



Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Informationsveranstaltung für die Bevölkerung,
22.06.2026

Herzlich willkommen!



Tilmann Seifert

Radverkehrsbeauftragter
Landkreis Lüchow-Dannenberg

E-Mail: mobilitaet@luechow-dannenberg.de
Telefon: +49 5841 120 - 619





Kurt Müller

Radverkehrsplaner



Mathilde Dunger

Werkstudentin Nahmobilität



Mobilitätswerk GmbH



GISeLIS



Mobilitätskonzepte
(Rad- und Fußverkehr,
ÖPNV, Sharing, Parkraum)

**Ladeinfrastruktur-
konzepte**

**Kommunale
Wärmeplanung**

Agenda

18:00 Begrüßung

18:05 Vorstellung der zentralen Ergebnisse

Rückblick auf die vergangenen Arbeitsschritte

Ergebnisse der Befahrung

Maßnahmen für sicheren Radverkehr

18:40 Diskussionsrunde

Leuchtturmprojekte

Öffentlichkeitsarbeit

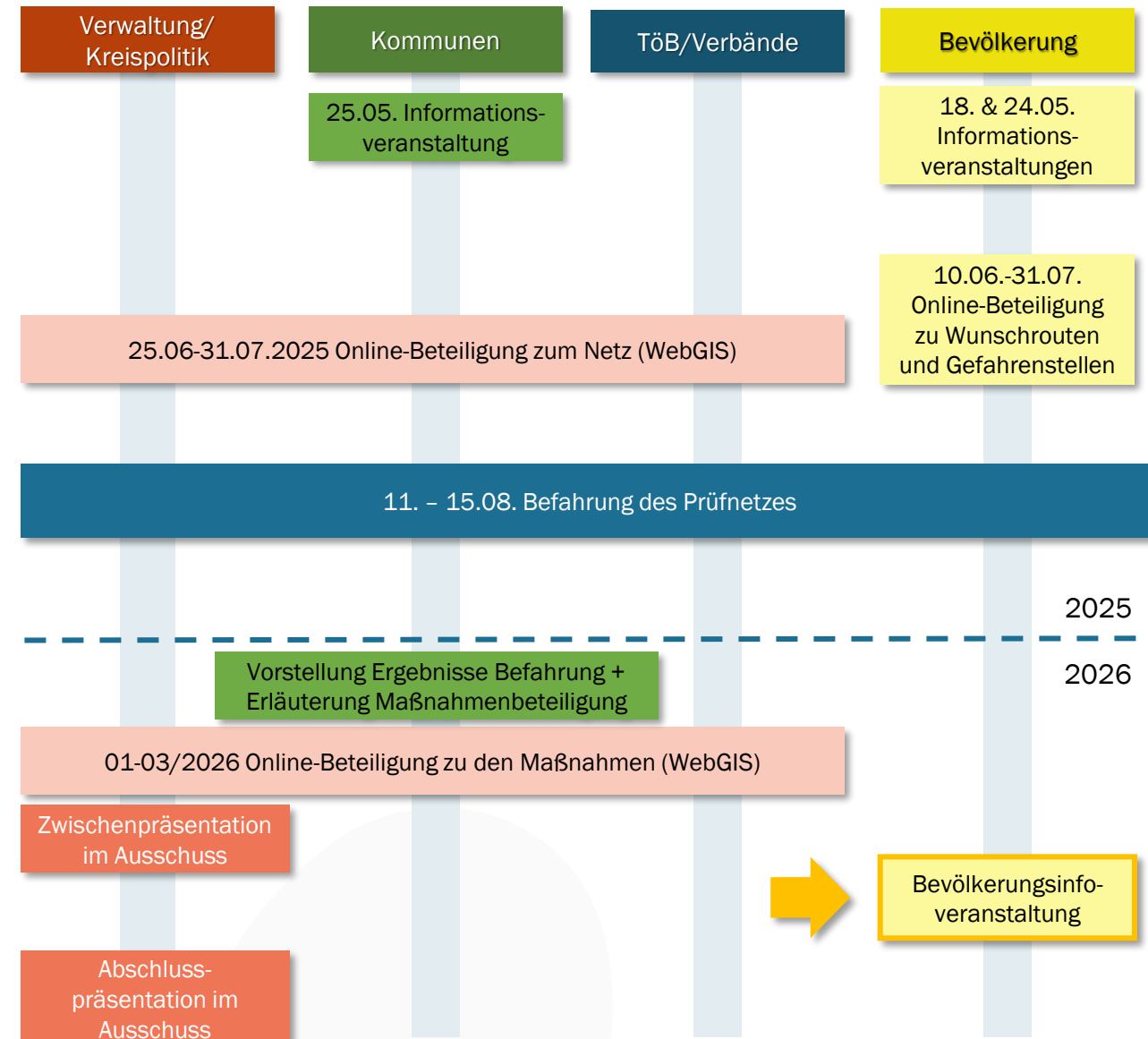
19:45 Zusammenfassung und Ausblick



TOP 1 – Rückblick auf die vergangenen Arbeitsschritte

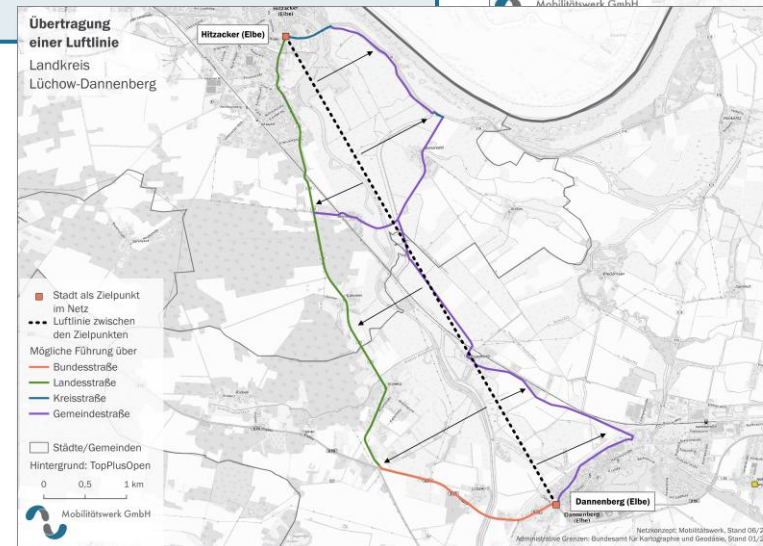
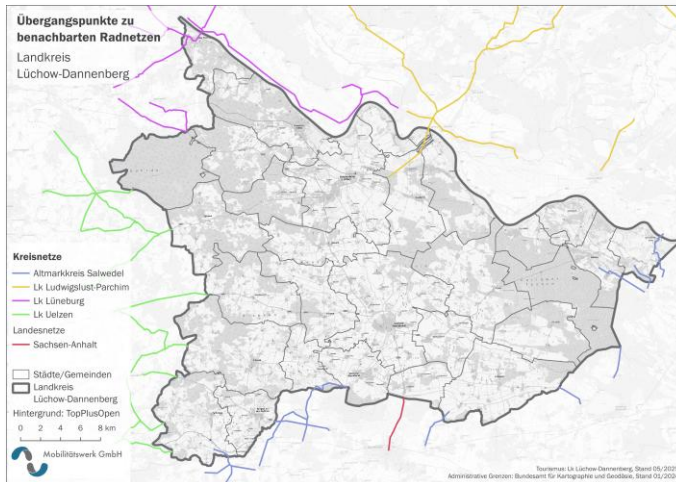
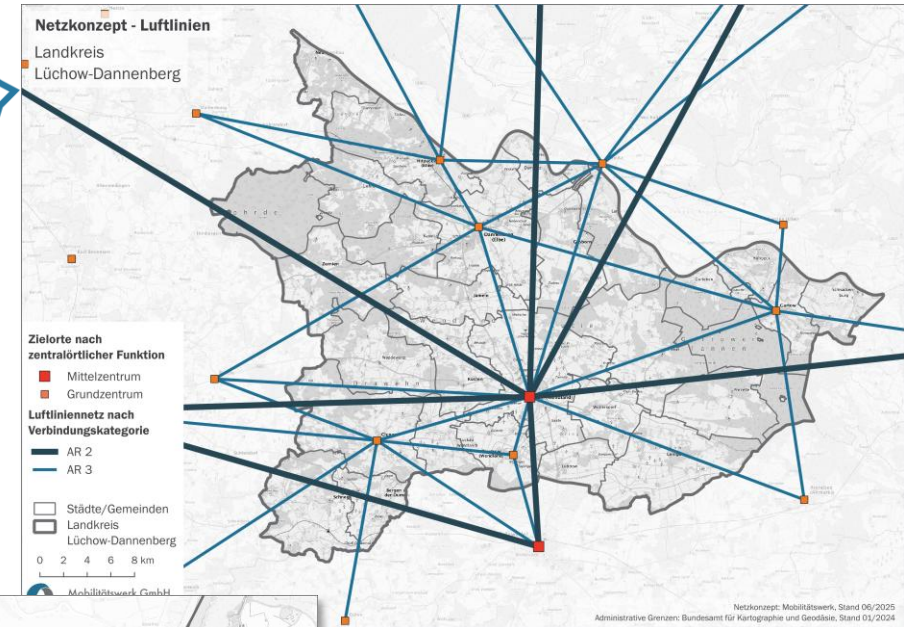


Überblick Projektablauf

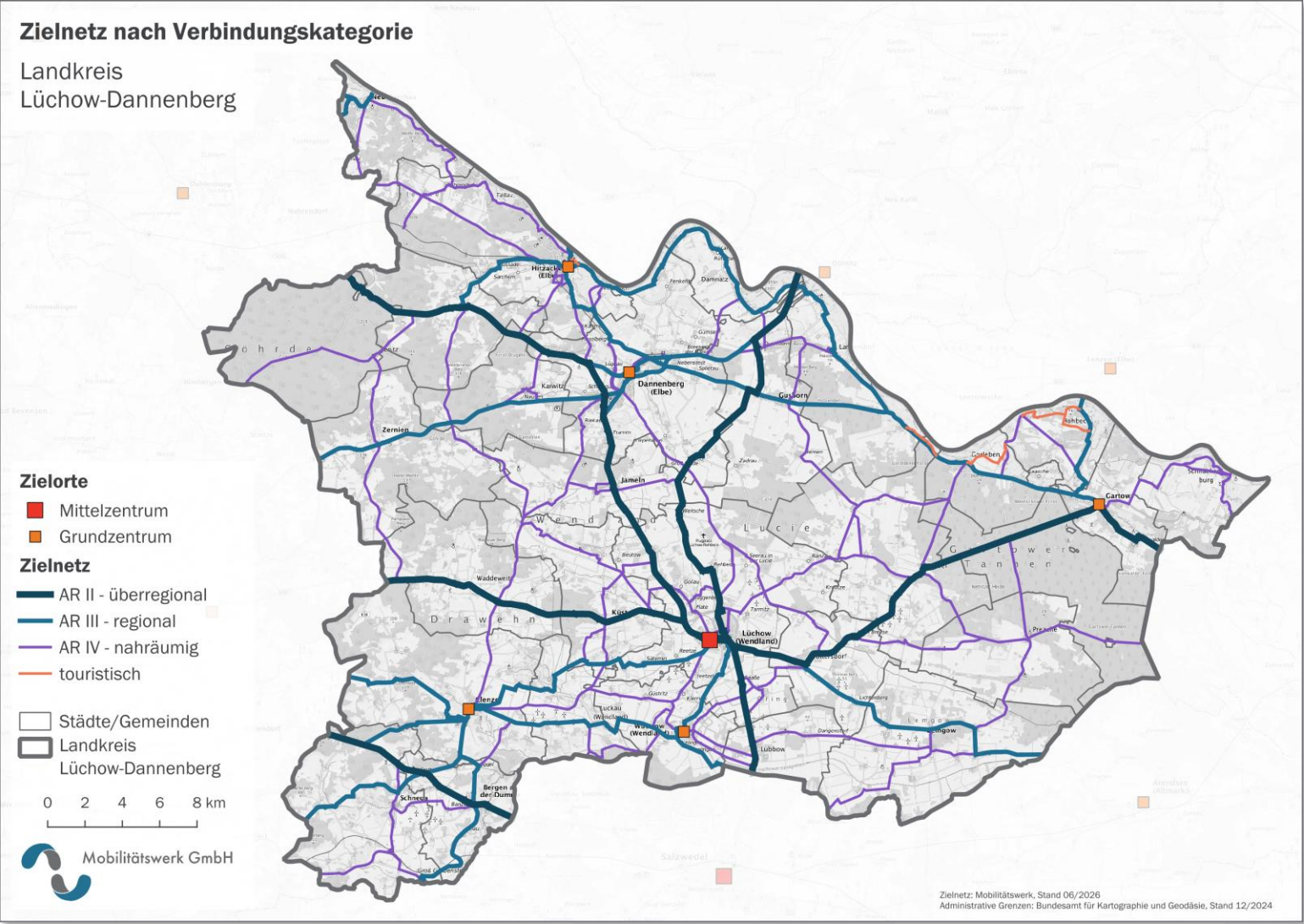


Vorgehen bei der Entwicklung des Zielnetzes

- Das Zielnetz zeigt den Verbindungsbedarf auf.
- Wichtige Ziele des Alltages werden angebunden
- Touristische Verbindungen mit Eignung für den Alltag können Teil des Alltagsnetzes sein.
- Grundsätzlich: Bedarfe des Radverkehrs sind flächendeckend. Gewisse Verbindungen sind jedoch relevanter als andere (Bündelungseffekte). Dafür werden Netzkategorien mit unterschiedlicher Bedeutung definiert.



Abgestimmtes Zielentwurfsnetz für den Radverkehr mit 717 km Länge

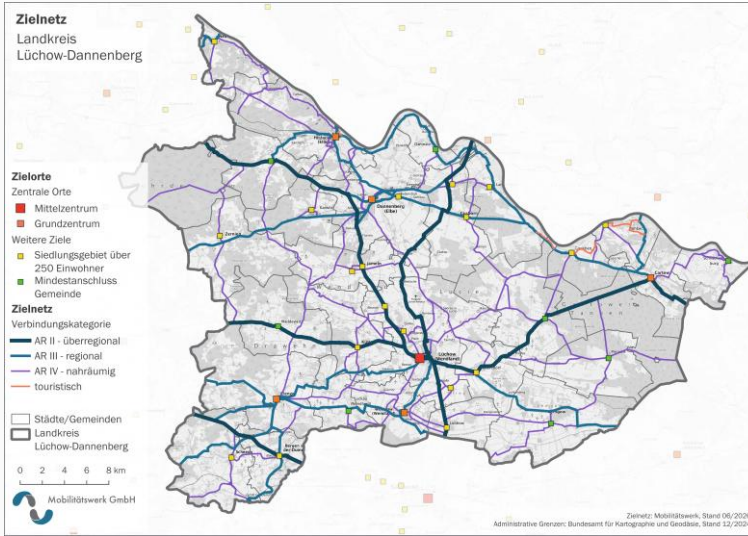


Bezeichnung	Verbindung von:	Länge
Überregionale Radverkehrsverbindung (AR II)	Mittelzentren	121 km
Regionale Radverkehrsverbindung (AR III)	- Mittelzentren und Grundzentren - Grundzentren	209 km
Nahräumige Radverkehrsverbindung (AR IV)	- Grundzentren und Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion - Anschluss Orts-teile > 250 EW	375 km
Touristisch	Abschnitte des Elbradwegs mit parallel verlaufenden Alltagsverbindungen	12 km

TOP 2 – Ergebnisse der Befahrung



Befahrung der bestehenden Radinfrastruktur zur Erfassung von Mängeln und Ableitung von Maßnahmen



Im August 2025 wurde das **gesamte Zielnetz** befahren.

→ Grundlage für die Mängelanalyse und Maßnahmenentwicklung



Detaillierte und strukturierte Erhebung über App

- Führungsform Radverkehr
- Oberflächenqualität und -belag
- Barrieren (Fahrt- und Sichthindernisse)
- Gefahrenstellen
- Abstellanlagen

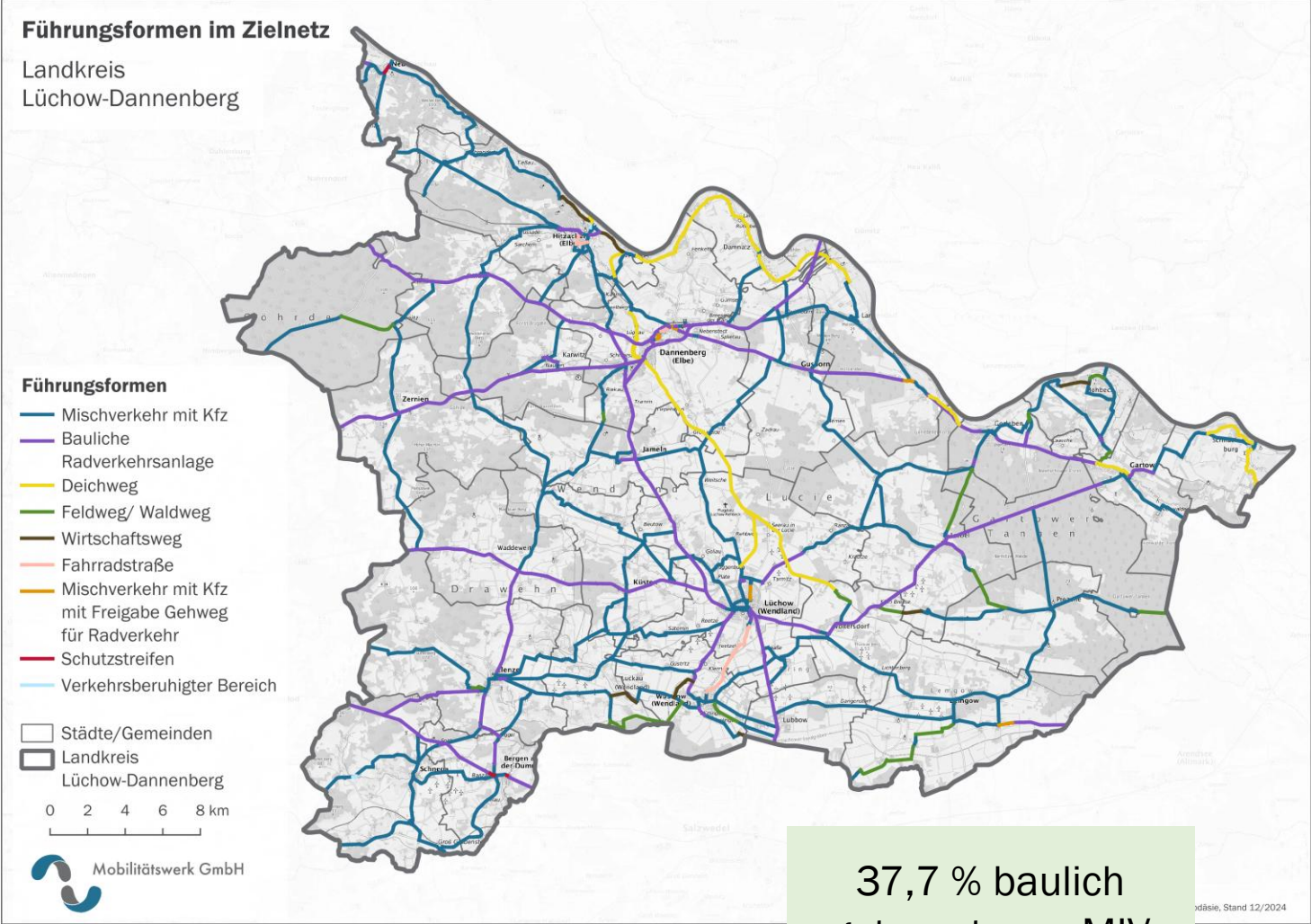


Die 360°-Bilder sind auf der Plattform Mapillary einsehbar



Über folgenden Link können Sie darauf zugreifen: https://t1p.de/luechow_dannenberg

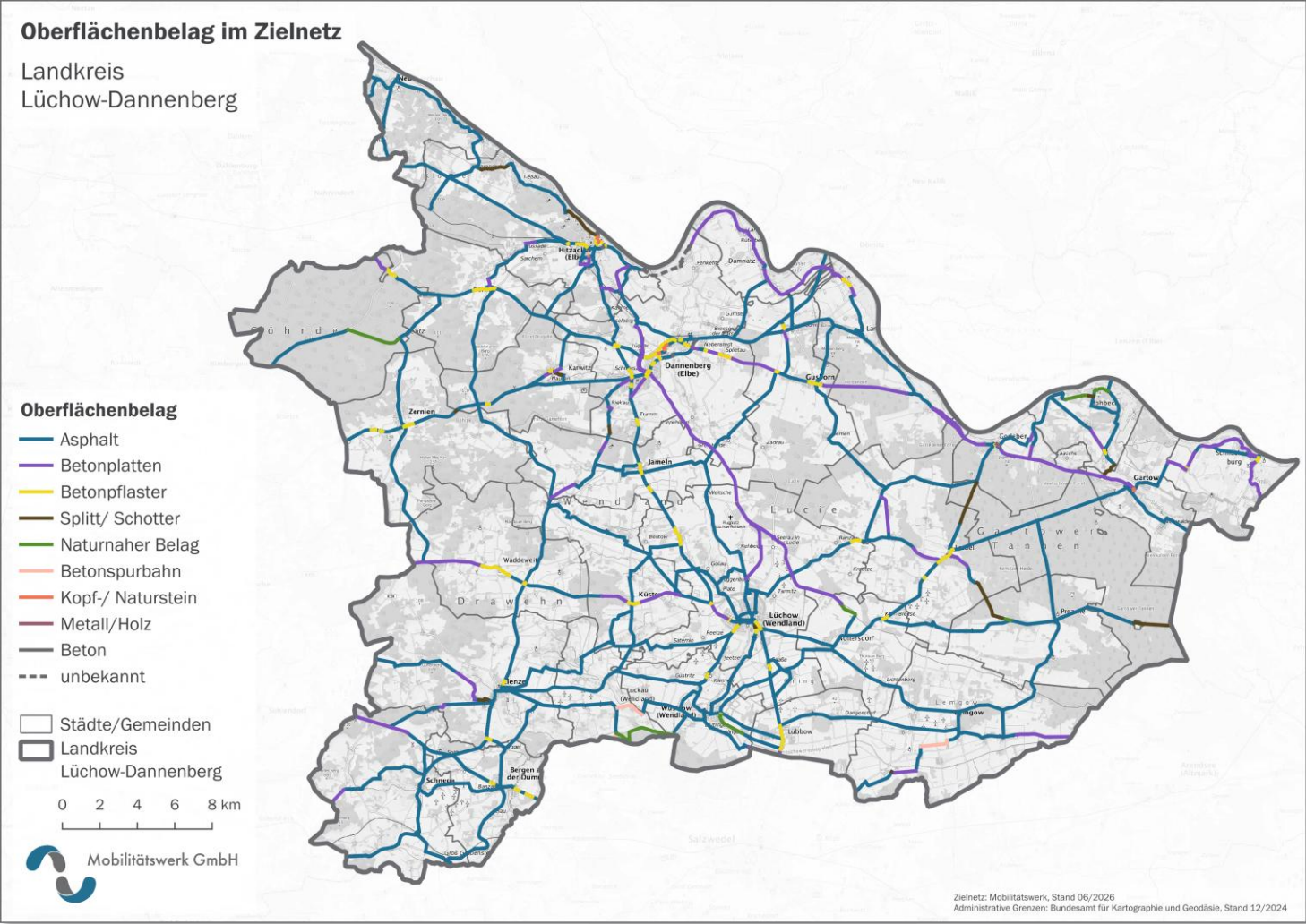
Auf fast 2/3 der Zielnetzstrecken wird der Radverkehr im Mischverkehr mit den Kfz geführt



37,7 % baulich
getrennt vom MIV

Landkreis Lüchow-Dannenberg		
Führungsform	km	%
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 %
Summe	717,8	100 %

Circa 3/4 der Zielnetzstrecken sind asphaltiert



Landkreis Lüchow-Dannenberg		
Oberflächenbelag	km	%
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 %
Summe	714,1	100 %

77 % des Zielnetzes haben eine gute Oberflächenqualität

Oberflächenqualität im Zielnetz
Landkreis Lüchow-Dannenberg



Oberflächenqualität

- gut
- mittel
- schlecht
- - - keine Angabe

□ Städte/Gemeinden
□ Landkreis
Lüchow-Dannenberg

0 2 4 6 8 km

Zielnetz

77 %

552,4 km

16,2 %

116,6 km

6,1 %

43,8 km

0,7 % keine
Angabe

Beispiele für Oberflächenqualität



GUT



MITTEL



SCHLECHT



TOP 3 – Maßnahmen für sicheren Radverkehr

Grundsätze der Radverkehrsplanung

1) Verkehrssicherheit



Höchste Priorität!

2) Direktheit



Zügiges und direktes
Fahren soll möglich sein

3) Fahrkomfort/ Attraktivität



Gute Oberflächenqualität
notwendig für
Befahrbarkeit bei jeder
Wetterlage

4) Erkennbarkeit Radverkehrsnetz



Erhöht Aufmerksamkeit
für alle Verkehrs-
teilnehmenden

Alle baulichen Maßnahmen werden priorisiert

Fachliche Priorisierung nach:

- Wie stark **verbessert** die Maßnahme die **Sicherheit und Nutzbarkeit** für Radfahrende?
 - Gefährdungspotenzial
 - Wirkung der Maßnahme
- **Wie wichtig** ist die Strecke/der Punkt für das gesamte Radnetz?
 - Erwartete Nutzung
 - Bedeutung als Schulweg
 - Bedeutung für den Tourismus
- Einteilung in **3 Klassen**: Sehr wichtig (1), Mittel (2), Weniger wichtig (3)

Kosten-Nutzen-Verhältnis:

- Verhältnis aus **fachlicher Priorität** und **Kosten (pro Meter)**
- Einteilung in **5 Klassen**
 - Klasse A: Sehr gutes Verhältnis (viel Nutzen für wenig Geld)
 - Klasse B bis D: Mittelmäßig
 - Klasse E: schlechtes Verhältnis (wenig Nutzen für viel Geld)



Fachliche Priorisierung ≠ zwingende Umsetzungsreihenfolge

→ Jeder Baulastträger sollte auf Basis des Radverkehrskonzeptes ein Handlungsprogramm aufstellen und die Maßnahmen in seiner Zuständigkeit noch einmal für sich priorisieren. Dabei sind bestehende Planungen, laufende Straßenbau-/Sanierungsmaßnahmen, verfügbare Fördermöglichkeiten zu berücksichtigen.

Unterteilung in zwei Gruppen von Maßnahmen

Streckenmaßnahmen



Punktuelle Maßnahmen



Relevante Gruppen an streckenbezogenen Maßnahmen

Baulich

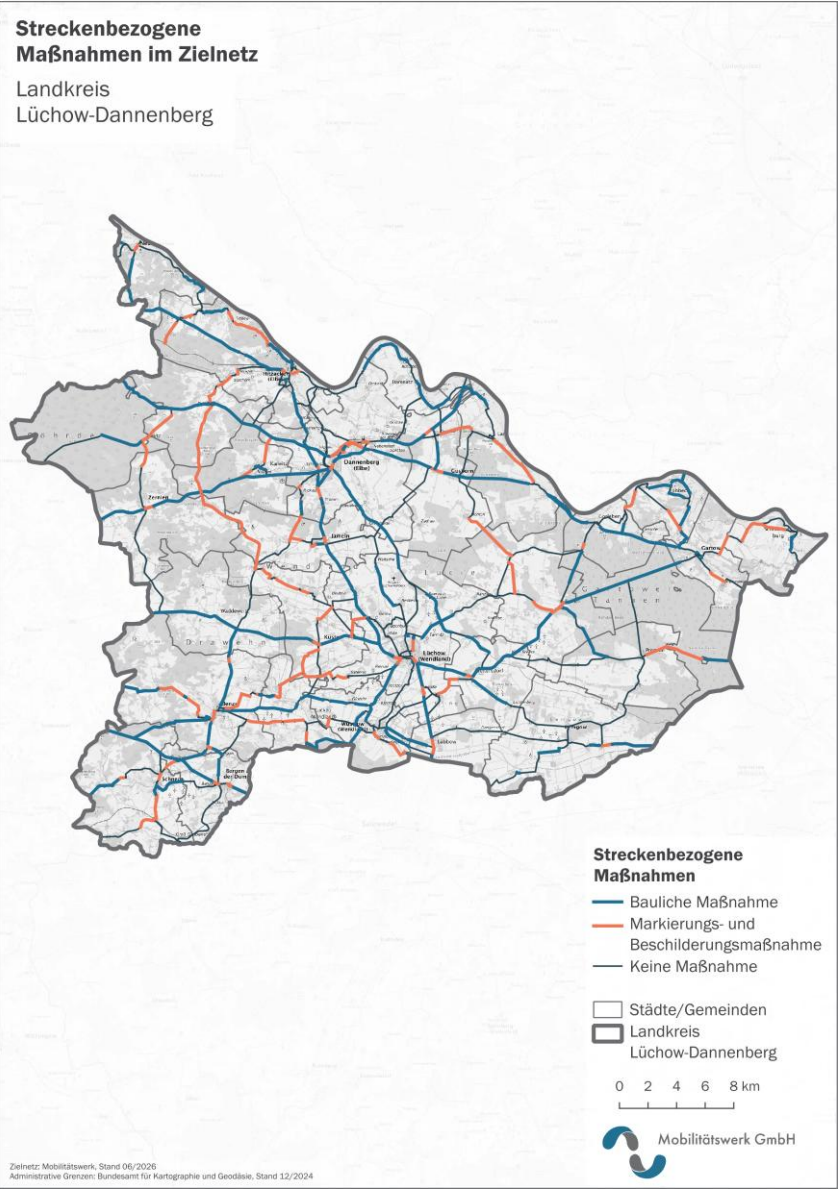
Anz.	Km	Maßnahmentyp
412	187,3	Bestehenden Weg verbreitern
36	32,4	Radweg neu bauen
49	25,2	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen
45	18,6	Oberfläche sanieren
7	3,4	Planung umsetzen
8	0,6	Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen

Markierung- und Beschilderungsmaßnahmen

Anz.	Km	Maßnahmentyp
85	48,9	Anbringung Hinweisbeschilderung oder – piktogramm prüfen
48	24,7	Wegweisende Beschilderung optimieren
97	15,9	Benutzungspflicht/-recht Seitenraum (über)prüfen
22	13,4	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren
25	5,7	Furtmarkierungen optimieren
2	2,7	Piktogrammkette markieren
10	1,9	Markierte Radverkehrsanlage optimieren
1	0,3	Fahrbahnrandmarkierung optimieren

336,7 km ohne Maßnahme!

1.761 Streckenabschnitte mit Maßnahmen (381 km)



Maßnahmenkategorie	Maßnahmentyp	Zielnetzlänge in km
Bauliche Maßnahmen	Bestehenden Weg verbreitern	187,3
	Radweg neu bauen	32,4
	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	25,2
	Oberfläche sanieren	18,6
	Planung umsetzen	3,4
Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen	Anbringung Hinweisbeschilderung oder -piktogramm prüfen	48,9
	Wegweisende Beschilderung optimieren	24,7
	Benutzungspflicht/-recht Seitenraum (über)prüfen	15,9
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren	13,4
	Furtmarkierungen optimieren	5,7
	Piktogrammkette markieren	2,7
	Markierte Radverkehrsanlage optimieren	1,9
	Fahrbahnrandmarkierung optimieren	0,3
Keine Maßnahme		336,7
Summe		717,7

Relevante Gruppen an punktuellen Maßnahmen

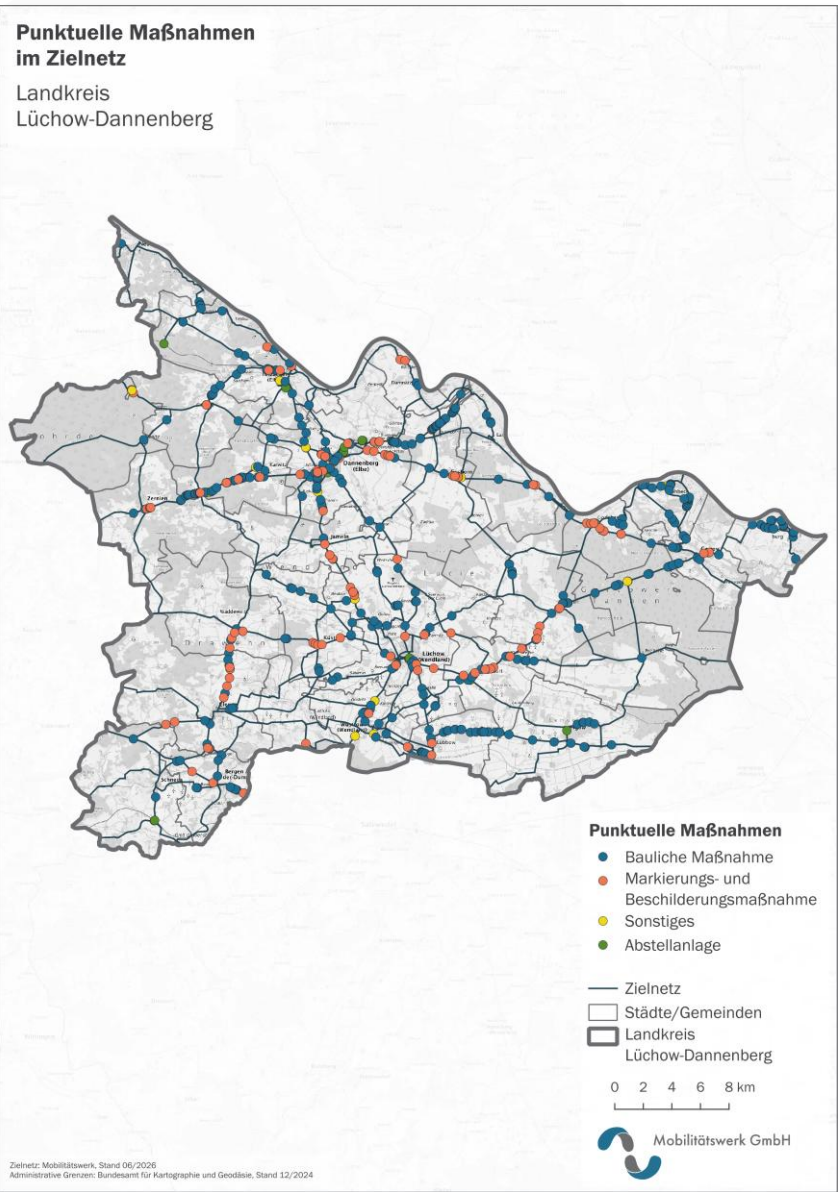
Baulich		
Anzahl	Symbol	Maßnahmentyp
259		Oberfläche punktuell sanieren
53		Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren
35		Hindernis optimieren/entfernen
17		Querungsstelle sichern
5		Führung an Knotenpunkt optimieren

Markierung- und Beschilderungsmaßnahmen		
Anzahl	Symbol	Maßnahmentyp
89		Verkehrszeichen anpassen
61		Ausfahrt/Einmündung sichern
9		Furtmarkierungen entfernen

Sonstiges		
Anzahl	Symbol	Maßnahmentyp
17		Bewuchs entfernen



550 punktuelle Maßnahmen



Maßnahmenkategorie	Maßnahmentyp	Anzahl
Baulich	Oberfläche punktuell sanieren	259
	Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren	53
	Hindernis optimieren/entfernen	35
	Führung an Knotenpunkt optimieren	5
	Engstelle optimieren	3
	Bordstein absenken	1
Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen	Verkehrszeichen anpassen	89
	Ausfahrt/Einmündung sichern	61
	Furtmarkierungen entfernen	9
	Vorfahrt ändern	1
Sonstiges	Bewuchs entfernen	17
Summe		228

Musterlösungen helfen bei der Umsetzung von Standardmaßnahmen

Die Musterlösungen aus Baden-Württemberg (Oktober 2025) ...

... dienen der Verdeutlichung des SOLL-Zustands, der durch die Maßnahme angestrebt wird.

... werden für alle Punkt- und Streckenmaßnahmen mit übergeben, sofern diese auf die Bestands-Situation übertragbar ist.

... sind z.T. nicht immer direkt übertragbar. Sie visualisieren den Standardfall. Häufig ist die Situation komplexer.

Ausbaustandard	Anwendung	Ortslage	Einsatz und Differenzierung von Musterlösungen
☐ Basisstandard ☐ Radvorrangroutenstandard ☐ Radschnellverbindungsstandard	☐ Regelfall ☐ Variante ☐ Ausnahmeanweisung	☐ innerorts ☐ außerorts	

Verschiedene Ausführungen von Mittelinseln

Regelungen:

- DIN 1080-10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10
- RASt 06, Kapitel 6.1.8.2
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße

Hinweise:

- bei der Gestaltung der Mittelinsel ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen. Die Maße des Zeichens 222 StVO sind geschwindigkeitsabhängig zu wählen
- sind Abbiegebeziehungen des Radverkehrs von der Fahrbahn nach links zu berücksichtigen, dann ist entweder die Radverkehrsfläche auf der Mittelinsel um mindestens 5 m zu verbreitern oder es sind separate Linksabbiegefahrstreifen für den Radverkehr im Zulauf auf die Insel zu markieren
- für den Kfz-Verkehr ist im Bereich von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen
- außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - außerhalb von Tempo 30-Zonen - wird empfohlen
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen

3.2 Musterlösungen für den Basisstandard	Musterblatt: Basis 9b-4 Stand: Oktober 2025	Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr
--	--	--

Ausbaustandard	Anwendung	Ortslage	Einsatz und Differenzierung von Musterlösungen
☐ Basisstandard ☐ Radvorrangroutenstandard ☐ Radschnellverbindungsstandard	☐ Regelfall ☐ Variante ☐ Ausnahmeanweisung	☐ innerorts ☐ außerorts	

Bevorrechtigte straßenbegleitende Zweirichtungsführung (1)

Regelungen:

- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 3.3, Kapitel 6.8
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3

Anwendungsbereiche:

- außerorts an untergeordneten Einmündungen mit geringer bis mäßiger Verkehrsbedeutung. Ausschlaggebend für die Bevorrechtigung des Radverkehrs ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit (insbesondere gute Sichtbeziehungen und eine gute ganzjährige Erkennbarkeit)

Hinweise:

- bei Bewertung der Sichtbeziehungen und Erkennbarkeit sind insbesondere die Veränderungen von Bewuchs und Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen im Jahresverlauf sowie die Linienführung im Höhenplan zu beachten
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt mit einer Roteinfärbung und mit Fahrradpiktogrammen und Hinweisfeilen in beide Richtungen zu versehen
- die Furt sollte möglichst abgesetzt werden, jedoch nicht weiter als 5,00 m
- der Einsatz des Verkehrszeichens „Halt. Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 206 StVO) ist mit einer Haltlinie zu kombinieren
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt Basis 10a-1
- zur Markierung der Fahrbahnbegrenzung siehe Musterblatt Basis 8a-4

3.2 Musterlösungen für den Basisstandard	Musterblatt: Basis 2b-1 Stand: Oktober 2025	Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr
--	--	--

Maßnahmensteckbriefe für alle baulichen Strecken- und Punktmaßnahmen

Die Maßnahmensteckbriefe ...

... werden für alle baulichen Strecken- und Punktmaßnahmen erstellt.

... enthalten **detaillierte Informationen über Bestand und Handlungsempfehlung** auf dem Abschnitt.

... enthalten eine **Lagekarte** und ein **Foto** der Situation im Bestand.

... enthalten eine **Priorität**, die sich im Wesentlichen aus der Netzbedeutung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit zusammensetzt. Diese Priorität stellt keine Umsetzungsreihenfolge dar.

Maßnahmen-ID: **S 921** Radverkehrskonzept Eifelkreis Bitburg-Prüm Mobilitätswerk GmbH

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

Lagekarte



Aktuelle Situation



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

Maßnahme	
ID	S 921
Maßnahmentyp	Oberfläche sanieren
Maßnahmenbeschreibung	Sanierung der Wegeoberfläche.
Begründung	Der Streckenabschnitt weist eine schadhafte Asphaltoberfläche auf. Dies reduziert den Fahrkomfort und erhöht das Sturzrisiko.
Sonstiges	-
Musterlösung	Keine Musterlösung vorhanden

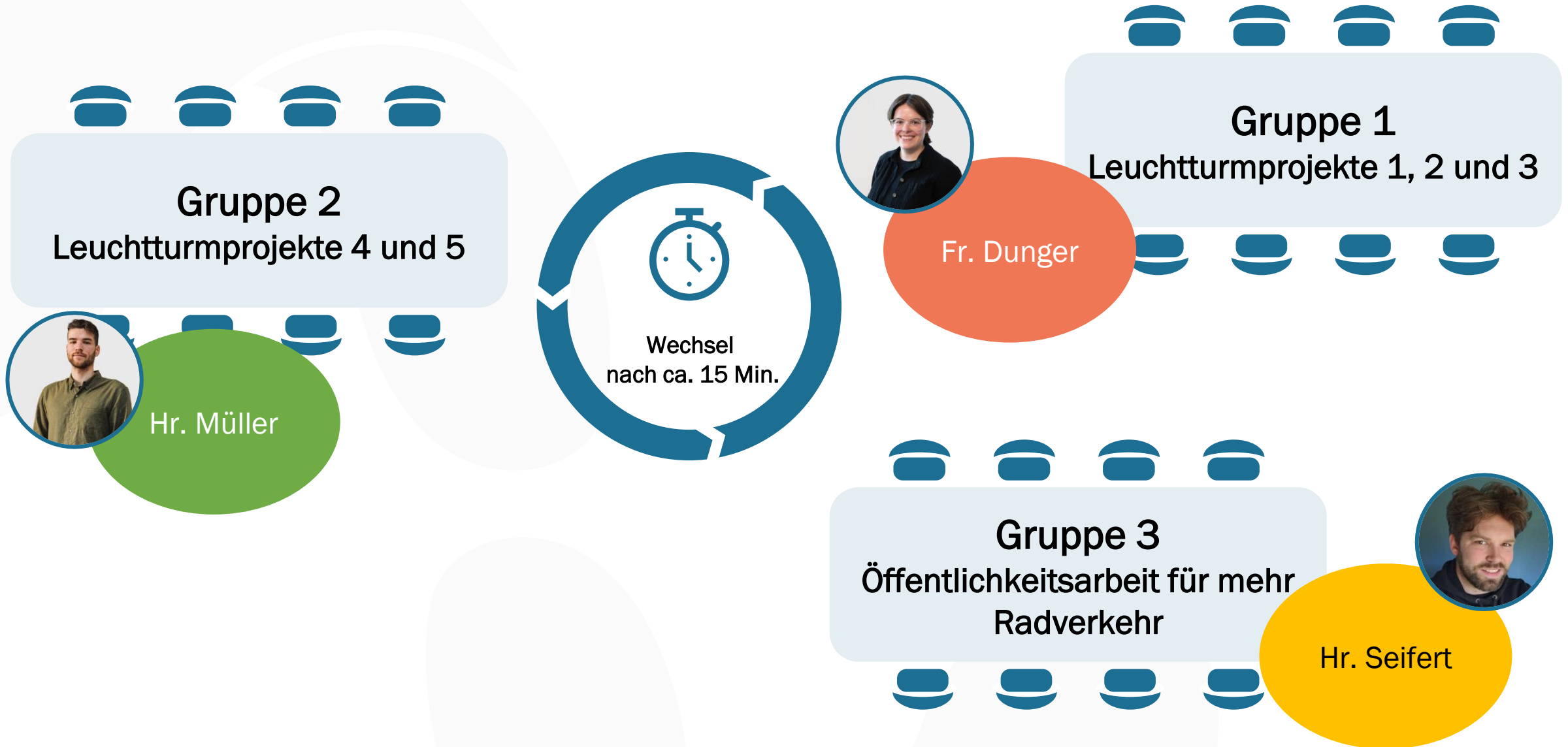
Relevanz und Kosten			
Schulverbindung	Keine Angabe	Kostenüberschlag	ca. 572.450 €
Tourismus	Keine Angabe	Umsetzungshorizont	Langfristig
Netzkategorie	Haupttroute	Priorisierung	2
Beteiligungsergebnis	-	Erarbeitungsstand	30.06.2025

Muster aus anderem Landkreis

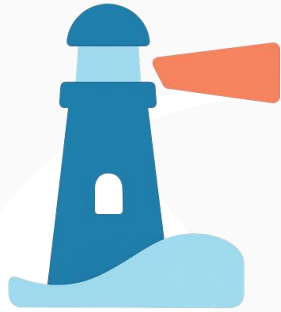
TOP 4 – Diskussionsrunde



Jetzt diskutieren wir in Kleingruppen



5 Leuchtturmprojekte wurden ausgewählt



- Hohe Relevanz für den Alltagsverkehr (Arbeitsweg/Schulweg)
- Symbolwirkung für andere Maßnahmen

1

Deichweg-
verbindung von
Lüchow nach
Dannenberg

2

Bike-and-Ride-
Anlage Bahnhof
Schnega

3

Fertigstellung und
Instandhaltung
Veloroute
Dannenberg -
Hitzacker

4

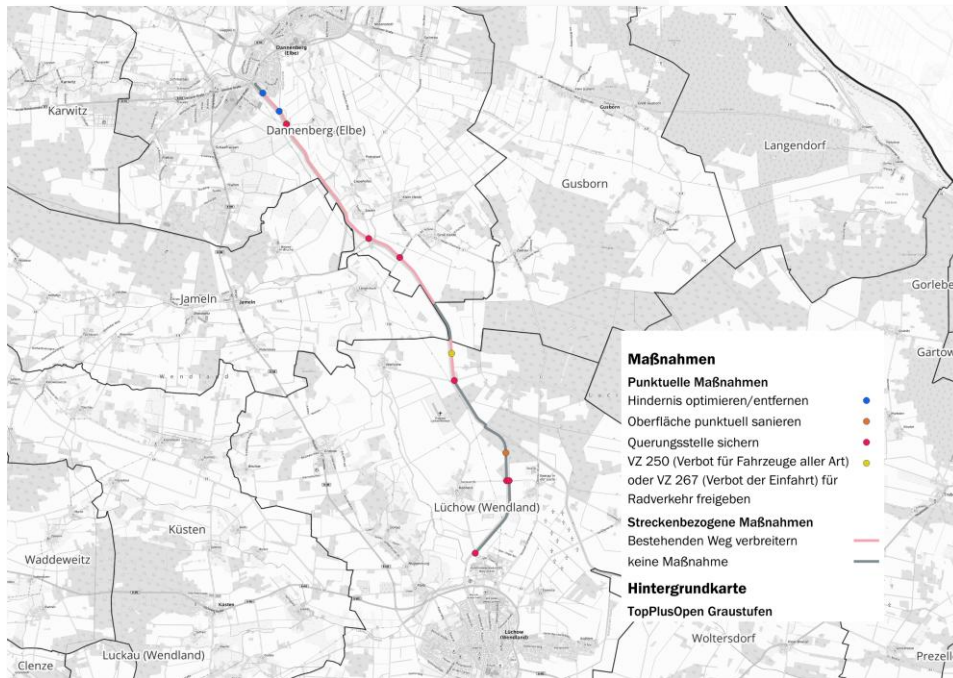
Grabow – Lüchow
über B 248 und L
261

5

Lindenstraße und
Marschtorstraße
in Dannenberg

Leuchtturmprojekt 1: Deichwegverbindung Lüchow - Dannenberg

- Wichtige Verbindung zwischen den zwei größten Orten im Landkreis
- Aktuell bereits gut befahrbar
- Maßnahmenempfehlungen vor allem zur Optimierung von Pollern und Sicherung von Querungsstellen
- Regelmäßige Streckenkontrollen und Mängelbehebung empfohlen



Bestandssituation: Poller



Beispielvisualisierung für die Gestaltung einer
Fahrbahnverengung

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

- Verknüpfungspunkt zwischen Rad- und Zugverkehr
- Zum Teil bereits gute Abstellanlage (Fahrradbügel mit Überdachung und Fahrradboxen), aber auch noch Verbesserungsbedarf vorhanden (Vorderradbügel Südseite)
- Maßnahmenempfehlungen zum Austausch der Vorderradhalter (Südseite) und zur Bedarfserhebung
- Regelmäßige Kontrollen und Mängelbehebung empfohlen



Bestandssituation Nordseite



Beispielvisualisierung für den Ausbau der Abstellanlagen auf der Nordseite

Leuchtturmprojekt 3: Fertigstellung und Instandhaltung der Veloroute Dannenberg – Hitzacker

- Wichtige Alltagsverbindung mit geplanter Umsetzung durch das Land
- Lückenschluss zwischen gut gestalteten Radverkehrsführungen
- Neubau einer Radverkehrsanlage und sicherer Übergang auf die Fahrbahn am Ortseingang Hitzacker
- Künftig vor allem Instandsetzung der Strecke essenziell



Bestandssituation am Ortseingang Hitzacker



Beispielvisualisierung für eine sichere Gestaltung des Übergangs zur Fahrbahn

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

- Wichtige Sammelfunktion in Richtung Lüchow (Schulverkehr)
- Außerorts aktuell Führung über Radverkehrsanlagen und in Lüchow zum Großteil Führung im Mischverkehr mit den Kfz
- Maßnahmenempfehlungen vor allem zur Verbreiterung der Radverkehrsanlagen und Markierung von Schutzstreifen
- Neben Streckenkontrollen auch regelmäßige Betrachtung potentieller Gefahrenstellen empfohlen



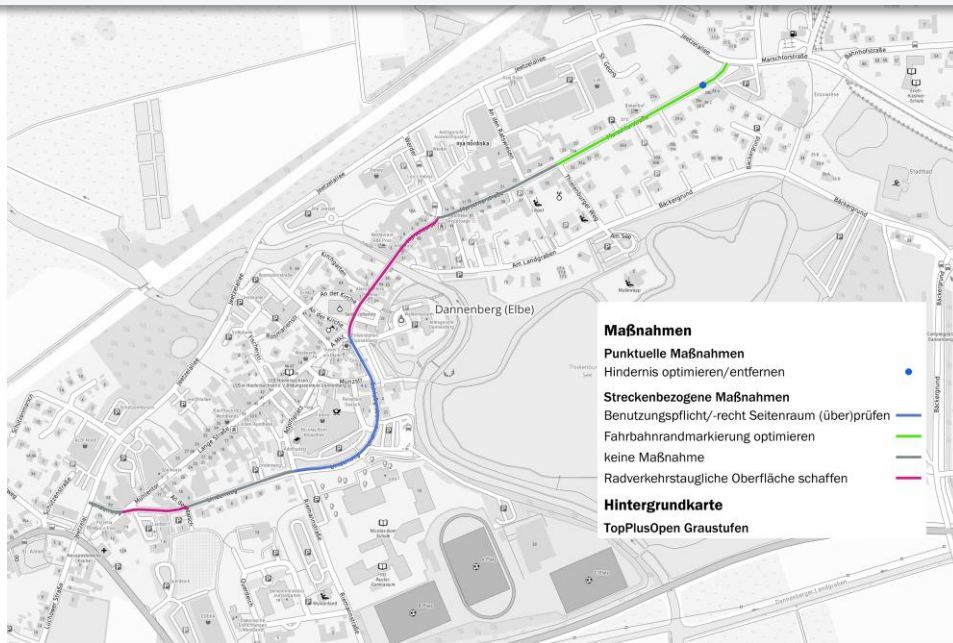
Bestandssituation in Lüchow



Beispielvisualisierung für die Markierung von Schutzstreifen in Lüchow

Leuchtturmprojekt 5: Lindenstraße und Marschtorstraße in Dannenberg

- Zentrumsnahe Verbindung mit hoher Bedeutung für den Schulverkehr
- Abschnittsweise schlecht befahrbar (Kopfsteinpflaster) und teilweise bereits gut hergestellt (Fahrradstraße)
- Maßnahmenempfehlungen zur Oberflächenoptimierung sowie zur Detailanpassung bei der Fahrradstraße
- Regelmäßige Erhebungen zur Gehwegnutzung durch den Radverkehr sowie Nutzung der Fahrradstraße durch den Kfz-Verkehr empfohlen



Bestandssituation mit Kopfsteinpflaster

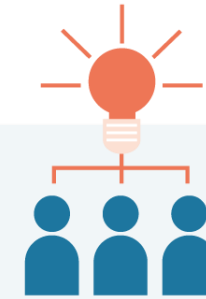


Beispielvisualisierung für den Abschleiß des Kopfsteinpflasters

Leitfragen für die 5 Leuchtturmprojekte



Ihre Meinung
dazu?



LEITFRAGEN

- Wie bewerten Sie die vorgesehenen Maßnahmen?
- Welche Wünsche haben Sie zur Instandhaltung der vorgesehenen Infrastruktur?
- Welche Vorstellungen haben Sie für die zukünftige Entwicklung der vorgestellten Abschnitte/Standorte?

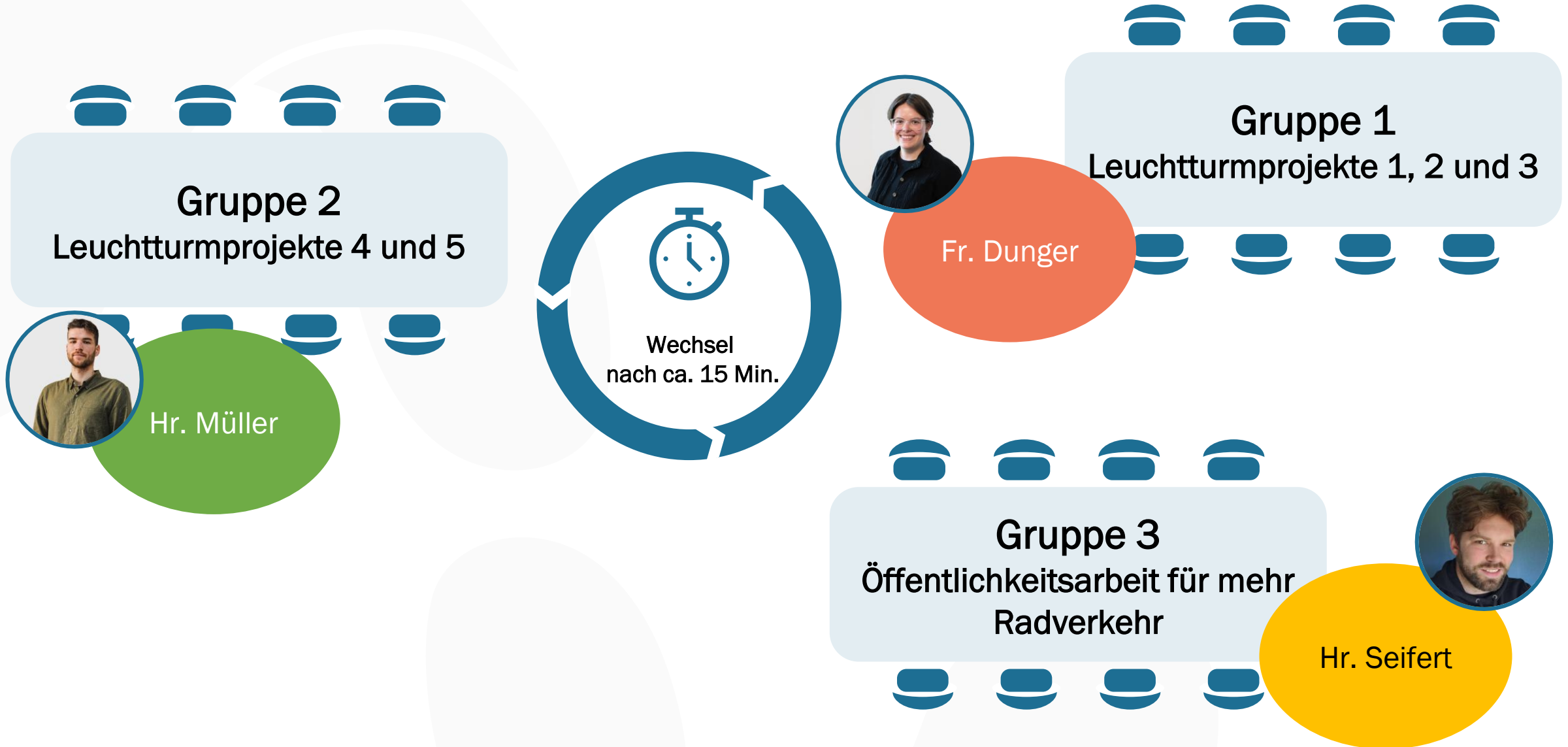
Der Landkreis beschäftigt sich bereits aktiv mit dem Thema:

- Vorstellungen der Arbeit im öffentlichen Ausschuss für Klimaschutz und Mobilität
- Ständige Beratungsstelle am ZOB in Lüchow
- Vor-Ort Beratung in den Samtgemeinden auf Märkten, und Veranstaltungen
- Veranstalten zu Themen wie Ladeinfrastruktur, Seniorenmobilität und Radverkehrsförderung
- Europäische Mobilitätswoche im September
- Stadtradeln-Wettbewerb zwischen dem 31. August und dem 20. September
- Regelmäßige Pressemitteilungen und Social-Media-Beiträge zu Mobilitätsthemen

LEITFRAGEN

- Kennen Sie die vorgestellten Angebote?
- Welche Kommunikationswege sollten für die Verbreitung von Informationen und die Ankündigung von Angeboten genutzt werden?
- Welche Informationen und Angebote wünschen Sie sich, um einen guten Einblick in die Arbeit des Landkreises zu bekommen?

Jetzt diskutieren wir in Kleingruppen



LEUCHTTURMPROJEKTE

- Wie bewerten Sie die vorgesehenen Maßnahmen?
- Welche Wünsche haben Sie zur Instandhaltung der vorgesehenen Infrastruktur?
- Welche Vorstellungen haben Sie für die zukünftige Entwicklung der vorgestellten Abschnitte/Standorte?

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- Kennen Sie die vorgestellten Angebote?
- Welche Kommunikationswege sollten für die Verbreitung von Informationen und die Ankündigung von Angeboten genutzt werden?
- Welche Informationen und Angebote wünschen Sie sich, um einen guten Einblick in die Arbeit des Landkreises zu bekommen?

TOP 5 – Zusammenfassung und Ausblick



Was nehmen wir aus der Diskussion mit?



Schritte bis zur Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes und zukünftige Aufgaben

Letzte Bearbeitungsschritte stehen noch aus



- Fertigstellung der Leuchtturmprojekte
- Erarbeitung von Kommunikations- und Verstetigungsstrategie
- Fertigstellung des Berichts und der Maßnahmensteckbriefe

Die Finalisierung ist für diesen Herbst vorgesehen

- Vorstellung im Ausschuss
- Beschluss durch den Kreistag
- Übergabe der kompletten Dokumentation an den Landkreis



Rolle des Landkreises



- Kommunikationsschnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit
- Evaluation und Fortschrittskontrolle
- Aktualisierung der Daten
- Unterstützung der Kommunen bei der Planung

Monitoring und Evaluierung

- Aktualisierung des Umsetzungsstands der Maßnahmen in einer interaktiven Online-Karte vierteljährlich
- Jährliches Monitoring anhand Indikatoren (z.B. Anzahl umgesetzter Maßnahmen, Zählraten)



Finanzierung und Fördermittel



- Aufstellung von Handlungsprogrammen durch jeden Baulastträger, Einstellen der notwendigen Eigenanteile in den Haushalt
- Frühzeitige Einbindung von Förderprogrammen von Bund, Land und anderen Trägern

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Umsetzungserfolg abhängig von Mitwirken der Baulastträger und Akzeptanz der Bevölkerung
- Information und Beteiligung (z.B. Social-Media)
- Motivation und Radverkehrsförderung (z. B. Stadtradeln, Rad-Aktionstage, Kooperationen)





M. Sc. Julia Höhnel

Telefon: +49 (0)351/896965 70

E-Mail: j.hoehnel@mobilitaetswerk.de



M. Sc. Kurt Müller

Telefon: +49 (0)351/82440045

E-Mail: k.mueller@mobilitaetswerk.de

