

# Umsetzungsbericht

## Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzepts des Landkreis Darmstadt-Dieburg



**Vivien Albers, Karin Bugow**  
 s:ne (Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung)

2022

# Umsetzungsbericht

## Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzepts des Landkreis Darmstadt-Dieburg

2018

### Radverkehrskonzept

Im Februar wurde das Radverkehrskonzept für den Landkreis Darmstadt-Dieburg (siehe: [Radverkehrskonzept](#)) fertiggestellt. Das Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, durch eine verbesserte Radinfrastruktur Anreize zu schaffen, vom Auto aufs Rad umzusteigen und langfristig zu einem Kulturwandel im Verkehrsverhalten beizutragen. Dafür definiert es unter anderem Maßnahmen (siehe: [Karte](#)), die von den jeweiligen Baulastträgern umzusetzen sind.

Feb  
2022

### Umfrage per Fragebogen

Zur Vorbereitung des Netzwerktreffens fragte die Hochschule Darmstadt per Fragebogen den Stand und die Herausforderungen mithilfe offener Fragen ab. Hier gab es Rückmeldung aus neun Kommunen, sowie vom Landkreis und Hessen Mobil.

Mrz  
2022

### Netzwerk-Treffen zum Stand der Umsetzung

Auf dem Netzwerktreffen trafen sich Personen aus 14 Gemeinden, der Stadt Darmstadt, dem Verkehrsministerium, von Hessen Mobil, den Kreisen Darmstadt-Dieburg und Bergstraße, dem ADFC und VCD sowie der Hochschule Darmstadt, um über die weitere Umsetzung zu beraten.

Mrz  
– Apr  
2022

### Vertiefte Abfrage bei Kommunen zum Stand der einzelnen Maßnahmen

In einer zweiten Umfrage wurden die Kommunen mit auf sie zugeschnittenen Steckbriefen und einer Excel-Tabelle nach dem Stand der Umsetzung und einer Priorisierung der sie betreffenden Maßnahmen befragt. Insgesamt berücksichtigt der Umsetzungsbericht nun Rückmeldungen aus 16 Kommunen. Der Stand der Maßnahmen in weiteren vier Kommunen wurde durch eine Radtour der Hochschul-Beschäftigten ermittelt.

Mrz  
– Apr  
2022

### Umsetzungsbericht – Inhalt

Stand der Umsetzung in Karten	Seite 3
Herausforderungen bei der Umsetzung	Seite 8
Handlungsempfehlungen	Seite 10

Anhang: In einem separaten Dokument findet sich eine Liste aller Maßnahmen nach Baulastträger und Gemeinde

Der Bericht dient als Grundlage zur weiteren Zusammenarbeit zwischen der Hochschule Darmstadt und dem Kreis Darmstadt-Dieburg bei dem Ausbau und der Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.



# Stand der Umsetzung in Karten

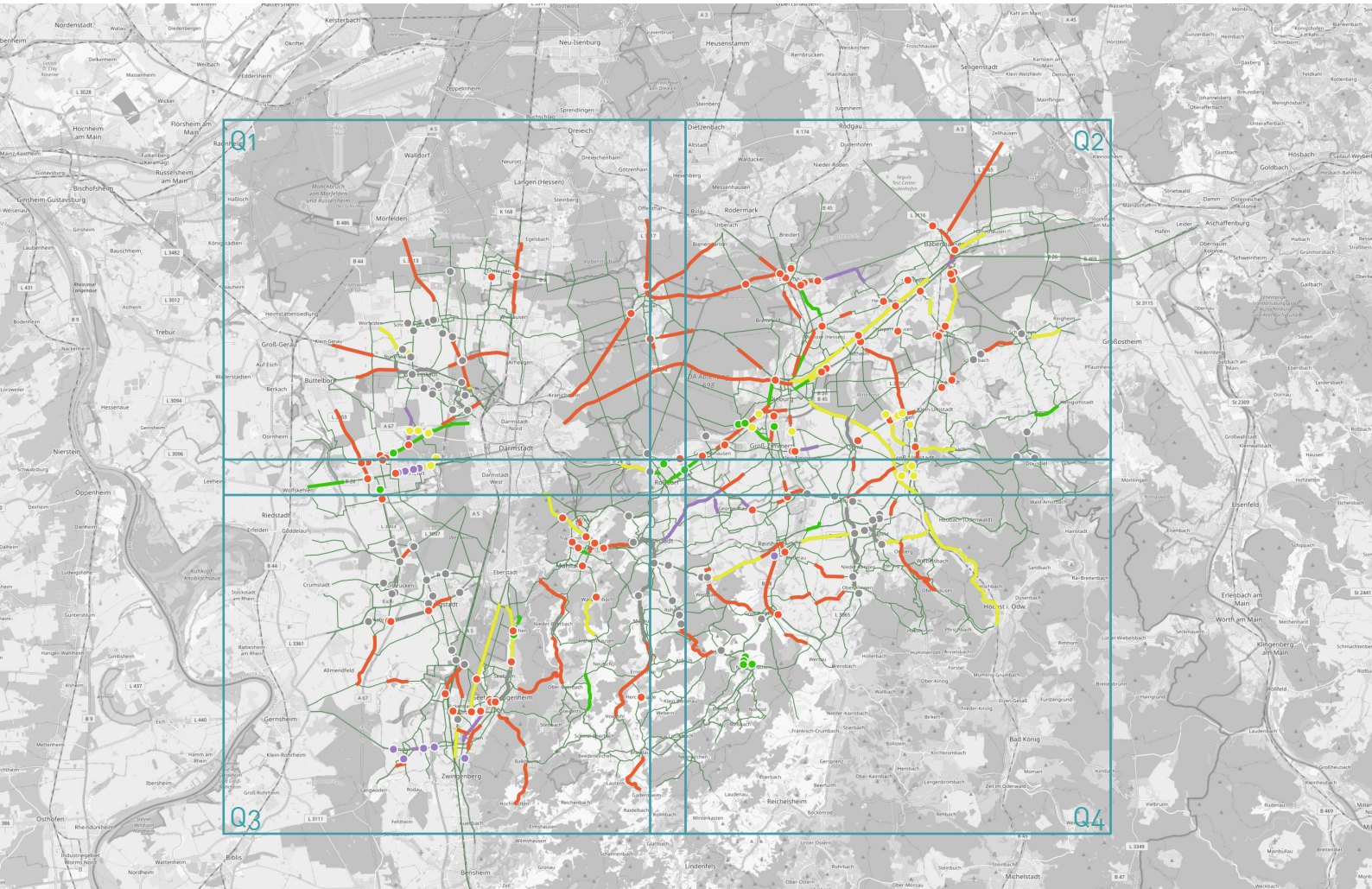


Abbildung 1 Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des RV-K. Eigene Erstellung durch Viven Albers (h\_da) anhand der Fragebögen und der Datengrundlage des RV-K.

## Auswertung

In die Erstellung einbezogen wurden Rückmeldungen aus Alsbach-Hähnlein, Babenhausen, Bickenbach, Dieburg, Erzhausen, Fischbachtal, Griesheim, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Mühlthal, Münster, Reinheim, Roßdorf, Schaaflheim, Seeheim-Jugenheim und Weiterstadt. Mit dem Rad abgefahren wurden von den Hochschul-Beschäftigten zudem Messel, Eppertshausen, Pfungstadt und Roßdorf. Somit fehlen Daten aus Modautal, Ober-Ramstadt und Otzberg.

## Punktuelle Maßnahmen

- umgesetzt
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten

## Bauliche Maßnahmen und Markierungslösungen

- umgesetzt
- wird geprüft oder ist in Planung
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten
- Bestandsnetz

# Stand der Umsetzung in Karten

Abbildung 2 Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des RV-K: Q1. Eigene Erstellung durch Viven Albers (h\_da) anhand der Fragebögen und der Datengrundlage des RV-K.



## Punktuelle Maßnahmen

- umgesetzt
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten

## Bauliche Maßnahmen und Markierungslösungen

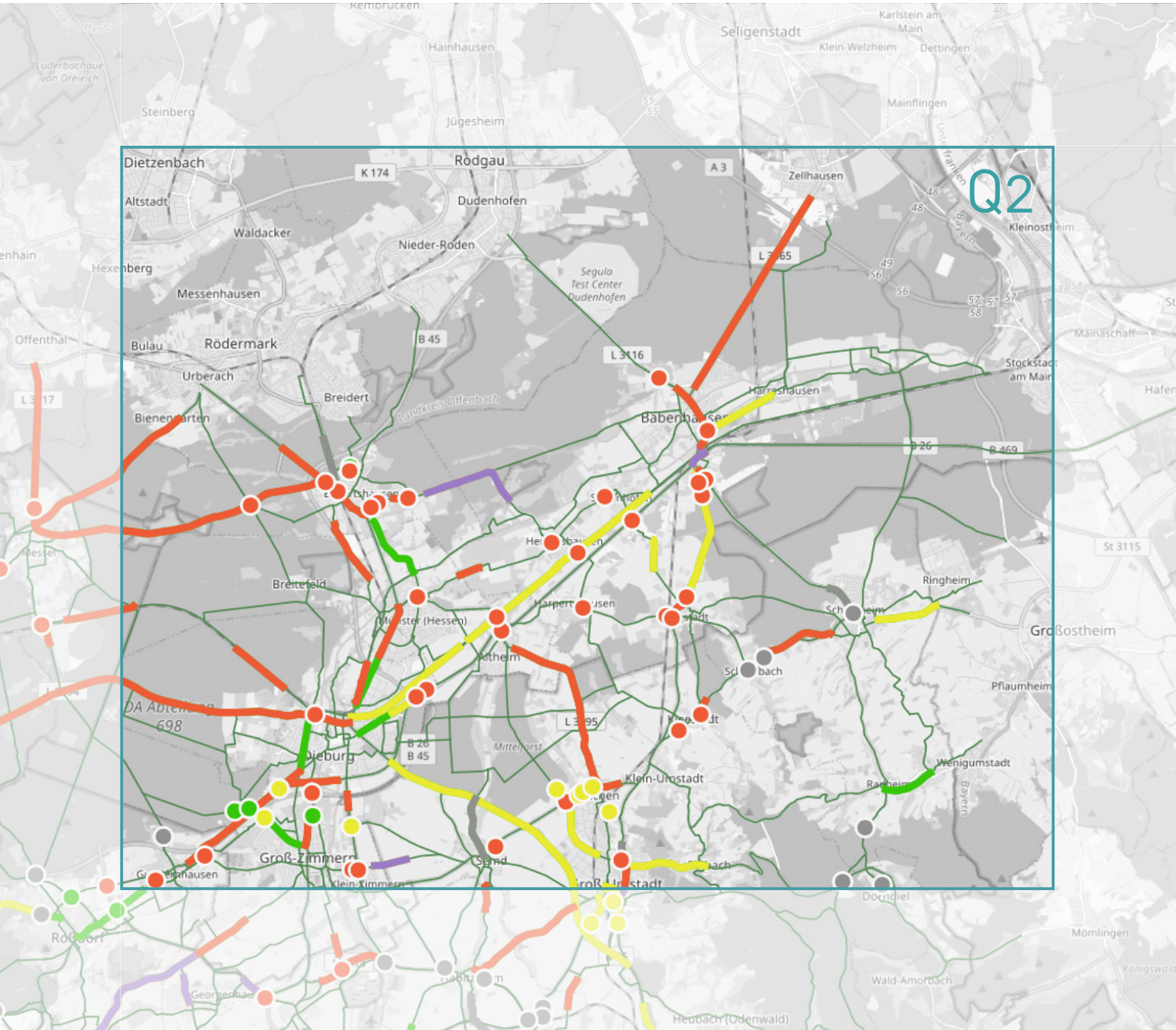
- umgesetzt
- wird geprüft oder ist in Planung
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten
- Bestandsnetz





# Stand der Umsetzung in Karten

Abbildung 3 Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des RV-K: Q2. Eigene Erstellung durch Viven Albers (h\_da) anhand der Fragebögen und der Datengrundlage des RV-K.



## Punktuellen Maßnahmen

- umgesetzt
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten

## Bauliche Maßnahmen und Markierungslösungen

- umgesetzt
- wird geprüft oder ist in Planung
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten
- Bestandsnetz





# Stand der Umsetzung in Karten

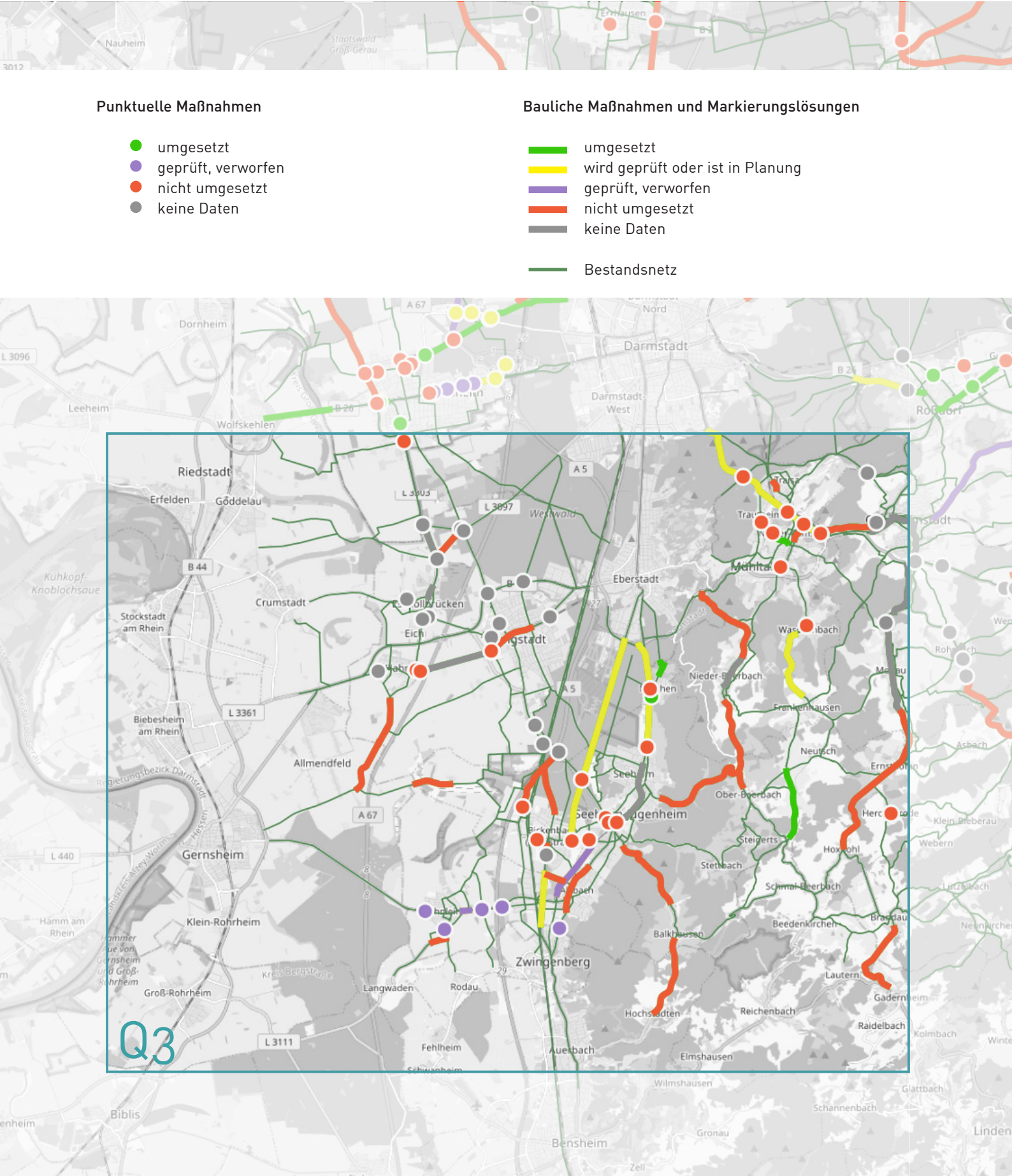
Abbildung 4 Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des RV-K: Q3. Eigene Erstellung durch Viven Albers (h\_da) anhand der Fragebögen und der Datengrundlage des RV-K.

## Punktuelle Maßnahmen

- umgesetzt
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten

## Bauliche Maßnahmen und Markierungslösungen

- umgesetzt
- wird geprüft oder ist in Planung
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten
- Bestandsnetz



# Stand der Umsetzung in Karten

Abbildung 5 Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des RV-K: Q4. Eigene Erstellung durch Viven Albers [h\_da] anhand der Fragebögen und der Datengrundlage des RV-K.

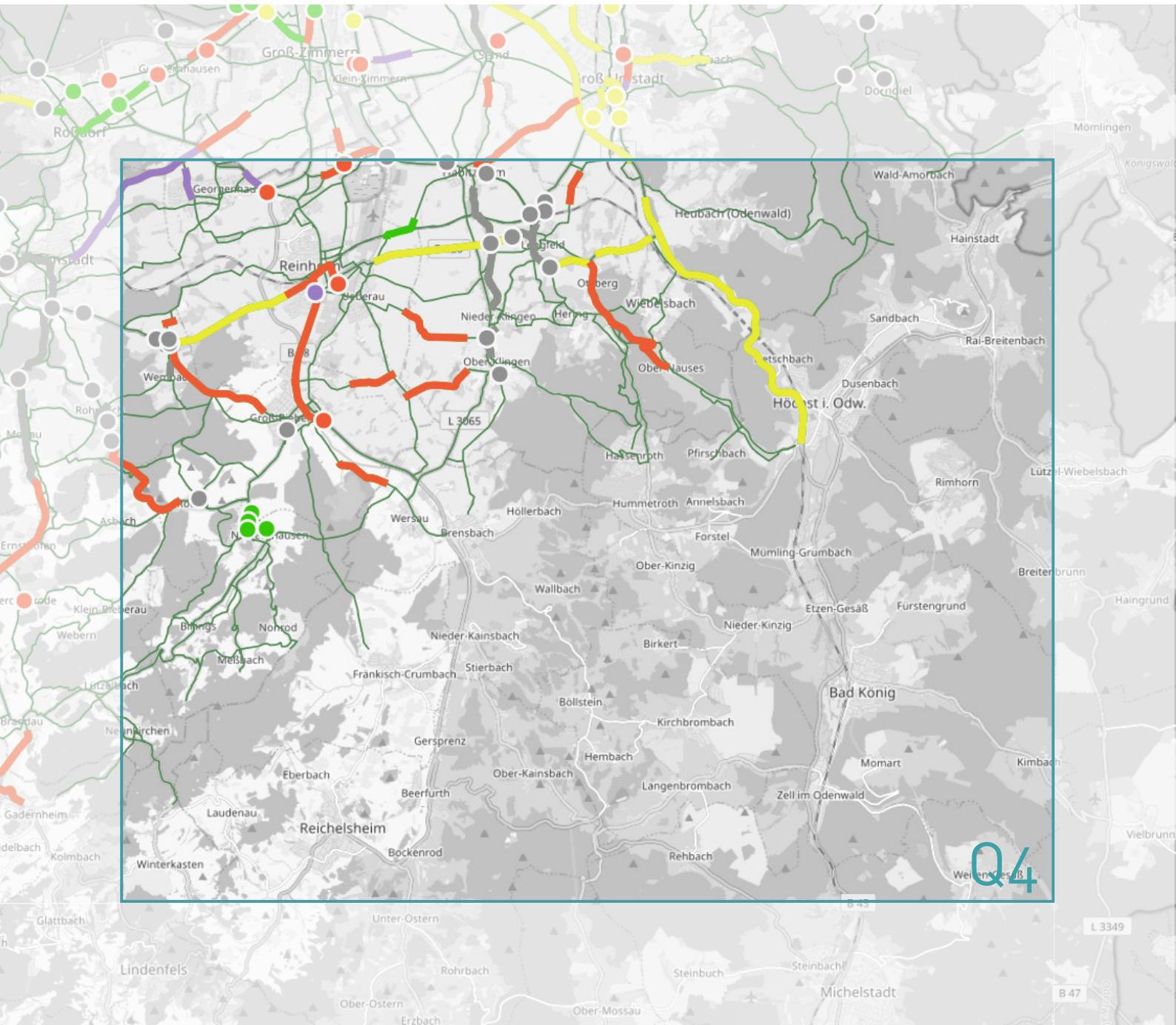


## Punktuelle Maßnahmen

- umgesetzt
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten

## Bauliche Maßnahmen und Markierungslösungen

- umgesetzt
- wird geprüft oder ist in Planung
- geprüft, verworfen
- nicht umgesetzt
- keine Daten
- Bestandsnetz



Q4



# Herausforderungen bei der Umsetzung

Abbildung 6 Mauer der Herausforderungen. Eigene Erstellung durch Viven Albers, Karin Bugow, Helena Kiefer und Teresa Novotny (h\_da) anhand der Fragebögen.



## Schwierigkeiten bei der Umsetzung

Die verschiedenen für das Radverkehrskonzept zuständigen Baulastträger haben die Maßnahmen mehrheitlich nicht umgesetzt. Es erscheint deshalb sinnvoll zu fragen, warum die Maßnahmen von den Kommunen nicht umgesetzt wurden oder welche Hindernisse die Umsetzung erschwert haben. Auf Seite der vom Land Hessen mit der Planung und Umsetzung beauftragten Behörde Hessen Mobil ist zu vermerken, dass eine Vielzahl von Maßnahmen bisher nicht umgesetzt wurden, da sich durch den großen Nachholbedarf von sicherer Radinfrastruktur entlang von Landes- und Bundesstraßen eine Art „Umsetzungsstau“ eingestellt hat, der sich durch langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie durch Schwierigkeiten, Fachkräfte zu finden, in die Länge zieht.

Einigen Kommunen war das Radverkehrskonzept nicht bekannt, bzw. die Maßnahmen waren unklar. Das bedeutet, dass die Kommunikation des Radverkehrskonzepts nicht die Verantwortlichen in den Kommunen erreicht hat oder die Inhalte nicht an neue Verantwortliche weitergegeben wurden. In der Kommunikation mit den Kommunen war die Hochschule Darmstadt zudem häufig vor die Herausforderung gestellt, dass die Zuständigkeit für das Thema Radverkehr innerhalb der Kommune ungeklärt beziehungsweise nicht bekannt war.

So war es mitunter schwierig, den Stand der Umsetzung zu ermitteln. Ohne eine\*n zuständigen „Radverkehrsbeauftragten“ ist es nicht leicht, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Angriff zu nehmen. Insbesondere in den Kommunen ohne verantwortliche Person wurden seit Veröffentlichung des Radverkehrskonzepts wenige bis keine Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt. Vor allem kleinere Kommunen nannten fehlende Kapazitäten (sowohl fehlendes Fachwissen als auch personelle Ausstattung) als Hauptgrund für die geringe Umsetzungsrate in ihrer Kommune. Besonders erfolgreich waren Kommunen, in denen es zum einen klare Ansprechpersonen für Radverkehrsaufgaben gab und die den Radverkehr über die Grenzen des Bau- und Ordnungsamts hinweg als kommunale Querschnittsaufgabe organisierten. In manchen Fällen war es für die Verwaltung unklar, wer für welche Maßnahmen Baulastträgerschaft hat und welche Fördermittel für die Umsetzung potentiell zur Verfügung stehen.



# Herausforderungen bei der Umsetzung

Der Bau eines Radwegs braucht viel Kommunikation. Die Bürgerschaft ist einzubinden; man muss sich verwaltungsintern zwischen den Ressorts und extern mit beteiligten Behörden abstimmen. Die Kommunikation endet jedoch meist an der Gemarkungsgrenze und Projekte, die Gemarkungsgrenzen überschreiten, ziehen sich über Jahre in die Länge oder werden aufgeschoben. Der Fokus liegt auf Projekten innerhalb von Gemarkungsgrenzen und man sieht die Verantwortung für interkommunale Verbindungen an anderer Stelle. Dabei sind die interkommunalen Verbindungen für die Mobilitätswende besonders relevant. Die interkommunalen Verbindungen in kommunaler Verantwortung laufen zudem häufig durch Forstgebiete und entlang von Wirtschaftswegen. Dort erheben sich häufig kritische Stimmen gegen eine Ertüchtigung und damit einhergehende vermehrte Beanspruchung durch den Radverkehr, da man befürchtet, dies führe zur Behinderung der Wirtschaftsverkehre und Konflikten im Mischverkehr.

Ein Problem, welches viele in der Verwaltung umtrieb, die mit der Planung und Realisierung von Vorhaben betraut waren, waren die Schwierigkeiten, die für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen notwendigen Grundstücke zu erwerben. Da schwer abzusehen ist, ob bei einem Planfeststellungsverfahren eine Enteignung bei einer Klage stand halten würde, sind die Zuständigen stark auf ihr Verhandlungsgeschick und den Good Will derjenigen, die die Grundstücke besitzen, angewiesen.

„Ich arbeite jetzt schon 10 Jahre als Radverkehrsbeauftragte und bisher war jedes Projekt anders.“ – So beschrieb eine Radverkehrsbeauftragte ihre Erfahrungen in der Umsetzung und Genehmigung von Radverkehrsprojekten. Die Abstimmungen zum Beispiel mit Wasser- und Naturschutzbehörde ziehen sich wegen uneindeutiger Zuständigkeiten und widersprüchlichen Ansprüchen aus dem Naturschutzrecht und den Richtlinien zur sicheren Verkehrsführung manchmal über Jahre hin. Besonders die Asphaltierung von Radwegen steht immer wieder im Fokus von Auseinandersetzungen.

Die Fördermittelakquise ist für die Verwaltung im Alltag häufig überfordernd. Zum einen ist es unklar, welche Förderlinien für das Projektvorhaben passend sind, und zum anderen wirkt der Förderantrag zu umfangreich und zu kompliziert. Die Vorgaben der hessischen Nahmobilitätsrichtlinie sind in der Umsetzung von Fördervorhaben bindend und stehen zum Teil in Konflikt mit Vorgaben aus dem Naturschutz oder den räumlichen Voraussetzungen vor Ort, zum Beispiel bei der Breite von Radwegen, sodass vorhandene Fördermittel von Kommunen nicht abgerufen werden können.

Einige Maßnahmen wurden wegen Hinderung des Verkehrsflusses oder aus Sicherheitsbedenken verworfen. In diesen Fällen bleibt der status quo – eine für Radfahrende unzureichend sichere Radinfrastruktur – bestehen. Gerade bei Querungen von Landes- und Bundesstraßen berichteten die Kommunen, dass Hessen Mobil oder die untere Verkehrsbehörde Maßnahmen wie Querungshilfen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr mit dem Grund ablehnen, dass es in dem Bereich bisher noch keine Unfälle gab. Hier sind die Zuständigen für den Straßenverkehr weiter für die Besonderheiten und Notwendigkeit einer fahrradfreundlichen Infrastruktur zu sensibilisieren. Die Beschäftigten in den kommunalen Verwaltungen sind zur Neugestaltung einer nachhaltigeren und sicheren Mobilität auf den Rückhalt und den Auftrag der Verwaltungsspitze angewiesen. Dies ist nicht in allen Kommunen gegeben, sodass es hier an der Zuweisung von Personal und Finanzmitteln für die Umsetzung der Maßnahmen fehlt.

# Handlungsempfehlungen

Abbildung 7 Handlungsempfehlungen. Eigene Erstellung durch Viven Albers, Karin Bugow, Helena Kiefer (h\_da) anhand der Fragebögen.



## Koordination verbessern

### Einrichtung einer Koordinierungsstelle

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes liegt in der Verantwortung der jeweiligen Baulastträger. Den Baulastträgern sind die Maßnahmen jedoch häufig nicht bekannt und die Umsetzung erscheint nicht als prioritär. Für den Landkreis Darmstadt-Dieburg empfiehlt sich daher, eine zentrale Koordinierungsstelle einzurichten. Diese behält den Überblick über die beschlossenen Maßnahmen, fördert den interkommunalen Austausch und bereitet für die Umsetzung von Maßnahmen Sammelanträge vor beziehungsweise berät bei der Fördermittelakquise zur Umsetzung von Maßnahmen.

### Priorisierung der Maßnahmen

Dadurch, dass entlang von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen Baulastträgerschaft und Gemarkungsgebiet nicht in einer Hand liegen, können die Kommunen häufig als dringlich empfundene Maßnahmen nicht umsetzen. Die für die Umsetzung verantwortliche Behörde Hessen Mobil widmet sich prioritär den großen, unter Infrastrukturmaßnahmen definierten Maßnahmen. Kleinere Maßnahmen (punktueller Maßnahmen, Markierungslösungen und Sofortmaßnahmen) erscheinen als sogenannte „Bagatell-Maßnahmen“, die nur bei freien Kapazitäten bearbeitet werden. Durch den Rückstand in der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen werden dadurch die kleineren Maßnahmen nur im Zuge von großen Maßnah-

men, wie der Sanierung eines Straßenzuges, umgesetzt. Derzeit wenden sich die einzelnen Kommunen für die umzusetzenden Maßnahmen direkt an Hessen Mobil. Hessen Mobil erhält eine Vielzahl an Anfragen und hat nicht die Kapazitäten, alle zu bearbeiten.

Diesem Problem kann man dadurch begegnen, dass eine zentrale Koordinierungsstelle auf regionaler Ebene, zum Beispiel der Kreis Darmstadt-Dieburg, das im Entstehen begriffene Netzwerk oder eine Projektgesellschaft, eine Priorisierung nach Dringlichkeit vornimmt. Hessen Mobil könnte dann etwa die zehn dringlichsten Maßnahmen definieren und sich für eine zeitnahe Umsetzung einsetzen.

### Interkommunaler Erfahrungsaustausch

Maßnahmen mit unterschiedlichen Baulastträgern, zum Beispiel auf unterschiedlichen Gemarkungsgebieten, ziehen sich Abstimmungsprozesse häufig in die Länge. Beschäftigte in kleineren Kommunen haben eine Vielzahl an unterschiedlichen Aufgaben. Dadurch haben sie Schwierigkeiten, sich in alle Fachgebiete, zum Beispiel Nahmobilitätsthemen, einzuarbeiten. Austauschformate für kommunale Verantwortliche im Radverkehr helfen dem Fachaustausch und der niedrigschwelligen Weiterbildung. Der verstetigte Austausch in einem Netzwerk trägt dazu bei, Kommunikationshürden zu überwinden.



### Abfrage durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg

Bei der Abfrage zur Umsetzung der Maßnahmen reagierten nur wenige Kommunen auf die Anfrage durch die Hochschule. Eine Anfrage von offizieller Seite – durch die Kreisverwaltung – könnte die Kommunen veranlassen, sich mit dem Radverkehrskonzept näher auseinanderzusetzen. Basierend darauf kann gemeinsam erarbeitet werden, welche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sinnvoll sind.

### Überarbeitung Radverkehrskonzept

Eine gemeinsame Überarbeitung führt dazu, dass sich Ansprechpersonen aus den Kommunen mit den im Radverkehrskonzept definierten Maßnahmen auseinandersetzen müssen. In vielen Fällen sind seit 2018 neue Bedarfe entstanden, die ein überarbeitetes Konzept aufgreifen kann. Ein zentraler Bestandteil eines neuen Konzepts ist die Abstimmung darüber, in welchem Zeitraum, durch wen und mit wessen Unterstützung Maßnahmen umzusetzen sind. Wichtig ist bei der Überarbeitung daher auch, alle relevanten Ämter der Kommunen einzubinden, die für die Umsetzung relevant sind. So wäre es wichtig, diese auch bei kommenden Netzwerktreffen zu integrieren.

### Bündeln von Maßnahmen & gemeinsame Förderantragstellung

Wer nicht hauptamtlich mit Radverkehrsthemen betraut ist, kapituliert nicht selten vor den Formularen und Begründungen, die man für Förderanträge benötigt. Der Nutzen der Antragstellung steht außer Verhältnis zu dem damit verbundenen Aufwand. Sammelanträge nehmen die Last zur Fördermittelakquise von den einzelnen Kommunen, bringen auch kleine Vorhaben über mögliche Bagatellgrenzen und schaffen Anreize auch für kleine Kommunen, sich Radverkehrsthemen anzunehmen. Dafür sind jedoch gemeinsame Themen und Projekt zu identifizieren und es ist hilfreich, wenn eine zentrale Stelle, wie zum Beispiel der Landkreis Darmstadt-Dieburg, diese koordiniert und durchführt.

### Behördliche Abstimmungsprozesse optimieren

In vielen Fällen zieht sich die Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten durch widersprüchliche naturschutzrechtliche, forstrechtliche und infrastrukturelle Ansprüche in den Genehmigungsprozessen hin. So erscheint zum Beispiel die Asphaltierung von Radstrecken sowohl aus forstrechtlicher als aus naturschutzrechtlicher Perspektive problematisch, obwohl sie zugleich die Grundlage zur Bezuschussung von Radinfrastrukturprojekten ist. Wegen unklarer und divergierender Zuständigkeiten ziehen sich Abstimmungsprozesse in der Umsetzung häufig hin und die Genehmigung von Radinfrastrukturprojekten dauert, auch durch Planfeststellungsvorgaben, sehr lange. Die Genehmigungsprozesse für Radinfrastrukturprojekte bedürfen einer detaillierten Prozessanalyse, in die alle beteiligten Behörden einzubeziehen sind. In gemeinsamen Arbeitstreffen, zum Beispiel mit Hilfe von kleinen Planspielen, lassen sich Ansatzpunkte identifizieren, um den Prozess zu optimieren und die Umsetzung von Vorhaben zu beschleunigen.

### Radverkehr politisch priorisieren

Um den Radverkehr im Landkreis Darmstadt-Dieburg erfolgreich voran zu bringen, braucht es auf allen Ebenen eine starke politische Bekenntnis und den politischen Mut, die Mobilitätswende zu gestalten. Es bietet sich an, das politische Engagement als Kreis in Maßnahmen zu bündeln, die es auch für kleinere Kommunen möglich machen, die Mobilitätswende aktiv voranzutreiben. Dies könnte etwa in Form eines Radverkehr-Programms passieren, das Ziele und Maßnahmen für den Radverkehr festlegt. Orientierung für ein solches Programm gibt etwa das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität oder das 22-Punkte-Programm des Kreises Groß-Gerau.

## Wie geht es weiter?

Die Hochschule Darmstadt ist offen dafür, den Landkreis weiterhin bei der Bearbeitung der ausgesprochenen Handlungsempfehlungen zu begleiten. In diesem Rahmen kann ein nächstes Netzwerk-Treffen im Juni / Juli 2022 den Rahmen bieten, Arbeitsgruppen für gemeinsame Projekte zu formen und somit die Umsetzung der Maßnahmen voranzubringen.

## Noch Fragen?

Treten Sie gerne mit Karin Bugow und Vivien Albers in Kontakt.

Karin Bugow: [karin.bugow@h-da.de](mailto:karin.bugow@h-da.de)

Vivien Albers: [vivien.albers@hs-rm.de](mailto:vivien.albers@hs-rm.de)

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website: [www.sne.h-da.de](http://www.sne.h-da.de) / [www.itp.h-da.de](http://www.itp.h-da.de)