



FAKTENBLATT

## Handlungsoptionen für sicheren Radverkehr im ländlichen Raum und im Stadt-Umland

Quelle: CC-BY-SA Pfalz Touristik, Dominik Ketz



### Den Radverkehr im ländlichen Raum sicherer machen

42 Prozent aller tödlichen Radunfälle im Jahr 2023 ereigneten sich auf Landstraßen außerorts (UDV 2024). Ein erheblicher Teil der schweren Unfälle könnte durch eigenständige Radverkehrsanlagen vermieden werden. Gleichzeitig stagniert laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (BMV 2025) der Radverkehrsanteil an allen Wegen im ländlichen Raum bei rund sechs Prozent. Sichere und damit attraktive Radwege im Stadt-Umland sind somit ein wichtiger Treiber für Verkehrsverlagerungen auf das Fahrrad.

Die Fahrradkommunalkonferenz 2025 in Landau in der Pfalz setzte mit ihrem Motto „Stadt.Land.Rad. Sicher unterwegs“ genau in diesem Themenfeld an und bot Lösungen für die Radverkehrsförderung im ländlichen Raum. Dieses Faktenblatt zeigt Ihnen Handlungsoptionen für sicheren Radverkehr im ländlichen Raum und im Stadt-Umland auf und gibt Einblicke in Inhalte des Konferenzprogrammes.



# Handlungsoptionen im Überblick

*Um im ländlichen Raum ein eigenständiges Wegenetz für Radfahrende anzubieten, bedarf es – neben der Schaffung neuer eigenständiger Radwege – der Nutzung bereits bestehender Wege. Zwei populäre Möglichkeiten zur Bereitstellung eines solchen Angebotes sind die Nutzung von Wirtschaftswegen und die Einrichtung von Fahrradstraßen außerorts.*

## Landwirtschaft: Wirtschaftswege gemeinsam nutzen

Landwirtschaftlich genutzte Wege zwischen Feldern können häufig sinnvoll in das Alltagsradnetz integriert werden. Deren Nutzung gilt als schnelle und kostengünstige Alternative zur Radverkehrsführung auf Landstraßen. Um eine alljährliche Befahrbarkeit zu gewährleisten, sollten die Wirtschaftswege asphaltiert sein. Bei gleichzeitiger Nutzung der Wege durch Radfahrende und Landwirtschaft treten vor allem zwei Probleme auf: erstens Begegnungsverkehr mit möglicher Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, zweitens Verschmutzung der Wege durch landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge und damit Qualitätsverschlechterung des Fahrbahnuntergrundes für Fahrradfahrende. In frühzeitigem Dialog mit der Landwirtschaft können hierfür Lösungen gefunden werden, die für alle Betroffenen tragfähig sind. Die Stadt Landau kommt beispielsweise für den Unterhalt und die Instandhaltung der asphaltierten Wirtschaftswege auf und schafft so ganzjährig befahrbare Routen für den Radverkehr.



Asphaltierter Wirtschaftsweg

Quelle: Stadt Landau

## Fahrradstraßen gibt es auch außerorts

Für mehr Sicherheit beim Begegnungsverkehr zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Fahrrädern eignen sich neben einer möglichst breiten Fahrbahn auch Ausweichstellen, wie bei einer Fahrradstraße außerorts im Landkreis Harz (siehe Bild rechts). Daneben erhöhen die Anordnung einer Fahrradstraße sowie ergänzende Markierungen auch die Sichtbarkeit des Radverkehrs auf der genutzten Wegeverbindung. Insbesondere Gemeindeverbindungsstraßen mit weniger als 1.000 Kraftfahrzeugen pro Tag werden durch eine Fahrradstraße zur hochwertigen Radverbindung. Bauliche Elemente wie Rüttelstreifen können darüber hinaus zur Temporeduktion beitragen.



Fahrradstraße außerorts auf einem Wirtschaftsweg

Quelle: Landkreis Harz



Kampagnenlogo

Quelle: Landkreis Göppingen

## Werben für gegenseitige Rücksichtnahme

Bundesweit gibt es viele Kampagnen, die für einen freundlichen Umgang zwischen Radfahrenden und Landwirtschaft sensibilisieren. Im Landkreis Göppingen schließt die Kampagne „Rücksicht macht Wege breiter“ auch weitere Naturwege und Verkehrsträger mit ein. Die Kampagne bildete den Startschuss für eine enge Begleitung der relevanten Akteurinnen und Akteure auch bei zukünftigen Routenplanungen. Häufig können die Kampagnenmaterialien frei genutzt werden.

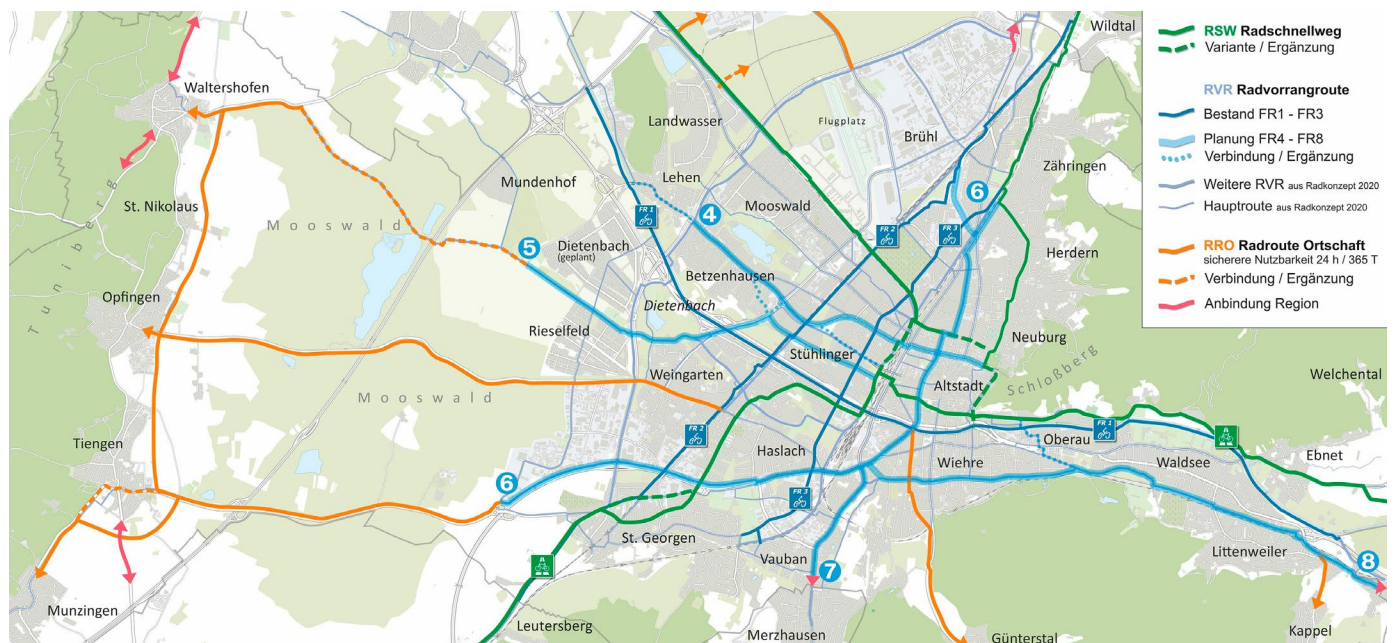
*Für ein ansprechendes Angebot an sicheren Wegen ist die Schaffung interkommunaler Netze für den Alltagsradverkehr notwendig.*

### **Durchgehende Netze mit hoher Qualität**

In Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden und ggf. der Landesebene sowie betroffenen Akteurinnen und Akteuren sollte ein durchgehendes Radnetz geschaffen werden, das Hauptachsen definiert. Neben einer eingängigen Beschilderung der Routen, eignet sich die Umsetzung hoher Qualitätsstandards, um die ausgewählten Routen noch sicherer und attraktiver zu machen. Die Stadt Freiburg entwickelt mit dem „RadNETZ plus“ ein umfangreiches Angebot für die innerstädtischen Verbindungen und das Stadt-Umland. Freiburg kombiniert dafür Radschnellwege mit Radvorrangrouten und ganzjährig befahrbaren Radrouten in die umliegenden Orte.

### **Und wenn es doch die Landstraße sein muss...?**

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Verkehrszeichen 274 („Zulässige Höchstgeschwindigkeit“) ermöglicht es, außerhalb geschlossener Ortschaften die Geschwindigkeit auf maximal 70 km/h zu begrenzen, wenn Radfahrende oder Zufußgehende im Längs- oder Querverkehr besonders gefährdet sind.



RadNETZ plus Freiburg

Quelle: Stadt Freiburg

*Doch selbst mit einem idealen Radnetz bleibt bei Strecken im ländlichen Raum das Problem (zu) langer Distanzen. Ein attraktiver Radverkehr hängt daher eng mit dem Ausbau intermodaler Angebote zusammen.*

### **Angebote schaffen mit Mobilitätsstationen**

Verknüpfungspunkte wie Mobilitätsstationen und Bike+Ride-Anlagen schaffen die Möglichkeit, das Fahrrad nahtlos mit Bus und Bahn zu kombinieren. Im Hochtaunuskreis entstehen so im Rahmen des Projekts „flux“ insgesamt 18 Stationen, ausgestattet mit E-Bikes, Lastenrädern, E-Autos sowie sicheren Fahrradabstell- und Reparaturmöglichkeiten. Das Beispiel zeigt, wie alltagstaugliche Alternativen zum Auto entstehen können.



Mobilitätsstation

Quelle: Hochtaunuskreis - Der Kreisausschuss



# Wege naturverträglich planen

Wenn neue Wege entstehen, werden oft Flächen versiegelt. Daher sollte die Förderung des Natur- und Artenschutzes von Anfang an mitgedacht werden.

## So gelingt die naturverträgliche Gestaltung der Wege

Im besten Fall können bereits bestehende versiegelte Flächen genutzt werden und der Radverkehr bspw. durch Trennelemente vom restlichen Verkehr abgesichert werden. Bei der Anlage neuer Wege bietet die Asphaltierung von Alltagswegen neben der ganzjährigen Befahrbarkeit mehr Komfort für Radfahrende. Die zunächst bessere Wasserdurchlässigkeit bei wassergebundenen Decken (z. B. Schotter) gegenüber Asphalt gleicht sich mit der Zeit aus und fällt langfristig ggf. schlechter aus. Die Verwendung von hellem Asphalt ist insektenfreundlicher, führt zu weniger Hitze und fügt sich besser ins Landschaftsbild ein.



Heller Asphalt

Quelle: Planungsgesellschaft RV-K

Die Entwässerung sollte möglichst breitflächig durch Gräben oder belebte Böschungsschultern erfolgen. Radwegbegleitende Blühstreifen verbessern die Artenvielfalt und können die Verkehrssicherheit bei Interaktionen mit der Landwirtschaft erhöhen.

Eine adaptive Beleuchtung von Radverkehrswegen sorgt zudem für einen artenschonenden Umgang mit betroffenen Tieren.

## Klimaangepasste Radwege

Im Projekt „Kühle Spur“ wurde eine möglichst schattige Radroute identifiziert. Kühlende Wirkung haben vor allem Baumbepflanzung sowie naheliegende Gewässer.

Beim Neubau von straßenbegleitenden Radwegen kann durch begleitende Baumpflanzungen direkt eine Ausgleichsmaßnahme lokal umgesetzt und der Weg langfristig kühler gestaltet werden.



Wärmebildaufnahme Kühle Spur

Quelle: Tobias Nowakowski,  
BTU Cottbus-Senftenberg

## Quellen

Bundesministerium für Verkehr (BMV) 2025: Mobilität in Deutschland – MiD. Kurzbericht.

URL: [https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023\\_Kurzbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf)

Unfallforschung der Versicherer (UDV) 2024: Gerlach, J., Balke, M., Leven, T. und Bakaba, J. E.: Forschungsbericht Nr. 96. Analyse von getöteten Radfahrenden auf Landstraßen.

URL: <https://www.udv.de/resource/blob/180736/f22687fe1144a2cac2e761ecccc362a8/96-fahrradunfaelle-data.pdf>

## Impressum

### Herausgeber:

Bundesamt für Logistik und Mobilität  
Referat F5 – Mobilitätsforum Bund  
Werderstraße 34, 50672 Köln  
[www.balm.bund.de](http://www.balm.bund.de)

### Konzeption und Realisierung:

i.n.s. – Innovative Städte GmbH & Co. KG  
Röthenbach | Stuttgart

### Stand:

1. Auflage, November 2025