouten
- Kennzeichnung sicherer Querungsstellen
- Markierung besonderer Gefahrenstellen
- Hinweise zu Bereichen mit viel Verkehr
- Optional: Verhaltenshinweise für typische Verkehrssituationen
- Optional: Hinweise zu Fahrradabstellanlagen und Schuleingängen
- Verständliche Legende mit klaren, einheitlichen Symbolen für sichere Wege und Risiken

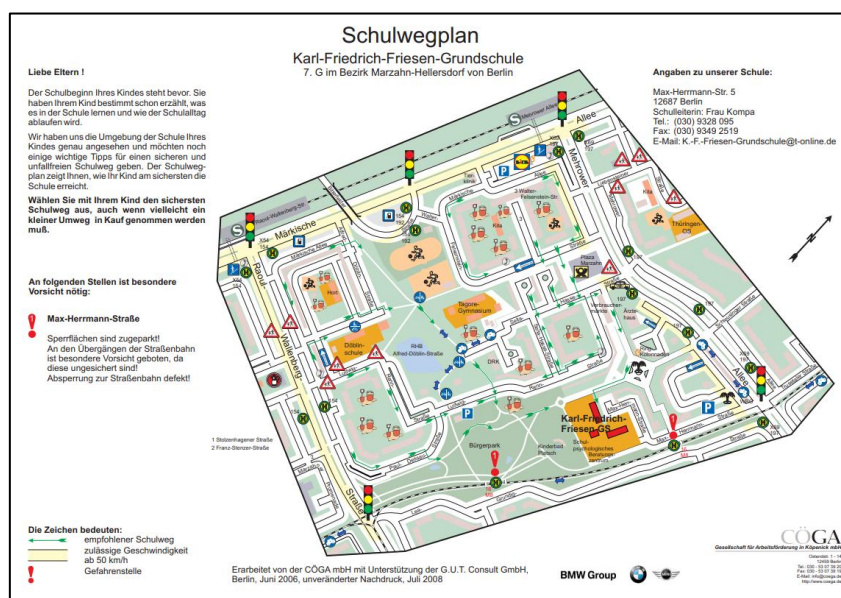


Abbildung 82: Beispiel-Darstellung Schulwegeplan⁷⁸

Die Aufstellung eines Schulwegplans erfolgt in einem kooperativen Prozess zwischen Kommunen, Schulen, Schülerinnen und Schülern sowie gegebenenfalls Polizei.

1. Analyse bestehender Schulwege und Erfassung von Gefahrenstellen
2. Festlegung sicherer Routen auf Basis der Analyseergebnisse
3. Kartografische Aufbereitung der empfohlenen Wege
4. Aktive Partizipation von Schülerinnen und Schülern durch Begehungen, Befragungen oder Workshops
5. Einbezug der Kinderperspektive als Ergänzung zur fachlichen Bewertung
6. Veröffentlichung und zielgruppengerechte Kommunikation des Schulwegplans
7. Regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung (z. B. bei baulichen Änderungen)

⁷⁸ Bildquelle: <https://kff.schule/wp-content/uploads/Marzahn-10G07-Karl-Friedrich-Friesen-GS.pdf>

11.5 Wegweisende Beschilderung

11.5.1 Bedeutung

Eine durchgängige wegweisende Beschilderung für den Radverkehr unterstützt sowohl ortsfremde als auch ortskundige Radfahrende dabei, sichere, direkte und komfortable Routen im Landkreis Lüchow-Dannenberg 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 Landkreis Lüchow-Dannenberg sind **bisher vorrangig touristische Radrouten** mit wegweisender Beschilderung ausgestattet. Die aktuelle Beschilderung ist im Zuge des Besucherlenkungskonzepts des Naturparks Wendland.Elbe entstanden und wurde vom Bauhof des Naturparks umgesetzt. Der Naturpark ist ebenfalls für die Koordinierung der Erneuerung der Beschilderung zuständig und plant zukünftig ein Knotenpunktsystem einzurichten.

Die genaue Betrachtung der touristischen wegweisenden Beschilderung war kein Bestandteil des Radverkehrskonzepts. Allerdings ist die aktuelle wegweisende Beschilderung zum Teil direkt an Gehwegen angebracht, welche nicht für den Radverkehr freigegeben sind, sodass die Gefahr besteht, dass ortsfremde Radfahrende auf diesen Abschnitten irregulär im Seitenbereich fahren. Strecken, auf denen Abweichungen zwischen den beschilderten und den rechtlich zulässigen Führungsformen bestehen, wurden im Zuge der Befahrung aufgenommen und mittels des Maßnahmentyps „Wegweisende Beschilderung optimieren“ in das Radverkehrskonzept eingearbeitet.

Perspektivisch sollte die **Radwegweisung** auch **auf das Zielnetz für den Alltagsradverkehr ausgeweitet werden**. Dafür ist die bestehende Wegweisung zu ergänzen. Die konkrete Planung der wegweisenden Beschilderung für den Alltagsradverkehr war kein Teil des vorliegenden Radverkehrskonzeptes. 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.

11.5.2 Empfehlungen für die Umsetzung

Für die Umsetzung der wegweisenden Beschilderung im Alltagsradverkehr wird auf das aktualisierte „**Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr**“ (**M WBR 2024**) der FGSV verwiesen.⁷⁹ Beide enthalten praxisnahe Empfehlungen und erläutern detailliert die Planung sowie die technische Ausführung der Wegweisung.

⁷⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2024)

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**. Ob Verbindungen der Kategorie **AR IV** ebenfalls mit wegweisender Beschilderung ausgestattet werden sollen, ist abzuwägen.
 - Es sollen ausschließlich **sicher befahrbare Routen** beschildert werden. Die Verbindungen im Zielnetz sind daher vorab zu bewerten. Eine Beschilderung sollte gegebenenfalls erst nach der 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.
3. Entwicklung der **Zielspinnen** zur Festlegung der Wegweiserinhalte
 - Sogenannte Zielspinnen, dienen anschließend als Grundlage für die Ziel- und Kilometerangaben auf den einzelnen Wegweisern.

Abbildung 83 und Abbildung 84 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.

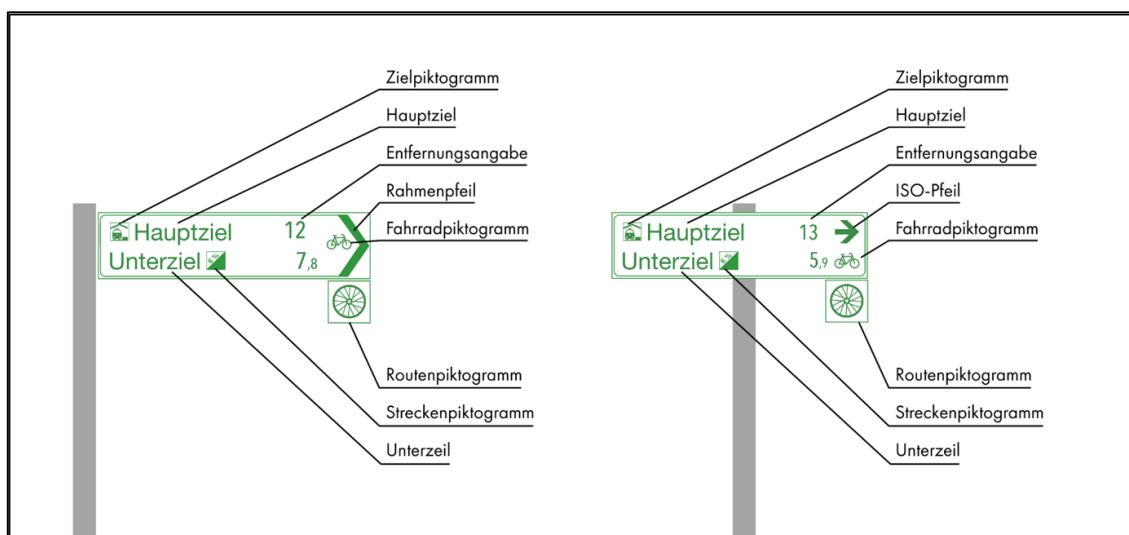


Abbildung 83: Inhalte von Pfeilwegweiser (links) und Tabellenwegweiser (rechts) nach (M WBR 2024)

- 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.

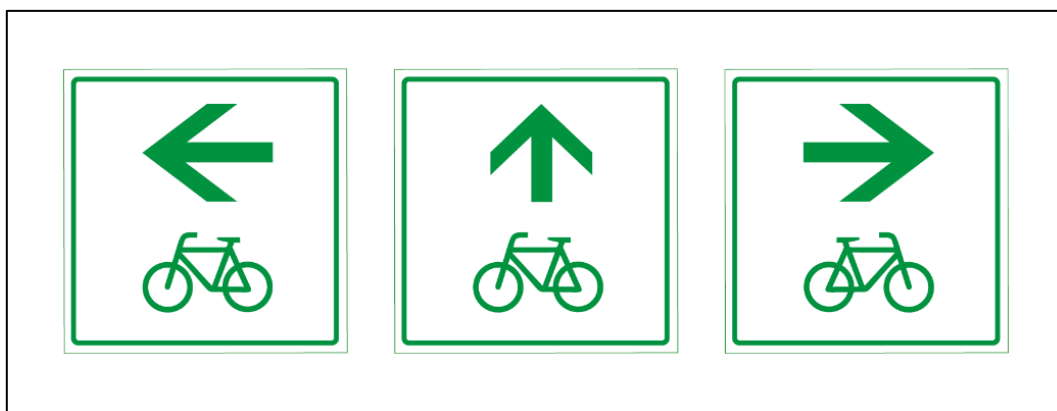


Abbildung 84: Beispiele für Zwischenwegweiser

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 Niedersachsen**.⁸⁰ Die interaktive Karte bietet eine große Auswahl an Werkzeugen, um eine spezifische Route zu erstellen. Durch zahlreiche Einstellungsmöglichkeiten, wie „Radwege bevorzugen“ oder „Steigungen vermeiden“, kann die Route an unterschiedliche Bedürfnisse angepasst werden.

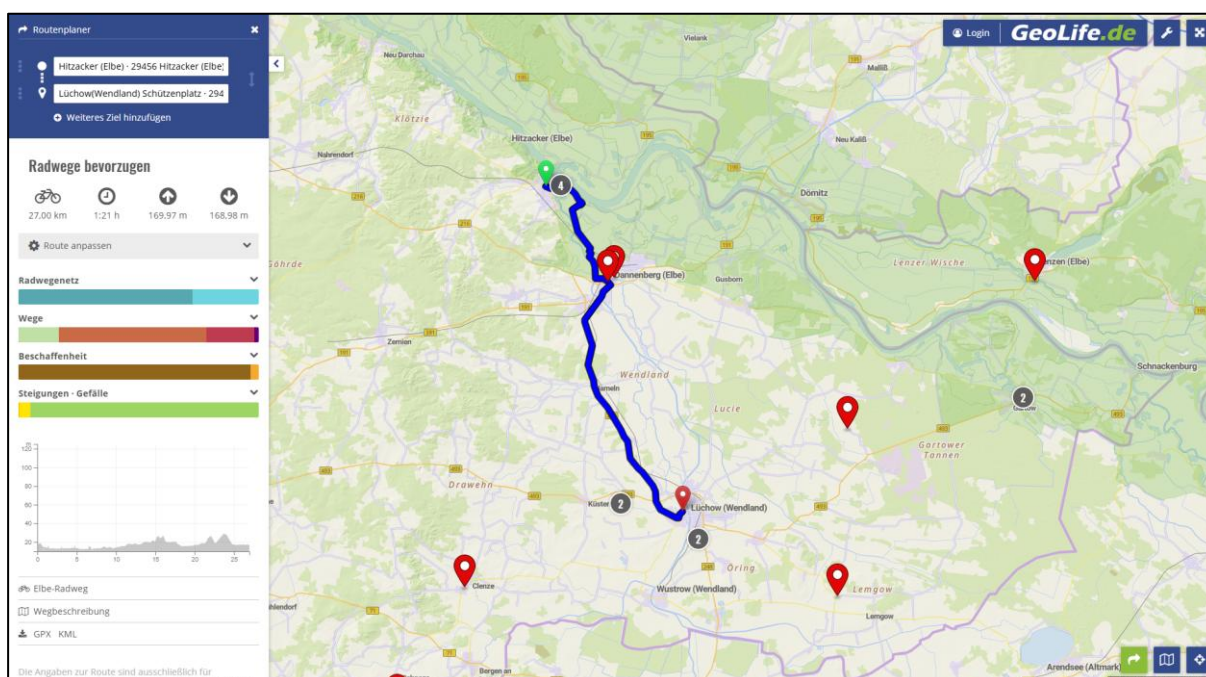


Abbildung 85: Beispiel für Routenplanungstool (Radroutenplaner Niedersachsen)⁸¹

⁸⁰ Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (2026)

⁸¹ Ebd.

12 Verstetigungs- und Kommunikationsstrategie

12.1 Radverkehrskonzept als Grundlage für weitere Planungsschritte

Das vorliegende Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg bildet eine **umfassende Entscheidungs- und Planungsgrundlage**. Es wurde unter Beteiligung der Kommunen, der Träger öffentlicher Belange (TöB) sowie der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet. Sämtliche Hinweise zu Maßnahmenempfehlungen, die ins Konzept eingeflossen sind, wurden fachlich geprüft.

Da der Realisierungshorizont eines Radverkehrskonzepts in der Regel mindestens **10 bis 15 Jahre** umfasst, ist eine langfristige strategische Steuerung erforderlich. Die landkreisweite Umsetzung sollte daher durch eine Arbeitsgruppe „**Runder Tisch Radverkehr**“ begleitet werden (vgl. Kapitel 12.3).

Für die Umsetzungsreihenfolge der Maßnahmen kann die in Kapitel 10.4 dargestellte **Priorisierung** der kostenintensiven baulichen Streckenmaßnahmen als Orientierung dienen, um zunächst Vorhaben mit dem größten Mehrwert für den Radverkehr anzugehen. Ein Abgleich mit bestehenden Planungen ist sinnvoll, um Synergien zu nutzen und Doppelstrukturen zu vermeiden. Parallel sollten verfügbare **Fördermittel** geprüft und gezielt eingesetzt werden.

Nach dem Konzeptbeschluss sollten die empfohlenen Maßnahmen durch die jeweils zuständigen Baulastträger in die **Handlungsprogramme** und **Haushaltsplanungen** übernommen werden. Anschließend sind die üblichen Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren durchzuführen. Insbesondere bei Maßnahmen zum Radwegeneubau ist ein Variantenvergleich erforderlich, um die Vereinbarkeit mit Belangen des Landschafts-, Arten- und Wasserschutzes zu prüfen und zugleich wirtschaftliche Lösungen zu identifizieren. Fragen des Grunderwerbs sind nicht Bestandteil des vorliegenden Konzepts und müssen in den weiteren Planungsphasen gesondert geklärt werden. Die TöB wurden zwar bereits im Rahmen der Konzepterstellung beteiligt, aufgrund des frühen Planungsstands konnten relevante Belange jedoch vielfach nur in Grundzügen geprüft werden. Hinweise für die weitere Umsetzung sind daher in die jeweiligen Maßnahmenbeschreibungen integriert.

Sollte sich in den folgenden Planungsphasen herausstellen, dass einzelne Maßnahmen nicht umsetzbar sind, sind geeignete Alternativen zu entwickeln, um die Verkehrssicherheit und Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes dennoch zu gewährleisten.

12.2 Rolle des Landkreises Lüchow-Dannenberg

In der Umsetzungsphase übernimmt der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** eine **zentrale koordinierende Rolle** mit folgenden Aufgaben:

- **Steuerung und Koordinierung der Maßnahmenumsetzung** zwischen Kommunen, Straßenbaulastträgern und Fördermittelgebern
- Gründung und Koordinierung des **Arbeitskreises „Runder Tisch Radverkehr**“ (vgl. Kapitel 12.3)
- **Evaluation der Umsetzung**, inklusive Fortschrittsberichten sowie der digitalen Aktualisierung aller als Ergebnis des Radverkehrskonzeptes übergebenen Daten zur Bestandsinfrastruktur und Maßnahmenumsetzung im Kreis
- **Unterstützung der kreisangehörigen Gemeinden** bei Planung, Ausschreibung und Beantragung von Fördermitteln
- **Kommunikationsschnittstelle** zwischen Politik, Bürgerinnen und Bürgern sowie Kommunen

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

12.3 Arbeitskreis „Runder Tisch Radverkehr“

Zur strukturierten Umsetzung des Konzepts wird empfohlen, eine feste **Arbeitsgruppe „Runder Tisch Radverkehr“** einzurichten. Diese fungiert als zentrales Steuerungs- und Koordinierungsgremium für alle radverkehrsrelevanten Themen auf Landkreisebene.

Aufgaben und Funktion

Die Arbeitsgruppe dient als zentrale Schnittstelle für Information, Abstimmung und Entscheidungsvorbereitung zwischen den beteiligten Akteuren. Zu den wesentlichen **Aufgaben** gehören:

- Priorisierung und Fortschreibung von Maßnahmen des Radverkehrskonzepts
- Koordination und Begleitung der Umsetzung
- Regelmäßige Evaluation des Umsetzungsstands
- Abstimmung zwischen Landkreis, Kommunen und Fachbehörden
- Initiierung gemeinsamer Projekte und Förderanträge

Zusammensetzung

Die Arbeitsgruppe sollte interdisziplinär besetzt sein und sich aus zentralen Akteuren folgender Bereiche zusammensetzen:

- Radverkehrskoordinator des Landkreises
- Zuständige Stabsstellen und Fachdienste der Kreisverwaltung des Landkreises Lüchow-Dannenberg (z. B. Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität oder Fachdienste Straßenverkehr und Kreisstraßen)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)
- Straßenverkehrsbehörde
- Polizei
- Relevante Fachbehörden
- Gegebenenfalls Vertreterinnen und Vertreter der kreisangehörigen Städte, Märkte und Gemeinden
- Gegebenenfalls Tourismusverbände

Je nach Themenstellung können zusätzlich weitere Fachakteure des Landes Niedersachsen sowie regionale Institutionen eingebunden werden. Bedarfsgerecht ist eine Erweiterung um weitere Akteure sinnvoll, beispielsweise aus den Bereichen Radtourismus, Wirtschaft, Interessenverbände oder Öffentlichkeitsarbeit.

Organisation und Arbeitsweise

Für eine effektive Zusammenarbeit werden eine professionelle Moderation der Sitzungen sowie eine kontinuierliche Dokumentation der Ergebnisse empfohlen. Zudem ist eine **regelmäßige Sitzungsfrequenz** (z. B. ein- bis zweimal jährlich) sinnvoll, um die Umsetzung des Radverkehrskonzepts verbindlich zu begleiten. Eine transparente Kommunikation der Ergebnisse stärkt die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren und unterstützt die nachhaltige Verankerung des Themas Radverkehr im Landkreis.

12.4 Festlegung jährlicher Haushaltsmittel und Akquise von Fördermitteln

Die Gesamtkosten für die Umsetzung aller **baulichen, streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen** belaufen sich auf etwa **59 Mio. €** (vgl. Tabelle 22). Bei den im Radverkehrskonzept ausgewiesenen Kosten handelt es sich grundsätzlich um **überschlägige Schätzwerte**. Berücksichtigt wurden ausschließlich **bauliche** Strecken- und Punktmaßnahmen. Für reine **Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen** wurde keine Kostenschätzung vorgenommen.

Angeichts des hohen Investitionsbedarfs und begrenzter finanzieller Ressourcen der Baulastträger sollten die vorgesehenen Maßnahmen frühzeitig mit bestehenden **Förderprogrammen** abgeglichen werden, um bei Förderfähigkeit rechtzeitig **Anträge** stellen zu können. Für Niedersachsen – und damit auch für den Landkreis Lüchow-Dannenberg – stehen derzeit verschiedene Programme zur Verfügung, die je nach Maßnahme **sehr hohe Förderquoten** ermöglichen.

Grundsätzlich bestehen folgende **Fördermöglichkeiten** (Stand 07/2026):

- **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
 - Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des Alltagsradverkehrs durch die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
Förderung von bis zu 65% der zuwendungsfähigen Ausgaben
- **Förderprogramme des Landes Niedersachsen**
 - Gesetzliche Förderinstrumente wie das niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)
Fördersatz von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
 - Unterstützung niedersächsischer Bürgervereine bei der Umsetzung von Radwegen an Landesstraßen durch Sach- und Geldleistungen mit dem Förderprogramm „Bürgererradwege“
Übernahme der Baukosten und Baulast bei Planung und Grunderwerb durch Bürgervereine mit Beteiligung der Kommune
- **Andere**
 - Bike&Ride Offensive der Deutschen Bahn
 - LEADER-Förderprogramm
 - INTEREG-Förderprogramm

Die tatsächliche Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen ist stets im Einzelfall mit dem jeweiligen Fördermittelgeber abzustimmen. Da Förderkulissen, Programminhalte und Antragsbedingungen Änderungen unterliegen und das Radverkehrskonzept auf einen langen Umsetzungszeitraum ausgerichtet ist, konnten EU-, Bundes- und Landesförderprogramme in dieser frühen Planungsphase nicht verbindlich in die Betrachtung einbezogen werden.

Unter der Annahme, dass **80 % der entstehenden Kosten durch Fördermittel gedeckt** werden können, verbleibt über alle Baulastträger hinweg ein **Eigenanteil von 11,9 Mio. €**. Die Aufschlüsselung nach Baulastträgern ist in Tabelle 30 dargestellt.

**Tabelle 30: Geschätzte Kosten je Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation)
unter Berücksichtigung von Fördermitteln**

Baulastträger nach Straßenklassifikation	Gesamtkosten	Unter Berücksichtigung von 80 %-Förderung	
		Gesamtkosten	Jährliche Kosten bei Planungshorizont von 15 Jahren
Bund	11,1 Mio. €	2,2 Mio. €	146.700 €
Land Niedersachsen	21,7 Mio. €	4,3 Mio. €	289.300 €
Landkreis Lüchow-Dannenberg	4,9 Mio. €	1 Mio. €	65.300 €
Samtgemeinden	3,9 Mio. €	0,8 Mio. €	52.000 €
Gemeinden	17,8 Mio. €	3,6 Mio. €	237.300 €
Summe	59,4 Mio. €	11,9 Mio. €	790.600 €

12.5 Evaluierung des Radverkehrskonzeptes

Eine **regelmäßige Evaluierung** des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Um allen Akteuren dauerhaft eine **aktuelle Planungsgrundlage** bereitzustellen, sollte der **Umsetzungsstand** der einzelnen Maßnahmen in der zu veröffentlichenden **interaktiven Online-Karte** hinterlegt und mindestens vierteljährlich aktualisiert werden. Die Informationen sollten **transparent und öffentlich einsehbar** sein. Folgende Kategorien können dabei für den Umsetzungsstand genutzt werden:

- 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** für das jährliche Update zum Radverkehr im Landkreis sind:

- Anzahl Radwegkilometer im Zielnetz,
- Anzahl Verbindungskilometer im Zielnetz mit guter bzw. schlechter Oberflächenqualität,
- Anzahl umgesetzter Maßnahmen im laufenden Jahr,
- Anzahl geplanter Maßnahmen für das kommende Jahr,
- Zählraten (z. B. Dauerezählstellen oder jährlich wiederholte Erhebungen an ausgewählten Standorten),
- Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung im letzten Jahr im Vergleich zu den Vorjahren,
- Teilnehmerzahlen beim Stadtradeln,
- Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer (z. B. über Umfragen),
- Radverkehrsanteil am Modal Split (sofern neue Erhebung).

12.6 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 12.2 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.

13 Fazit und Ausblick

Radfahren ist eine umweltfreundliche, gesundheitsfördernde und kostengünstige Form der Mobilität. Die Förderung des Radverkehrs trägt dazu bei, den Lüchow-Dannenberg 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**, welches alle kreisangehörigen Kommunen 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 sollten zukünftig kontinuierlich aktualisiert und als interaktive Online-Karte für alle Beteiligten und Interessierten zugänglich gemacht werden.

Das Konzept versteht sich nicht als starres Dokument, sondern als **dynamisches und strategisches 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** 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 zwischen den unterschiedlichen Akteuren**. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg sollte dabei nicht nur mit den kreisangehörigen Kommunen sowie den 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.

14 Anhang

Anhang 1 – Maßnahmensteckbriefe

Anhang 2 – Musterlösungen

15 Literaturverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (2015): *ADFC-Positionspapier Umgang mit Pollern & Umlaufsperrern*. Online verfügbar unter: <https://www.adfc.de/artikel/umgang-mit-pollern-und-umlaufsperrern> [Zugriff: 26.08.2026]

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (2020): *Potenziale Radtourismus. 10 Gründe warum Sie auf Radtourismus setzen sollten*. Online verfügbar unter: https://luechow-dannenberg.adfc.de/fileadmin/user_upload/potenziale_radtourismus.pdf [Zugriff: 18.12.2025].

Landkreis Augsburg (kein Datum): *Winterdienst auf Radwegen*. Online verfügbar unter: <https://www.landkreis-augsburg.de/nachhaltigkeit-umwelt/mobilitaet/radverkehr/winterdienst-auf-radwegen/> [Zugriff: 26.08.2026]

Bayrische Verwaltung für Ländliche Entwicklung (2018): *Ländliche Entwicklung in Bayern*. Online verfügbar unter: https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dokumentationen/dateien/laendliches_kernwegenetz.pdf [Zugriff: 26.08.2026]

Bundesagentur für Arbeit (2023): *Interaktive Statistiken Pendler*. Online verfügbar unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html;jsessionid=557B9E3CAD3FDFFE2B3B1626CD08DD8> [Zugriff: 19.07.2024].

Bundesamt für Logistik und Mobilität (2020): *Liste der Reisenden pro Tag an Schienenpersonenverkehr-Stationen in Deutschland*. Online verfügbar unter: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SPV-Stationen_Reisende_Liste_Excel.html [Zugriff: 26.08.2026]

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2025): *Raumordnungsprognose 2045*. Online verfügbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/fachbeitraege/raumentwicklung/raumordnungsprognose/rop/01-start.html> [Zugriff: 04.03.2026].

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2026a): *Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)*. Online verfügbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/bnatSchG_2009/ [Zugriff: 26.08.2026]

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2026b): *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*. Online verfügbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ [Zugriff: 26.08.2026]

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): *Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030*. Online verfügbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html> [Zugriff: 28.03.2023].

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2020): *Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“*. Online verfügbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff: 26.02.2026].

Compass Tourismus Partner eG (2023): *Tourismuskonzept und Maßnahmenplanung für den Landkreis Lüchow-Dannenberg 2024-2029*. Online verfügbar unter: https://wendland-elbe.de/wp-content/uploads/LD_Tourismuskonzept_Fortschreibung_final.pdf [Zugriff: 18.12.2025].

Elbradweg (2026): *Elbradweg.de*. Online verfügbar unter: <https://www.elberadweg.de/> [Zugriff: 26.08.2026]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*.

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

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012c): *Hinweise zum Fahrradparken (H Fahrradparken)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2021): *Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen (AP BeRAD)*.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2022): *E Klima 2022*.

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

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (2024): *Leitfaden Fahrradabstellanlagen*. Online verfügbar unter: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/> [Zugriff: 26.08.2026]

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): *Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)*. Online verfügbar unter: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/publikationen2017.html> [Zugriff: 26.08.2026]

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): *Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)*. Online verfügbar unter: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/> [Zugriff: 26.08.2026]

Infostelle Fahrradparken (2025): *Planungstool Radparken*. Online verfügbar unter: <https://radparken.info/werkzeuge/planungstool/> [Zugriff: 26.08.2026]

Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (2026): *Geolife.de*. Online verfügbar unter: <https://www.geolife.de/> [Zugriff: 26.08.2026]

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (2020): *Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen*. Online verfügbar unter: <https://lbm.rlp.de/themen/strassenplanung/barrierefreie> [Zugriff: 28.08.2026]

Landkreis Goslar (2026): *Rücksicht macht Wege breit*. Online verfügbar unter: https://www.landkreis-goslar.de/Wir-f%C3%BCr-Sie/%C3%96ffentlichkeitsarbeit/Presse-Informationen/R%C3%BCcksicht-macht-Wege-breit.php?object=tx_3601.5.1&ModID=7&FID=3601.33612.1&NavID=3601.41&La=1&text=R%C3%BCcksicht%25macht%25Wege%25breit [Zugriff: 26.08.2026]

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2009): *Kreisentwicklungs- und Wachstumskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg.* Online verfügbar unter: <https://ratsinfo.luechow-wendland.de/luechow/buergerinfo/vo0050.asp?kvonr=932> [Zugriff: 28.08.2026]

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2017): *Masterplan "100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg". Masterplanbericht.*

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2025): *Nahverkehrsplan 2025 - 2029.* Online verfügbar unter: <https://www.luechow-dannenberg.de/downloads/datei/N2ExOTFkYjVjY2E3NTUxZW1MMVZqYjNzY1IHS2IZa0RCVmVJckIzQ2xqanI3OGVFbnAxOEJleFhhdkRNZ0xUmVXNG5sbktZbU85OUpMTIBnUIZXem9YenVKWDRPVHl2cHBjUjI4VG5ISWI4ZUcxRldSUDIBTmh0VTh0RkVpQ2dFWkx2aG8yVXhvSUZOL25qOytLR1hYdW1hZ3hSRkRhZE4vUUxzaEx0bU1XVHNQOUwyVVFxb0Fab0xYYz0> [Zugriff: 04.03.2026]

Landkreis Lüneburg (2020a): *Kooperatives Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr mit modellhafter Einbindung der Gemeinde Adendorf.*

Landkreis Lüneburg (2020b): *Leitfaden Fahrradparken im Landkreis Lüneburg.* Online verfügbar unter: <https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/mobil-im-landkreis/radfahren/radverkehrskonzept.html> [Zugriff: 26.08.2026]

Landkreis Uelzen (2020): *Regionales Radwegekonzept.* Online verfügbar unter: <https://www.landkreis-uelzen.de/allris/to020?TOLFDNR=1007216> [Zugriff: 26.08.2026]

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025): *Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg.* Online verfügbar unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/regelungen-arbeitshilfen/standards-und-musterloesungen/baden-wuerttemberg> [Zugriff: 26.08.2026]

Mobilitätsagentur Wendland.Elbe (2022): *Kurzbroschüre. Repräsentative Modal Split-Erhebung und CO2-Bilanz für den Landkreis Lüchow-Dannenberg.* Online verfügbar unter: https://wendlandmobil.de/wp-content/uploads/Broschuere_Luechow-Dannenberg_finale-Version_220223.pdf [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersachsen (2004): *Niedersächsisches Deichgesetz (NDG).* Online verfügbar unter: <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/3ad4926e-8707-3e34-b0f4-3762ce92e50b> [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersachsen (2022a): *Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG).* Online verfügbar unter: <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/7f95753c-89da-33be-b7be-4ecac22080de> [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersachsen (2022b): *Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG).* Online verfügbar unter: <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/2651b776-fc56-3f83-a1bd-69f62b62c6ee> [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (2013): *Leitfaden Radverkehr.* Online verfügbar unter: <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/radverkehr/radverkehr-in-niedersachsen-15422.html> [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (2012): *Mobilität in ländlichen Räumen. Ergebnisbericht.* Online verfügbar unter:

https://www.mb.niedersachsen.de/startseite/regionale_landesentwicklung_und_eu_forderung/regionale_landesentwicklung/modellprojekte_studien/studie-mobilitaet-im-laendlichen-raum-124976.html [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2015): *Strategischer Handlungsrahmen für die Tourismuspolitik auf Landesebene.* Online verfügbar unter: <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/wirtschaft/tourismus/strategie/strategie-89221.html> [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2020): *Zustandserfassung und -bewertung (ZEB 2020) Radwege an Landesstraßen.* Online verfügbar unter: <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/radverkehr/radverkehr-in-niedersachsen-15422.html> [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (2025): *Piktogrammketten mit Sinnbild Radverkehr auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen.* Online verfügbar unter: https://niedersachsen.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/niedersachsen/user_upload/Politik/250312_Finale_Fassung_-_MW-Erlass_Piktogrammketten_Radverkehr.pdf [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen (2016): *Radwegekonzept 2016 für Landesstraßen.* Online verfügbar unter: <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/radverkehr/radverkehr-in-niedersachsen-15422.html> [Zugriff: 26.08.2026]

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen (2021): *Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen.* Online verfügbar unter: <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/radverkehr/radverkehr-in-niedersachsen-15422.html> [Zugriff: 26.08.2026]

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2021): *Regionales Radwegekonzept.* Online verfügbar unter: <https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Radverkehr/Radwegekonzept-2021/> [Zugriff: 26.08.2026]

Sachsen-Anhalt Ministerium für Infrastruktur und Digitales (2021): *Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt - LRVN 2020.* Online verfügbar unter: <https://mid.sachsen-anhalt.de/verkehr-und-mobilitaet/verkehr/radverkehr/page/landesradverkehrsnetz-sachsenanhalt-lrvn-2020> [Zugriff: 28.08.2026]

Sinus (2026): *Fahrrad-Monitor 2025. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung unter Erwachsenen und Jugendlichen (14 bis 69 Jahre).* Online verfügbar unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor.html> [Zugriff: 26.08.2026]

Stadt Dannenberg (Elbe) (2018): *Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dannenberg (Elbe).*

Stadt Hitzacker (Elbe) (2003): *Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hitzacker (Elbe).*

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025): *Unfallatlas.* Online verfügbar unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> [Zugriff: 26.08.2026]

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2026): *Genesis-Online*. Online verfügbar unter: <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/> [Zugriff: 04.03.2026]

Urlaubsregion Wendland.Elbe (2026): *Wendland.Elbe*. Online verfügbar unter: <https://wendland-elbe.de/de/> [Zugriff: 26.08.2026]

Vision Velo GmbH (2026): *Modal-Split Erhebung & CO₂ Bilanzierung im Landkreis Lüchow-Dannenberg*

Wendlandmobil (kein Datum): *Radverkehr in Lüchow-Dannenberg*. Online verfügbar unter: <https://wendlandmobil.de/mobilitaetsangebote/radverkehr/> [Zugriff: 04.03.2026]

Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) (2026): *Marktdaten der Fahrradwirtschaft 2025. Zahlen, Analysen und Prognosen*. Online verfügbar unter: <https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2026/03/Marktdaten-Fahrradwirtschaft-2025.pdf> [Zugriff: 26.08.2026]