

Radverkehrskonzept der Stadt St. Wendel

Bearbeitung:

veso Büro Saar

BSBI
BARD+SAUTHER GMBH
BERATENDE INGENIEURE


St. Wendel
... hier lebt das Leben

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Zielstellung des Radverkehrskonzepts.....	1
1.2	Erarbeitungsprozess und Beteiligung.....	2
1.3	Ausgangsposition St. Wendel.....	3
2	Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs.....	4
2.1	Piktogramm.....	4
2.2	Schutzstreifen.....	4
2.3	Baulich angelegte Radwege.....	5
2.4	Radfahrstreifen.....	6
2.5	Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr.....	7
2.6	Fahrradstraßen.....	8
3	Quellen und Ziele des innerstädtischen Radverkehrs.....	9
4	Beschreibung der notwendigen Tätigkeitsfelder und Entwicklung des Zielszenarios.....	11
4.1	Routen.....	12
5	Entwicklung und Formulierung von Maßnahmen zur Optimierung und zum Ausbau des Radwegenetzes und sonstiger Maßnahmen im Kontext der Radinfrastruktur.....	39
5.1	Freigabe und Planung von Einbahnstraßen.....	39
5.2	Radabstellanlagen.....	40
6	Entwicklung und Lösungsmöglichkeiten für neuralgische Kreuzungen.....	45
7	Wirtschaftliche Bewertung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen.....	51
7.1	Massenermittlung/Kostenschätzung der Maßnahmenempfehlungen.....	52
8	Darstellung der Fördermöglichkeiten.....	60
8.1	Bund – Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“.....	60
8.2	Bund – Bike + Ride Offensive.....	62
8.3	Land – Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und Elektro-Fahrrad-Mobilität (EMOB) und ab 2021 Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB).....	63
8.4	Bund und Land – Sonderprogramm Stadt & Land.....	64
8.5	Eu – Interreg V A Großregion.....	64
9	Entwicklung einer Marketingkampagne zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt.....	65
10	Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen und Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungskonzepts.....	67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Piktogramm.....	4
Abbildung 2: Schutzstreifen	5
Abbildung 3: Radweg.....	5
Abbildung 4: Getrennter Geh- und Radweg.....	6
Abbildung 5: Radfahrstreifen	6
Abbildung 6: Gemeinsamer Geh - und Radweg	7
Abbildung 7: Gehweg "Radfahrer frei"	8
Abbildung 8: Fahrradstraßen.....	8
Abbildung 9: Routennetz St. Wendel	12
Abbildung 10 : Hauptroute 1	15
Abbildung 11: Hauptroute 2.....	16
Abbildung 12: Hauptroute 3.....	18
Abbildung 13: Hauptroute 4.....	19
Abbildung 14: Hauptroute 5.....	21
Abbildung 15: Hauptroute 6.....	22
Abbildung 16: Hauptroute 7.....	25
Abbildung 17: Hauptroute 8.....	26
Abbildung 18: Hauptroute 9.....	28
Abbildung 19: Anschlussroute Baltersweiler / Gemeinde Namborn	30
Abbildung 20: Nebenroute A.....	31
Abbildung 21: Nebenroute B.....	32
Abbildung 22: Nebenroute C.....	33
Abbildung 23: Nebenroute D.....	34
Abbildung 24: Nebenroute E	35
Abbildung 25: Nebenroute F	36
Abbildung 26: Nebenroute G	38
Abbildung 27: Übersichtskarte vorhandene Radabstellanlagen Kernstadt St. Wendel.....	41
Abbildung 28: Anlehnhalter	44
Abbildung 29: Knotenpunkt 1	46
Abbildung 30: Knotenpunkt 2	47
Abbildung 31: Knotenpunkt 3	48
Abbildung 32: Knotenpunkt 4	49
Abbildung 33: Knotenpunkt 5	50

Abbildung 34: Kosten Hauptroute 1.....	52
Abbildung 35: Kosten Hauptroute 2.....	52
Abbildung 36: Kosten Hauptroute 3.....	52
Abbildung 37: Kosten Hauptroute 4.....	53
Abbildung 38: Kosten Hauptroute 5.....	53
Abbildung 39: Kosten Hauptroute 6.....	54
Abbildung 40: Kosten Hauptroute 7.....	54
Abbildung 41: Kosten Hauptroute 8.....	55
Abbildung 42: Kosten Hauptroute 9.....	55
Abbildung 43: Kosten Anschlussroute Baltersweiler / Gemeinde Namborn	56
Abbildung 44: Kosten Nebenroute A.....	56
Abbildung 45: Kosten Nebenroute B.....	56
Abbildung 46: Kosten Nebenroute C.....	57
Abbildung 47: Kosten Nebenroute D	57
Abbildung 48: Kosten Nebenroute E.....	58
Abbildung 49: Kosten Nebenroute F	58
Abbildung 50: Kosten Nebenroute G	58
Abbildung 51: Kosten Knotenpunkte	59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einbahnstraßen.....	39
Tabelle 2: Einbahnstraßen Planung.....	39
Tabelle 3: Radabstellanlagen Bestand und Planung (nicht abschließend).....	43

Abkürzungsverzeichnis

- ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
- E-Bike – Elektrofahrrad
- EMOB – Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und der Elektro-Fahrrad-Mobilität im Saarland
- KBBZ – Kaufmännisches Berufsbildungszentrum
- KFZ – Kraftfahrzeug
- KRL – Kommunalrichtlinie
- Lfm – laufender Meter
- LfS – Landesbetrieb für Straßenbau
- MIV – Motorisierter Individualverkehr
- MWAEV – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- NMOB – Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland
- NVKP – Neuralgischer Verkehrsknotenpunkt
- OA – Ortsausgang
- OE – Ortseingang
- ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

1 Einleitung

1.1 Zielstellung des Radverkehrskonzepts

Das Fahrradfahren erfreut sich in Deutschland immer größerer Beliebtheit. Dies drückt sich vielerorts in wachsenden Radverkehrsanteilen und größerer öffentlicher Aufmerksamkeit aus. Dennoch wird der PKW-Verkehr in der Stadt St. Wendel aufgrund der ländlichen Strukturen auch künftig einen hohen Stellenwert haben. Radfahrende sollen jedoch eine größere Präsenz im Straßenverkehr erhalten und durch eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur sollen mehr St. Wendeler zum Radfahren animiert werden. Insbesondere für Kurzstreckenfahrten sollen Anreize geschaffen werden, diese mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Aktuell zeichnen sich Entwicklungen hin zu einer neuen „Fahrradkultur“ ab. Fahrrad fahren wird immer beliebter in der Bevölkerung und das hat gute Gründe, denn regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Fahrten mit dem Rad zum Arbeitsplatz oder zur Schule senken nachweislich die Krankheitstage und erhöhen die Konzentrationsfähigkeit. Außerdem werden Motorik und Gleichgewichtssinn trainiert. Radfahren ermöglicht Mobilität, zeitliche Flexibilität und damit Selbstständigkeit, insbesondere für Kinder, Jugendliche, Einkommenschwächere und Senioren. Eine fahrradfreundliche Verkehrsraumgestaltung, auch im Hinblick auf die neue Generation von Fahrrädern mit Elektrounterstützung und moderner Beleuchtung, erhöht die Sicherheit insbesondere für Kinder und ältere Menschen. Auch neuzugewanderte Mitbürger/innen ermöglicht das Radfahren eine Teilnahme am alltäglichen Leben in der Stadt und erleichtert ihre Integration, denn Radfahren können Menschen fast jeden Alters und aller sozialer Gruppen. Das Fahrrad ist weiterhin, neben dem Zufußgehen, das preisgünstigste Verkehrsmittel und bringt, insbesondere bei kurzen Entfernungen, zeitliche Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Zudem wird durch vermehrten Radverkehr das städtische Straßennetz entlastet und der stetig wachsende Flächenverbrauch reduziert. Nicht zuletzt reduziert der Radverkehr den Bedarf an PKW-Parkflächen. Im Gegensatz zum Autoverkehr ist Radfahren klimaneutral, was auch im Zuge der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt St. Wendel eine bedeutende Rolle zukommt. Beim Radfahren werden keine fossilen Brennstoffe verbrannt und deshalb kein CO₂ ausgestoßen. Somit kann durch die Verlagerung von Autoverkehr zu Radverkehr viel CO₂ eingespart werden. Auch die Feinstaubbelastung wird durch das Umsteigen auf das Fahrrad stark reduziert und trägt somit zum Umwelt-/Klimaschutz bei. Der Radverkehr stärkt nicht zuletzt auch den lokalen Handel und somit die Innenstädte. Rad fahrende kaufen wohnortnah ein und unterstützen damit den lokalen Einzelhandel. Somit steht ihnen mehr Geld für Konsum zur Verfügung, da sie geringere Mobilitätskosten haben.

Agenda 2030 - Projekt Global Nachhaltige Kommune im Bezug zum Radverkehrskonzept:

Neben all den oben genannten positiven Aspekten pro Radverkehr zielt auch die Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung ab. Die Mitgliedsstaaten der Vereinten Nation möchten mit der Agenda die Grundlage schaffen, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit bringen und dies im Rahmen ökologischer Grenzen der Erde gestalten. Dafür wurden 17 globale Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals – kurz SDG) formuliert und sich verpflichtet, diese umzusetzen. Im Saarland wurde hier bereits eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt, wobei den Städten und Kommunen eine besondere Rolle bei der Verwirklichung der Agenda zuteilwird. Daher hat auch die Stadt St. Wendel sich an dem Projekt „Global Nachhaltige Kommune“ beteiligt und eine Strategie entwickelt, um endogene Potenziale zu aktivieren, regionale

Wertschöpfung zu generieren und bestehende Wirtschafts- und Produktkreisläufe nachhaltig zu gestalten. Generelles Ziel ist es, die eigenen nachhaltigen Entwicklungen mit den globalen Zielsetzungen in Einklang zu bringen.

Einer dieser Bausteine ist das Handlungsfeld der „Mobilität“. Der Zugang zu Mobilitätsangeboten ist eine zentrale Voraussetzung für eine zukunftsfähige Entwicklung. Dazu zählt neben dem Transport von Waren auch die Erreichbarkeit von Arbeitsstätten. Aufgrund des Wandels in der Verkehrspolitik nimmt somit auch die Wichtigkeit des Radverkehrs immer weiter zu. Ziel soll es deshalb sein, das innerörtliche Radwegenetz auszubauen und den Alltagsradverkehr zu stärken.

Als Grundlage für weiterführende Maßnahmen hat die Stadt St. Wendel 2021 im Rahmen der Landesförderung für regionale Klimaschutzprojekte im Saarland beschlossen, ein umfassendes Radverkehrskonzept zu erstellen.

Das Radverkehrskonzept der Stadt St. Wendel soll die Bedingungen für den Alltagsradverkehr verbessern und vorhandene Radfahrpotenziale aufzeigen. Die touristischen Radrouten überlagern sich größtenteils mit dem Alltags-Routennetz und werden so ebenfalls berücksichtigt. Im Radverkehrskonzept soll somit ein Routennetz, aus Haupt- und Nebenrouten erarbeitet werden, welches die Kernstadt St. Wendel mit den umliegenden Ortsteilen verbindet. Mit dem vorliegenden Konzept möchte die Stadt St. Wendel den Radverkehr als zukunftsfähiges, klimafreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel als Alternative zum PKW in den Vordergrund stellen. Daher sollen bei zukünftigen Neuplanungen, Umplanungen von Straßenzügen dem Radverkehr mehr Beachtung geschenkt werden. Hierbei soll geprüft werden, ob neue Radverkehrsführungen im Zuge von Neu- und Umplanung möglich sind. Insbesondere bei der Planung der Parkstraße in Zusammenarbeit mit der Baumaßnahme des Entsorgungsverbands Saar sollen Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen werden. Sowohl für die Bahnhofstraße als auch für die St. Annenstraße, welche beide im Eigentum des LfS sind, werden Gespräche mit dem LfS durchgeführt, inwiefern der Radverkehr sicher durch die Straßen geführt werden kann.

Infolge des Radverkehrskonzepts wurde bei der Stadtverwaltung St. Wendel ein Arbeitskreis gegründet, der sich aus den Bereichen Stadtplanung, Tiefbau, Tourismus, Umwelt, Vertretern des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) sowie des LfS (Landesbetrieb für Straßenbau) zusammensetzt. Dieser Arbeitskreis soll die Interessen aller beteiligten Akteure bündeln und ein gemeinsames Konzept für die Kreisstadt erarbeiten. Das Radverkehrskonzept schafft somit für die Stadt St. Wendel die Handlungsgrundlage zur Förderung des Radverkehrs.

1.2 Erarbeitungsprozess und Beteiligung

In einem ersten Schritt zur Erstellung des Radverkehrskonzepts wurden der Rahmen und die Priorität durch die Stadt St. Wendel festgelegt, um danach mit der Bestandsanalyse zu beginnen.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Vorschläge für ein Radverkehrsnetz wurden in einer Arbeitsgruppe abgestimmt. Die Beiträge und Hinweise der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind in die weitere Bearbeitung des Radverkehrskonzepts eingeflossen. Hierzu fanden regelmäßige Meetings mit der Arbeitsgruppe von St. Wendel, Mitgliedern des ADFC und Mitgliedern des Landesbetriebs für Straßenbau statt.

Die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen und das Mitwirken der Bürger sind wichtige Voraussetzungen für den Erfolg des Radverkehrskonzepts.

1.3 Ausgangsposition St. Wendel

Zurzeit stellt Radverkehr einen wichtigen und wachsenden Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen in Deutschland dar. Heutzutage werden deutschlandweit durchschnittlich 11% aller Wege mit dem Fahrrad bewältigt. Gerade bei Distanzen bis fünf Kilometern wird auf das Auto verzichtet und verstärkt das Fahrrad genutzt. Derzeit finden rund 90% aller Fahrradfahrten in diesem Bereich statt. Die Dynamik der Entwicklung lässt sich am Beispiel verschiedener Städte nachvollziehen. Der Anteil der Wege, die in München mit dem Rad zurückgelegt werden, ist innerhalb von 15 Jahren von 6% auf über 17% angewachsen. Einige Vorreiter im Rahmen der Radverkehrsinfrastruktur sind Städte wie Bocholt, Münster oder Oldenburg. Diese Städte können Radverkehrsanteile zwischen 35% - 45% aufweisen.

Der Hauptunterschied zu anderen Städten in Deutschland mit weniger Radverkehrsanteilen ist die gut ausgebaute Radinfrastruktur. Häufig kommt man mit dem Fahrrad dort schneller ans Ziel als mit dem Auto. Das liegt grundsätzlich an den komfortablen Radwegen und gut ausgebauten Radverkehrsnetzen. Diese Radwege sind ganzjährig nutzbar, auch im Winter. Ein weiteres Kriterium sind funktionale Radabstellanlagen, die in den o.g. Städten flächendeckend installiert wurden und die Nutzung des Fahrrades attraktiv machen.

Beim „Fahrradklima-Test 2020“ kamen elf Städte und Gemeinden aus dem Saarland in die Wertung. Neunkirchen, St. Wendel, Völklingen, St. Ingbert, Saarlouis, Homburg, Merzig und Bexbach landeten im bundesweiten Vergleich in ihren Kategorien jeweils im hinteren Drittel. Immerhin kam St. Wendel im saarländischen Vergleich auf den 2. Platz. In St. Wendel wurden 117 Radfahrer befragt, welche ihre Bewertung zu Verkehrsklima, Stellenwert des Radverkehrs, Sicherheit beim Radfahren und weiteren Kriterien abgegeben haben. Ein Radverkehrsnetz liegt in der Stadt St. Wendel nicht vor. St. Wendel verfügt über eine gewisse Anzahl an Radwegen für den touristischen Radverkehr z.B. den Wendelinusradweg und den Schaumbergradweg. Für den Alltagsradverkehr, der seinen täglichen Weg zur Arbeit mit dem Rad bewältigen möchte, liegen jedoch wenig geeignete Radverkehrsanlagen vor. Bei der Untersuchung des Gebiets war auffällig, dass nur eine geringe Anzahl an Radfahrern im Gebiet angetroffen wurden. Der Gesamtsieger in der Kategorie 20.000 – 50.000 Einwohner Baunatal in Hessen mit einer Gesamtbewertung 2,39 hat den Vorteil, dass die Kommune ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz mit passenden Radverkehrsanlagen bereitstellt.

2 Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs

2.1 Piktogramm



Abbildung 1: Piktogramm

Quelle: <https://www.gn-online.de/nordhorn/stadt-nordhorn-setzt-weiter-auf-fahrradpiktogramme-316991.html>

Das Fahrradpiktogramm soll dem Kfz-Verkehr verdeutlichen, dass vermehrt mit Radverkehr auf der Straße zu rechnen ist. Es unterstützt die vorhandene Führungsform „Mischverkehr“. Im Fokus stehen unfallauffällige Situationen sicherer zu gestalten und das Verkehrsklima zu verbessern. Auf der Fahrbahn sollte das Piktogramm für den Verkehr gut sichtbar sein und nicht von parkenden Autos verdeckt werden.

2.2 Schutzstreifen

Schutzstreifen bieten die Möglichkeit, dem Radfahrer am Fahrbahnrand eine Fläche zur Verfügung zu stellen, die vom Pkw in der Regel und von Lkw und Bussen nur im Begegnungsfall benutzt werden darf. Hierbei darf der Radfahrer nicht gefährdet werden. Sie werden vor allem auf zweistreifigen Straßen angelegt. Schutzstreifen sollen eingerichtet werden, wenn Mischverkehr auf der Fahrbahn zwar verträglich ist, aber dem Radfahrer aus Gründen der Verkehrssicherheit eine eigene Fläche zugeordnet werden soll. Das Schwerverkehrsaufkommen spielt hierbei eine Rolle. Bei zu hohem Schwerverkehrsaufkommen sollten keine Schutzstreifen ausgebildet werden. Schutzstreifen sind für den Radverkehr nicht benutzungspflichtig und werden mit einer Regelbreite von 1,50 m (inkl. Markierung) ausgebildet.

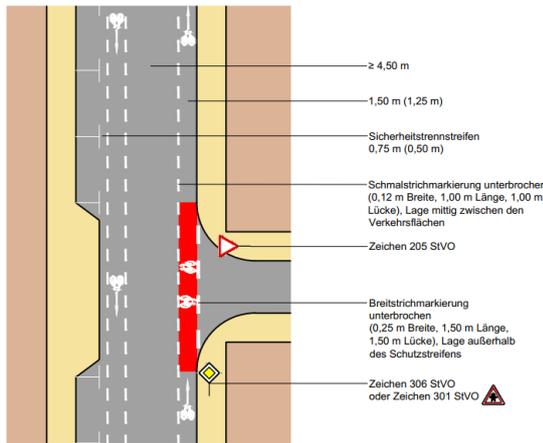


Abbildung 2: Schutzstreifen

Quelle: <https://www.wuerzburgerleben.de/2018/09/05/unterschied-zwischen-schutzstreifen-und-radfahrstreifen>

2.3 Baulich angelegte Radwege

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum der Straße und sind durch Borde, Park oder Grünstreifen von der Fahrbahn begrenzt. Sie können sowohl als benutzungspflichtig oder ohne Benutzungspflicht gekennzeichnet werden. Benutzungspflichtige Anlagen werden als Radweg mit Zeichen 239 StVO und getrennte Rad- und Gehwege mit Zeichen 241 StVO eingerichtet.

Richtliniengemäße, baulich angelegte Radwege erscheinen als eine gute Lösung, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu Fuß, mit dem Rad oder Kfz zugutekommt. Dennoch gibt es Konfliktsituationen, wenn Fußgänger versehentlich die Radwege nutzen. Baulich angelegte Radwege werden angeordnet, wenn die Belange des Fußgängerverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

Baulich angelegte Radwege lassen sich in zwei unterschiedliche Kategorien unterteilen:

- Radwege
- Getrennte Geh- und Radwege

Radwege werden mit dem Zeichen 237 StVO „Radweg“ gekennzeichnet und sind benutzungspflichtig. Radwege sollen innerhalb eines Gebiets nach Möglichkeit immer das gleiche Material aufweisen und vom Gehweg abgegrenzt sein. An neuralgischen Einmündungen und Grundstückszufahrten empfiehlt es sich Radverkehrsfurten anzuordnen, um die Querung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Die Regelbreite von Radwegen beträgt 2,00 m.

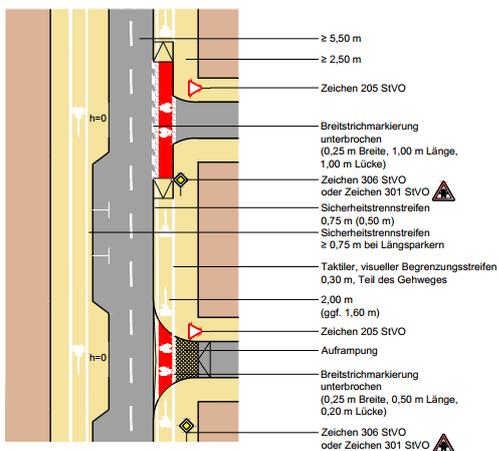


Abbildung 3: Radweg

Quelle: <https://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/verkehr/radfahren/radwegtypen>

Getrennte Geh- und Radwege werden durch Zeichen 241 StVO gekennzeichnet und sind benutzungspflichtig für den Radfahrer. Hierbei wird der Seitenraum für Radverkehr und Fußgängerverkehr aufgeteilt. Innerhalb einer Kommune sollten getrennte Geh- und Radwege immer das gleiche Material und Farbe aufweisen, um den Wiedererkennungswert zu verbessern. Bei der Anlage eines getrennten Geh- und Radwegs, soll der Seitenraum breiter als 4,35 m sein, um den getrennten Geh- und Radweg richtliniengemäß auszubilden.



Abbildung 4: Getrennter Geh- und Radweg

Quelle: <https://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/verkehr/radfahren/radwegetypen>

2.4 Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind Sonderstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Gesetzlich darf der Radfahrstreifen nicht vom Kraftfahrzeugverkehr befahren werden. Er ist für den Radverkehr als benutzungspflichtig mit dem Zeichen 237 StVO zu kennzeichnen. Grundsätzlich darf der Radfahrstreifen nicht vom Kraftfahrzeugverkehr in Längsrichtung befahren werden. Eine Ausnahme bildet jedoch das Ein- und Abbiegen sowie das Erreichen von Parkständen. Im Bereich wo die Überfahrbarkeit durch den Kraftfahrzeugverkehr gesichert sein muss, wird eine unterbrochene Breitstrichlinie markiert.

Radfahrstreifen werden mit einer Regelbreite von 1,85 m (inkl. Markierung) ausgebildet.



Abbildung 5: Radfahrstreifen

Quelle: <https://www.wuerzburgerleben.de/2018/09/05/unterschied-zwischen-schutzstreifen-und-radfahrstreifen/>

2.5 Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr

Eine Führung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr auf der gleichen Fläche bietet Konfliktpotenzial. Es gibt zwei verschiedene Führungsmöglichkeiten für die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr:

- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Gehweg „Radfahrer frei“

Grundsätzlich ist eine gemeinsame Geh- und Radwegführung nur in Betracht zu ziehen, wenn der Aufenthalt beider Verkehrsteilnehmer gering ist. Der Radverkehr hat besondere Rücksicht auf den Fußgängerverkehr zu nehmen.

Gemeinsame Geh- und Radwege werden durch das Schild 240 StVO gekennzeichnet, welches eine Benutzungspflicht für den Radfahrer erteilt. Die Mindestbreite von gemeinsamen Geh- und Radwegen beträgt 2,50 m.



Abbildung 6: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Quelle: <https://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/verkehr/radfahren/radwegetypen>

Ein freigegebener Gehweg für den Radfahrer wird mit dem Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ gekennzeichnet. Der Radverkehr hat die Wahlmöglichkeit zwischen Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehwegnutzung. Insbesondere muss der Radfahrer bei der Nutzung des Gehwegs auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen und seine Geschwindigkeit anpassen. Der Radfahrer darf nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Mindestbreite beträgt 2,50 m.



Abbildung 7: Gehweg "Radfahrer frei"

Quelle: <https://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/verkehr/radfahren/radwegetypen>

2.6 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sollen Vorteile für Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr schaffen und so auch zu erhöhter Sicherheit für Radfahrer führen. Baulich unterscheidet sich eine Fahrradstraße nicht von einer anderen Straße. Fahrradstraßen werden oft nicht speziell angelegt, sondern eine vorhandene Straße wird durch Beschilderung als Fahrradstraße ausgewiesen.

Fahrradstraßen sind vorrangig für den Radverkehr vorhergesehen, wodurch Radfahrer gegenüber anderen Fahrzeugen Vorfahrt haben und auch nebeneinander fahren dürfen. Durch Zusatzzeichen kann das Befahren mit anderen Fahrzeugen erlaubt werden. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie immer rechts vor links, sofern nichts anderes angeordnet ist.



Abbildung 8: Fahrradstraßen

Quelle: <https://www.ndr.de/ratgeber/verbraucher/Welche-Regeln-gelten-auf-einer-Fahrradstrasse,fahrradstrasse128.htm>

3 Quellen und Ziele des innerstädtischen Radverkehrs

3.1 Quellen und Ziele

Die Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte sind auf die Belange des Alltagsradverkehrs abgestimmt. Zu Quellen und Zielen zählen Wohngebiete, Bildungseinrichtungen, Einkaufszentren, Haltestellen, Arbeitsplatzkonzentrationen usw. Die Quell- und Zielbeziehungen legen grob das Haupttroutennetz der Stadt St. Wendel für den Radverkehr fest.

Für das Untersuchungsgebiet St. Wendel sind in Absprache mit der Arbeitsgruppe folgende Quellen und Ziele des Radverkehrs zu nennen:

Bildungseinrichtungen:

- Cusanus – Gymnasium
- Gymnasium Wendalinum
- St. Annen – Schule
- Dr.- Walter Bruch – Schulen (3 Standorte):
Sozialpflegerischer Bereich
Kaufmännischer Bereich
Technisch-gewerblicher Bereich
- Grundschule Bliesen
- Grundschule Niederkirchen
- Grundschule Oberlinxweiler
- Nikolaus-Obertreis-Grundschule St. Wendel
- Gemeinschaftsschule St. Wendel

Sport und Freizeit:

- Veranstaltungsgelände am Bosenbachstadion
- TC Blau – Weiß St. Wendel
- Sportzentrum St. Wendel
- Freibad
- Hallenbad
- Skaterpark
- Fußballplatz (Zum Sportheim, Hoof)
- Fußballplatz (Am Sportplatz, Bliesen)
- Fußballplatz (Am Etzrech, Niederkirchen)
- Sportanlage (Jakob-Stoll-Straße, Oberlinxweiler)
- Fußballplatz (Zum Sportplatz, Remmesweiler)
- Fußballplatz (Turnerstraße, Urweiler)
- Fußballplatz (Seitersstraße, Winterbach)
- Fußballplatz (Zur Breitwieshalle, Niederlinxweiler)
- Fußballplatz (Brückwiesstraße, Dörrenbach)
- Sportplatz (Sportplatzweg, Leitersweiler)
- Tennisclub Winterbach

Größere Einkaufsmärkte:

- Globus
- Aldi Süd (Eisenbahnstraße)
- Lidl
- Aldi Süd (Jahnstraße)
- Wasgau (Marienstraße)
- Einkaufszentrum Bliesen
- Edeka Markt Niederkirchen

Gemeinden:

- Bliesen
- Winterbach
- Remmesweiler
- Niederlinxweiler
- Oberlinxweiler
- Dörrenbach
- Werschweiler
- Niederkirchen
- Saal
- Bubach
- Marth
- Osterbrücken
- Hoof
- Leitersweiler
- Urweiler
- Kernstadt St. Wendel
- (Baltersweiler)

ÖPNV:

- Bahnhof St. Wendel
- Bahnhof Niederlinxweiler
- Bahnhof Oberlinxweiler

Sonstige:

- Gewerbegebiet St. Wendel
- Gewerbegebiet Hottenwald (Bliesen)
- Gewerbegebiet Hungerthal (Bliesen)
- Gewerbegebiet Lämmergraben (Winterbach)

4 Beschreibung der notwendigen Tätigkeitsfelder und Entwicklung des Zielszenarios

Aus den Ergebnissen des Mikrozensus 2012 zu „Erwerbstätige nach Entfernung für den Hinweg und dem für die längste Strecke benutzen Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte“ des statistischen Amtes des Saarlandes geht hervor, dass bisher nur etwa 1 % der Einwohner des Saarlandes mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt. Etwa 38 % der Einwohner pendeln bis zu 10 km zum Arbeitsplatz. Davon fahren rund zwei Drittel selbst mit dem Pkw. Die Datenbank der Bundesagentur für Arbeit für „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort sowie am Wohnort darunter Ein- und Auspendler über die Gemeindegrenzen“ zeigt, dass in St. Wendel täglich mehrere Tausend Personen zur Arbeit fahren (Ein- und Auspendler). Im Durchschnitt liegt der Besetzungsgrad eines Pkw im Berufsverkehr bei 1,1 Personen. Mit jedem vom Pkw verlagertem Fahrradkilometer sinkt damit die Pkw-Fahrleistung um etwa 0,91 km. Die Treibhausgasemissionen für einen Pkw im innerstädtischen Verkehr liegen bei durchschnittlich 222 g/km.

Empirische Grundlagen gehen davon aus, dass ein Viertel der Pkw-Pendler, die weniger als 10 km fahren, auf das Fahrrad umsteigen.

Das geplante Radverkehrsnetz berücksichtigt sowohl den Alltags- als auch den touristischen Radverkehr. Die Hauptrouten haben, aufgrund ihrer Lage und Verbindungsfunktion, für alle Zielgruppen des Alltagsradverkehrs eine hohe Bedeutung und müssen daher Führungsformen anbieten, die sowohl für schnelle, routinierte Radfahrer als auch für unsichere Radfahrende attraktiv sind. Alle Hauptrouten sind so gewählt, dass die Quell- und Zielbeziehung der Stadt St. Wendel hergestellt werden.

Spezifisch wurde darauf geachtet die Stadtteile mit in das Hauptroutennetz zu integrieren. Die Auswahl der Hauptrouten hängt von Faktoren wie den gegebenen topographischen Verhältnissen, Unfallanalysen und straßenräumlichen Analysen ab. Die Daten der Unfallstatistiken und Verkehrszählungen wurden durch die Stadt St. Wendel bereitgestellt und analysiert. Auf den analysierten Daten wurden die Maßnahmen der einzelnen Routen und die Routenführung ausgewählt. Insbesondere wurde auf die Verkehrssicherheit des Radverkehrs geachtet.

4.1 Routen

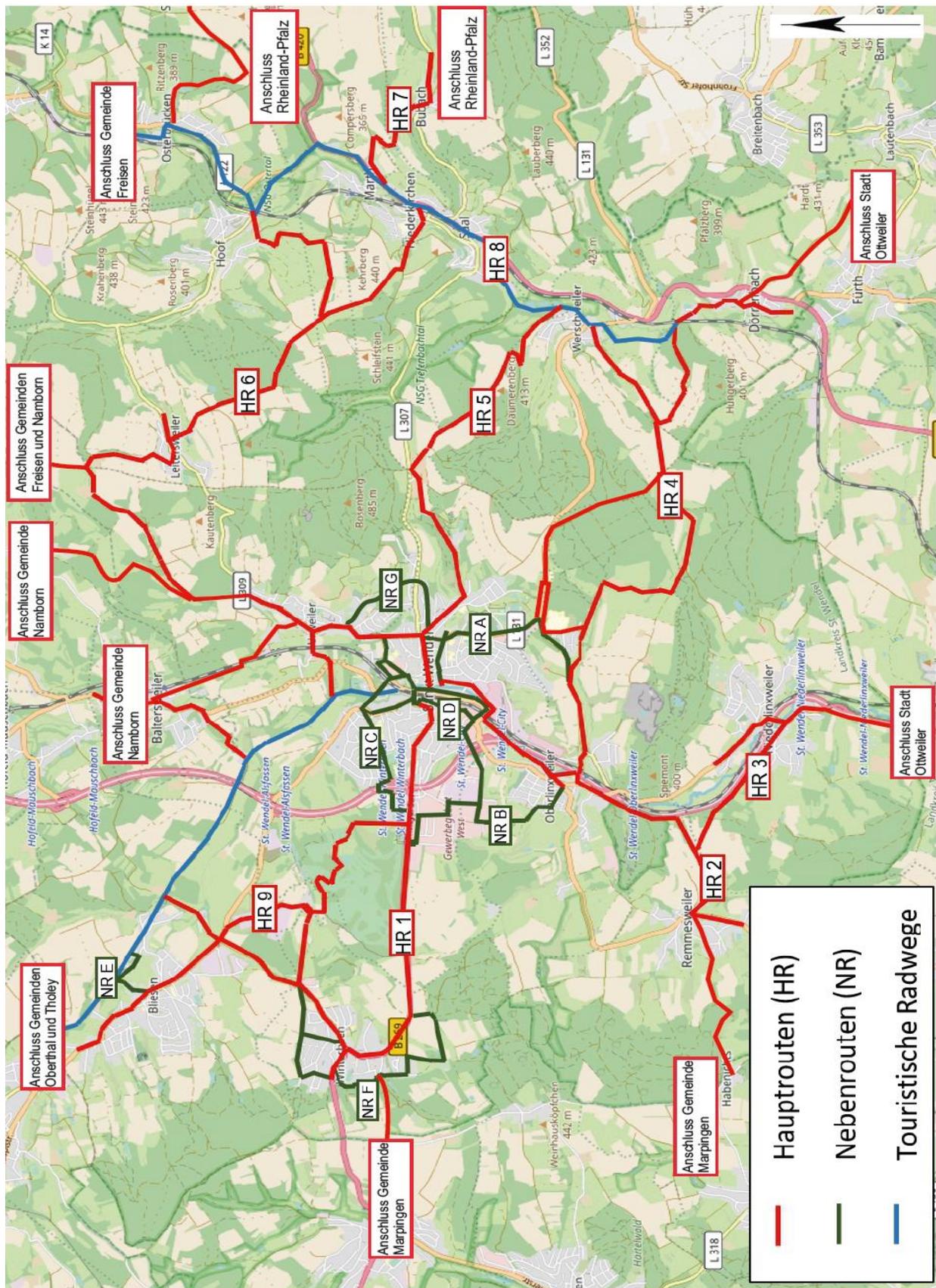


Abbildung 9: Routennetz St. Wendel

Quelle: OpenStreetMap / Eigene Darstellung

Die Hauptrouten des Radverkehrskonzepts haben die Aufgabe das Zentrum von St. Wendel mit den umliegenden Gemeinden sowie die Gemeinden untereinander, zu verbinden. Nebenrouten sind hauptsächlich für die Verteilung im Untersuchungsgebiet zuständig und dienen zur Verbindung der Quell- und Zielbeziehungen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen der einzelnen Haupt- und Nebenrouten dienen als Handlungsgrundlage, wobei eine weitere Detailplanung im Zuge der Umsetzung notwendig ist.

- Hauptroute 1:
Winterbach – St. Wendel
- Hauptroute 2:
Remmesweiler – Oberlinxweiler - St. Wendel
- Hauptroute 3:
Niederlinxweiler – Oberlinxweiler – St. Wendel
- Hauptroute 4:
Dörrenbach/ Werschweiler – Oberlinxweiler - St. Wendel
- Hauptroute 5:
Werschweiler – St. Wendel
- Hauptroute 6:
Niederkirchen/ Hoof – Leitersweiler – Urweiler – St. Wendel
- Hauptroute 7:
Bubach – Marth
- Hauptroute 8:
Dörrenbach – Werschweiler – Niederkirchen – Marth – Hoof – Osterbrücken
(Route des „Saarland – Radweg“)
- Hauptroute 9:
Bliesen – St. Wendel
- Anschlussroute Baltersweiler / Gemeinde Namborn:
Baltersweiler – St. Wendel über Wendelinusradweg und über Urweiler
- Nebenroute A:
Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet
- Nebenroute B:
Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet
- Nebenroute C:
Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet

- Nebenroute D:
Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet
- Nebenroute E:
Anschluss Bliesen an den Wendelinusradweg
- Nebenroute F:
Alternative Route in Winterbach und Anschluss an den Schaumbergradweg
- Nebenroute G:
Alternative Route von St. Wendel nach Urweiler

Insbesondere wurde in der Arbeitsgruppe über die Hauptroute 1 in Winterbach, die Hauptroute 3 und die Hauptrouten 4 bis 6 (Verbindung Ostertal mit St. Wendel Zentrum) diskutiert.

Aufgrund erhöhter Verkehrsstärken auf der Ortsdurchfahrt in Winterbach und keiner zufriedenstellenden Radverkehrsführung im Abschnitt wurde über eine alternative Route debattiert. Die Nebenroute F verläuft in Winterbach auf örtlichen Erschließungsstraßen, um unsicheren Radfahrern eine geeignete Führungsmöglichkeit bereitzustellen. Die Verkehrsstärken sind hier geringer als auf der Ortsdurchfahrt und der Radverkehr kann sicher und zügig die Route befahren.

Die Hauptroute 3 verbindet Niederlinxweiler mit Oberlinxweiler. Sie knüpft an einen bestehenden Radweg an. In der Arbeitsgruppe wurde entschieden, dass ein neu zu bauender Geh- und Radweg entlang der L 132 deutlich zu hohe Kosten verursachen würde und im Verhältnis nur einen vergleichsweise geringen Nutzen hätte. Deshalb wurde die alternative Route über den von Ottweiler kommenden Radweg gewählt. Die Hauptroute 3 ist zwar leicht umwegig, sie bietet dem Radverkehr jedoch eine sichere und schnelle Führungsmöglichkeit abseits des Kraftfahrzeugverkehrs. Durch die Arbeitsgruppe wurde angemerkt, dass die Hauptroute 3 bereits von Radfahrern genutzt wird und eine gute Anbindung für Niederlinxweiler darstellt.

Die Hauptrouten 4 bis 6 verbinden das Ostertal mit der Stadt St. Wendel. Aufgrund der schwierigen topografischen Gegebenheiten und Landstraßen, die nicht für eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn geeignet sind, wurde der Entschluss gefasst, den Radverkehr über vorhandene und sichere Routen zu führen. Ein Neubau fahrbahnbegleitender Radwege neben den Landstraßen kam wegen der topografischen Verhältnisse und unter einer Kosten–Nutzenanalyse nicht in Betracht. Die alternativen Routen bieten dem Alltagsradverkehr eine sichere Führungsmöglichkeit unter dem Kriterium, dass die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts realisiert werden können.

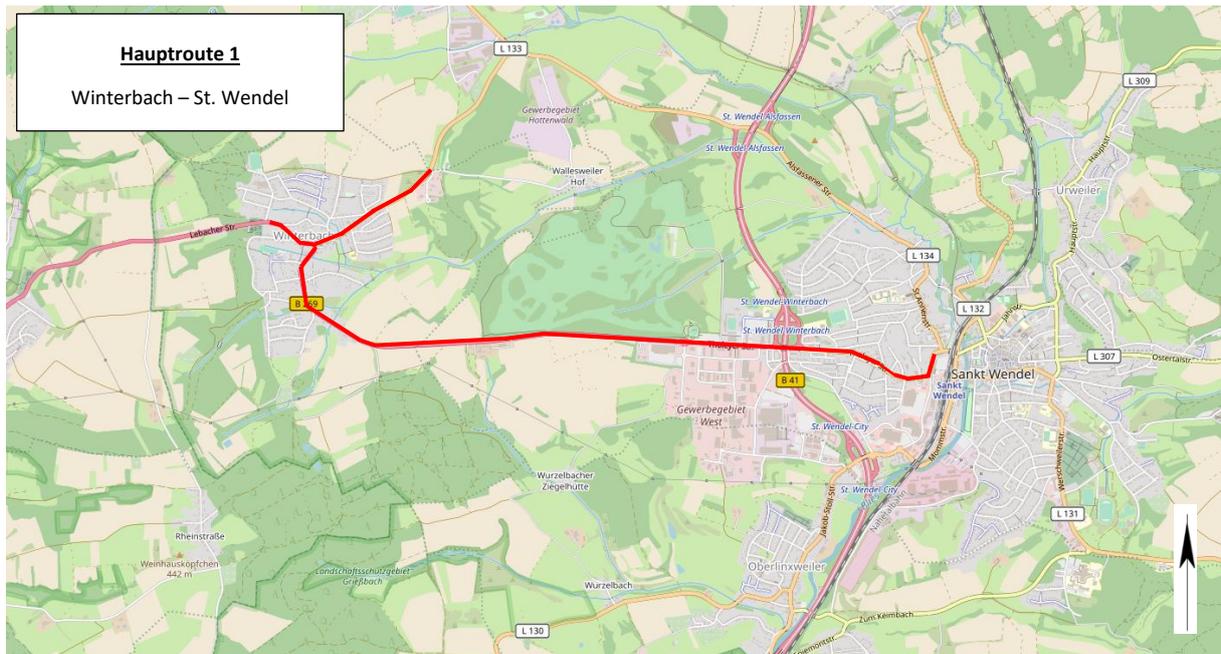


Abbildung 10 : Hauptroute 1

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
1.	Winterbach - St. Wendel	Lebacher Straße	6,90	420	50	Keine	Erhöhte Schwerverkehrsstärke, Parkende Fahrzeuge im Seitenraum, Detailplanung erforderlich	Piktogramm, Gehweg "Radfahrer frei"
		Bliesener Straße	5,80	1000	50	Außerorts: Gemeinsamer Geh- und Radweg		Innerorts: Piktogramm
		Winterbacherstraße	7,00	870	50	Keine	Erhöhte Schwerverkehrsstärke, Detailplanung erforderlich	Piktogramm, Gehweg "Radfahrer frei"
		B269	7,20	2400	100, 70, 50	Gemeinsamer Geh- und Radweg		
		Tholeyer Straße	6,00	1200	50	Keine	Detailplanung erforderlich	Piktogramm + Gehweg "Radfahrer frei"

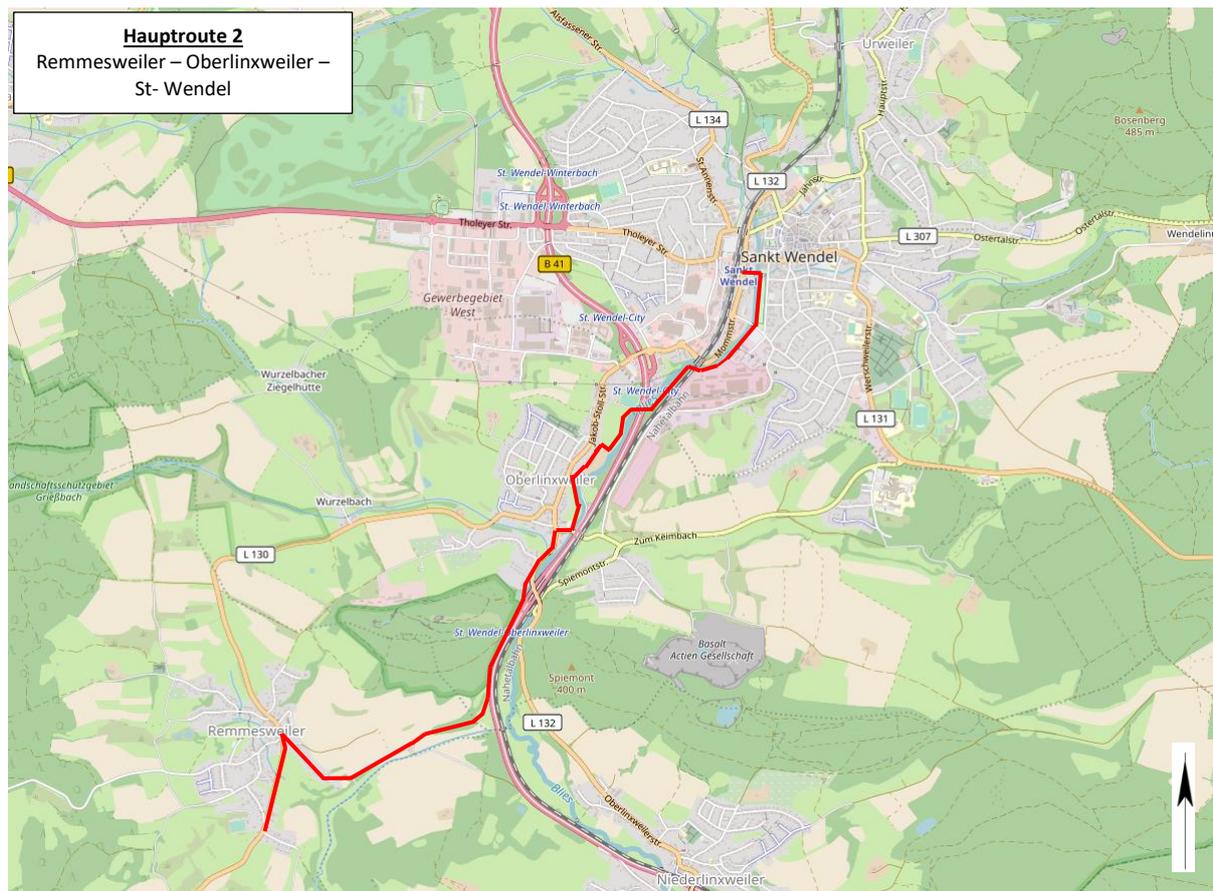


Abbildung 11: Hauptroute 2

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
2.	Remmesweiler - Oberlinxweiler - St. Wendel	Dr. Franz-Schmitt-Straße	6,80	670	50	Gemeinsamer Geh- und Radweg		Einseitiger Schutzstreifen vor/hinter dem Radweg + Mittellinie in diesem Bereich entfernen
		Zum Rotenbühl	4,50	430	30	Keine		Piktogramm
		Verbindungsweg	3,00	1800		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Schlechter Fahrbahnzustand	Fahrbahn verbessern (Aufgabe des LfS Saarland)
		Hohlinger Straße	5,50	200	30	Keine		Piktogramm
		Niederlinxweilerstraße	6,50	170	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen
		Jakob Stoll Straße	6,50	630	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm
		Geplanter Radweg			1900			Verbindung St. Wendel Zentrum

Die Hauptroute 2 von Oberlinxweiler nach St. Wendel verläuft durch das Bliestal. Die Route ist weitgehend flach und bindet die Orte Ober- und Niederlinxweiler, aber auch Remmesweiler und Ottweiler an St. Wendel an. Hauptroute 2 ist die zentrale Radverkehrsachse nach Süden.

Derzeit muss der Radverkehr von Oberlinxweiler kommend über stark befahrene Hauptverkehrsstraßen fahren. Der Radverkehr ist in der Jakob-Stoll-Straße (= Ortsdurchfahrt der L 132) einer Verkehrsgefährdung ausgesetzt. Dort existiert keine Radinfrastruktur und es sind zudem zwei stark belastete Knotenpunkte enthalten. Das ist einer der wesentlichen Gründe, warum derzeit nur sehr wenige Radfahrer über die von Süden kommende Hauptachse das Fahrrad benutzen.

Der geplante Radweg aus der Maßnahmetabelle der Hauptroute 2 wird hingegen abseits des KFZ-Verkehrs vollkommen verkehrssicher in unmittelbarer Nähe zur Blies ohne nennenswerte Steigung direkt bis in das Zentrum von St. Wendel und zum Bahnhof führen. Das Nutzungspotential ist außerordentlich groß. Der neue Radweg fördert die individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads. Dadurch wird die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs verringert. Aufgrund der direkten Anbindung der City und des Bahnhofes von St. Wendel stehen die Berufspendler im Mittelpunkt der Betrachtung von möglichen CO₂-Einsparungen. In der City arbeiten mehrere tausend Menschen und der Bahnhof der DB-Hauptstrecke Saarbrücken – Mainz dient als Umsteigepunkt für alle diejenigen Berufspendler, die mit dem Zug zur Arbeitsstelle fahren können.

Neben dem Pendeln zur Arbeit werden auf dem Radweg zukünftig auch weitere alltägliche Fahrten mit dem Rad erfolgen. So können beispielsweise mit Lastenfahrrädern Einkäufe in der City erfolgen. Weiterhin können Schüler die umliegenden Schulstandorte (unter Einbeziehung der Bahn) wesentlich verkehrssicherer erreichen, wodurch von einer zunehmenden Fahrradnutzung ausgegangen werden kann. Zusätzlich wird auch die touristische Nutzung des Radweges, insbesondere zum Saar-Nahe-Höhen-Radweg dazu beitragen, verkehrsbedingte CO₂-Emissionen zu vermeiden.

Das Projekt leistet mit seiner Vielzahl an Zielgruppen und Nutzungsmöglichkeiten einen dauerhaften Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und der Klimaschutzinitiative Null-Emission Landkreis St. Wendel.

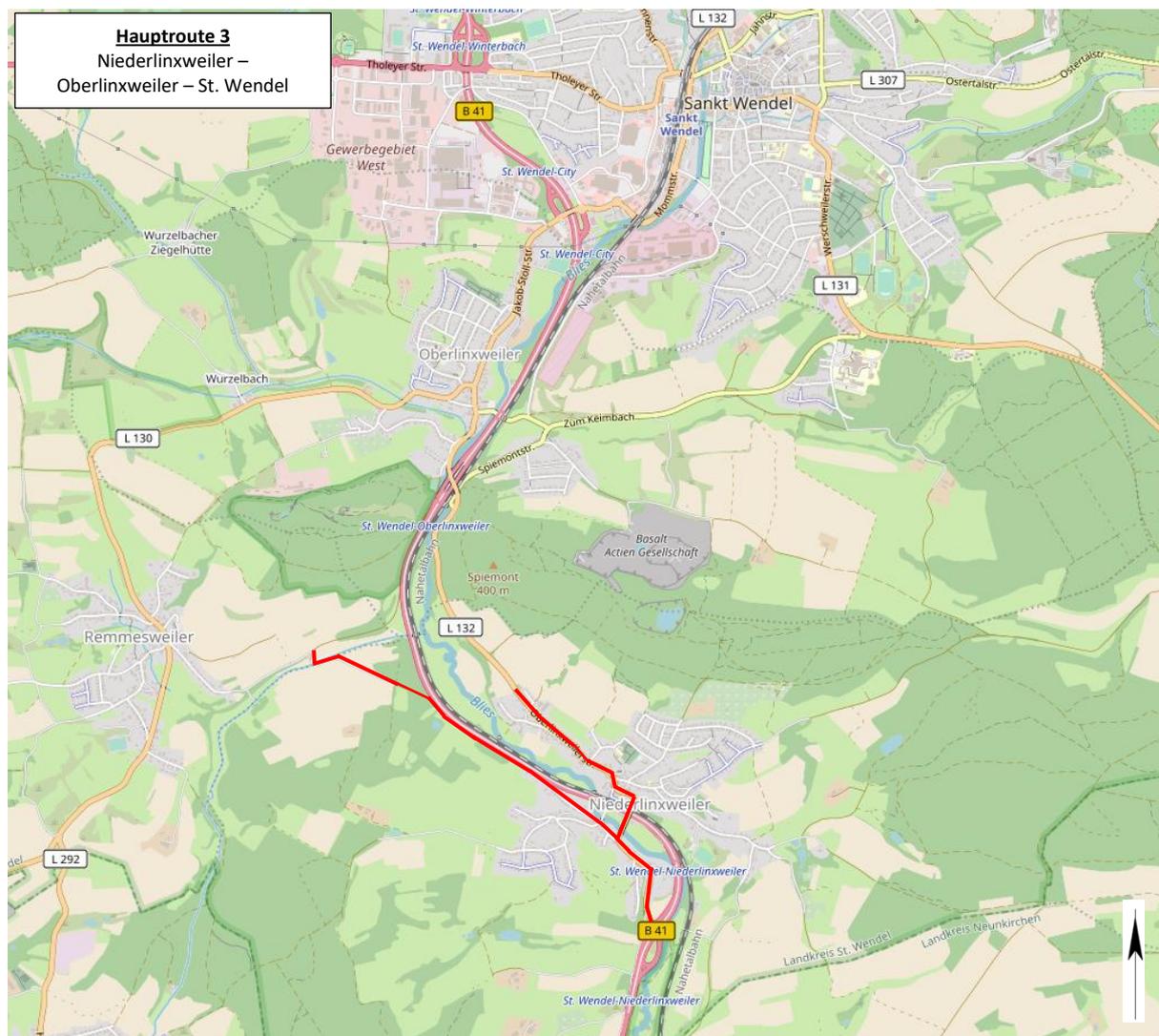


Abbildung 12: Hauptroute 3

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
3.	Niederlinxweiler - Oberlinxweiler	Oberlinxweilerstraße	6,30	680	50	Keine		Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen
		Erbbiegel	7,30	220	50	Keine	Durchgezogene Mittelmarkierung	Piktogramm
		Ottweilerstraße	8,00	140	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm
		Zur Heckwies	7,30	400	30	Keine		Piktogramm
		Wirtschaftsweg	3,50	1400		Keine	Teilweise schlechter Fahrbahnzustand	Fahrbahn verbessern

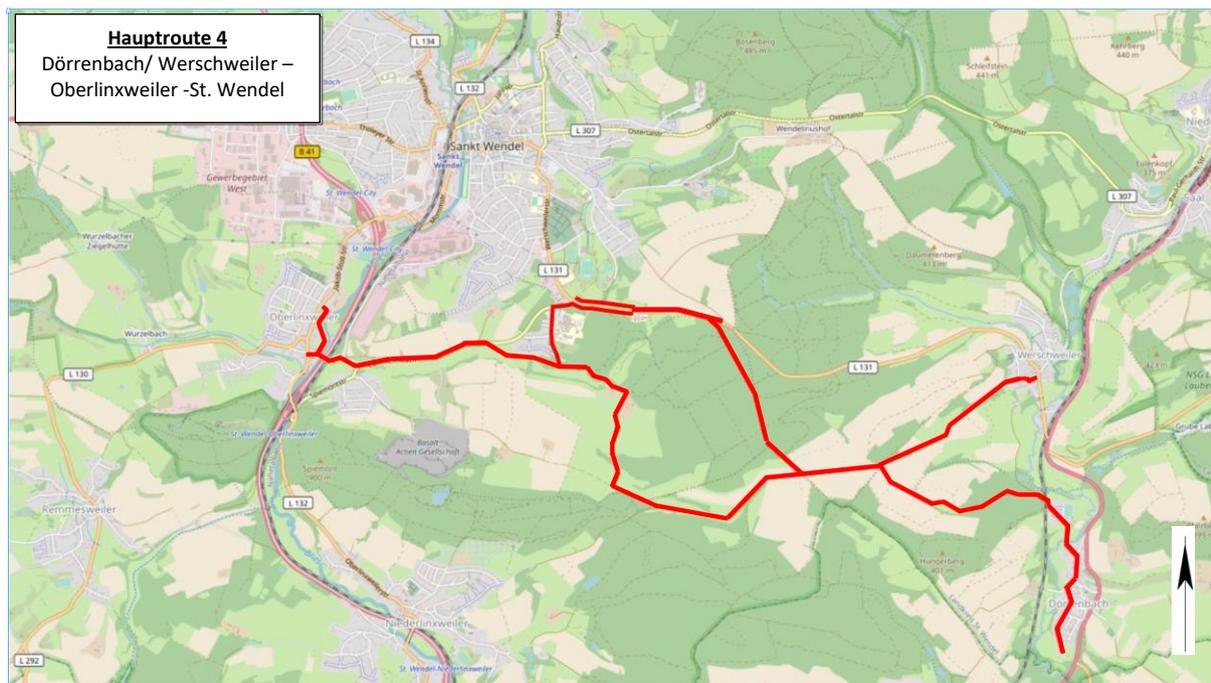


Abbildung 13: Hauptroute 4

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
4.	Dörrenbach/ Werschweiler - Oberlinxweiler - St. Wendel	Auf der Nil	5,00	250	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm
		Zum Tal	5,00	240	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm
		Römerstraße	4,10	100	30	Keine		Piktogramm
		Rund-Biech-Straße	3,70	100	30	Keine		Piktogramm
		Dorfstraße	4,70	200	30	Keine		Piktogramm
		Brückwiesstraße	4,30	540	30	Keine		Piktogramm
		Zum Erwesrech	5,50	190	30	Keine		Piktogramm
		Wirtschaftsweg (Werschweiler)	4,00	1200			Radweg	Teil des Saarlandradwegs

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme	
4.	Dörrenbach - Oberlinxweiler	Saar-Oster-Höhenradweg	3,50	3500		Radweg	Vereinzelte Ausbrüche in der Fahrbahn		
		Variante A.							
		Keimbachhof	3,00	750	30	Radweg			
		Verbindungsweg	2,80	780		Gemeinsamer Geh- und Radweg			
		Zum Keimbach	7,10	900	70, 50	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg zu schmal 1,50 m	Gemeinsamen Geh- und Radweg verbreitern 2,50 m	
		Brückenbacher Weg	5,50	290	30, 50	Keine		Piktogramm	
		Mühlenweg	6,20	300	30	Keine		Piktogramm	
		Variante B.							
		Wirtschaftsweg (Richtung Panoramaweg)	4,50	1450		keine	Teilweise unbefestigt	Asphaltieren	
		L131	6,50	1300	100, 70, 50	keine		Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg	
		Variante C.							
		Straße Am Hirschberg	6,20	530	30	keine		Piktogramm	
		Zum Keimbach	7,10	180	30	keine		Piktogramm	
		L 131	6,50	510	100, 70, 50	keine		Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg	

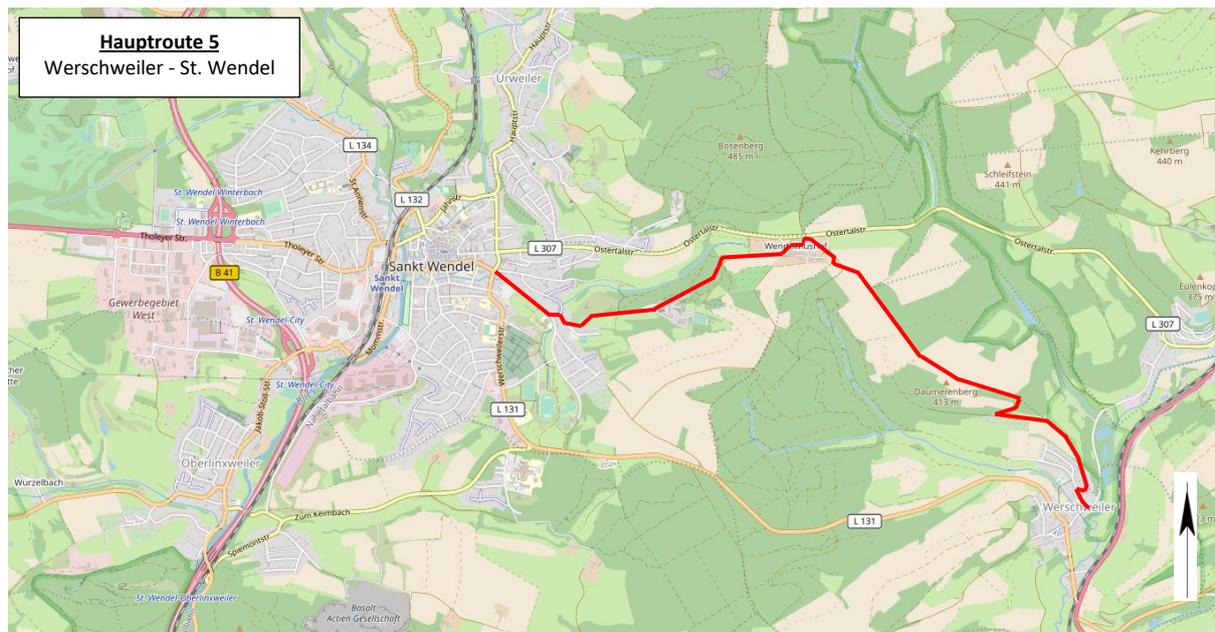


Abbildung 14: Hauptroute 5

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
5.	Werschweiler - St. Wendel	Hirtenstraße	4,50	350	30	Keine	Erhöhte Steigung	Piktogramm
		Wirtschaftsweg	3,50	2900		Keine	Teilweise schlechter Fahrbahnzustand und unbefestigt	Fahrbahn verbessern, Asphaltieren
		Wendalinushof	5,00	50	30	Keine		Piktogramm
		Missionshausstraße	5,30	2400	30, 50	Keine		Piktogramm

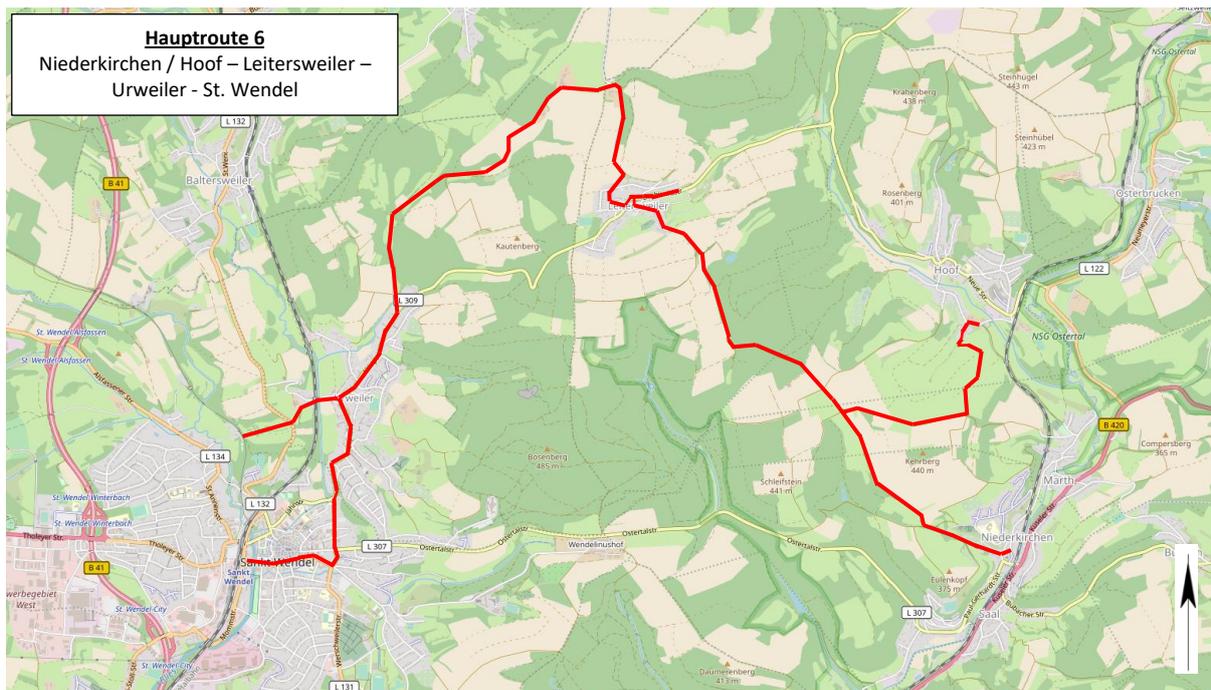


Abbildung 15: Hauptroute 6

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
6.	Hoof / Niederkirchen - Leitersweiler	Vorstadtstraße	5,10	200	30	Keine	Parkende Autos im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm
		Wirtschaftsweg	3,00	4000	30	Keine	Erhöhte Steigung, Teilweise schlechter Fahrbahnzustand	Fahrbahn verbessern
		Hohlstraße	3,80	560	30	Keine	Parkende Autos im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm
		Wirtschaftsweg	3,00	1300		Keine	Erhöhte Steigung	
		Oberdorferstraße	4,50	425	30	Keine	Parkende Autos im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme	
6.	Leitersweiler - Urweiler - St. Wendel	Buchwaldstraße (L309)	5,60	440	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm	
		Auf Rechling	2,50	130	30	Keine		Piktogramm	
		Grügelborner Straße	3,70	280		Keine	Erhöhte Steigung	Piktogramm	
		Wirtschaftsweg	3,70	3500		Keine			
		Roschberger Straße	5,70	110	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm	
		Hauptstraße (L309)	5,60	1600	50	Keine	Schmale Fahrbahn, Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Piktogramm	
		Variante A.							
		Eisenbach	4,20	320	30	Keine		Piktogramm	
		geplanter Radweg		700		Keine	Anschluss an Wendalinusradweg	Radweg	
		Variante B.							
		Urweilerstraße	6,30	650	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen	
		Zum Rondell	7,60	130	50	Keine	Durchgezogene Mittelmarkierung	Piktogramm	
		Wendalinusstraße	7,50	440	50	Keine		Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen	
		Bahnhofstraße	6,20	250	50	Keine		Umplanung	

Die geplante Radwegeverbindung von Urweiler nach St. Wendel bindet den nördlichen Ortsteil von Urweiler und das Ostertal an die Kreisstadt St. Wendel an. Die "optimalste" Route würde eigentlich entlang der Totbach laufen. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist es dort aber nicht möglich einen Radweg zu verwirklichen. Daher hat die Stadt St. Wendel nochmals die Situation geprüft und andere Möglichkeiten gesucht, wie z.B. der Neubau des Radweges zum Wendelinusradweg oder die Nebenroute G.

Die Route ist als Hauptachse im Radverkehrskonzept aufgeführt und steht in der Priorisierung zur Umsetzung wie auch die Route von Oberlinxweiler ganz oben.

Derzeit müssen die Radfahrer von Urweiler kommend über stark befahrene Hauptverkehrsstraßen radeln. Die Radfahrer sind vor allem in der Haupt- und in der Jahnstraße (= Ortsdurchfahrt der L 309) einer erheblichen Verkehrsgefährdung ausgesetzt. Dort existiert keinerlei Radinfrastruktur und es sind zudem mehrere stark belastete Knotenpunkte enthalten. Der Radverkehr fühlt sich berechtigter Weise gefährdet.

Dies sind die wesentlichen Gründe, warum derzeit nur sehr wenige Radfahrer über die von Nordwesten kommende Hauptachse das Fahrrad benutzen.

Der neue Radweg wird hingegen abseits des Kfz-Verkehrs vollkommen verkehrssicher auf direktem Weg zum Wendelinus-Radweg geführt und über diesen sehr attraktiv und ohne nennenswerte Steigungen direkt zum Bahnhof St. Wendel und in die City.

Das Nutzungspotential ist wie schon bei der Hauptroute von Oberlinxweiler kommend außerordentlich groß. Der neue Radweg von Urweiler in die City fördert die individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads. Dadurch wird die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs verringert.

Das Projekt leistet mit seiner Vielzahl an Zielgruppen und Nutzungsmöglichkeiten einen dauerhaften Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und der Klimaschutzinitiative Null-Emission Landkreis St. Wendel.

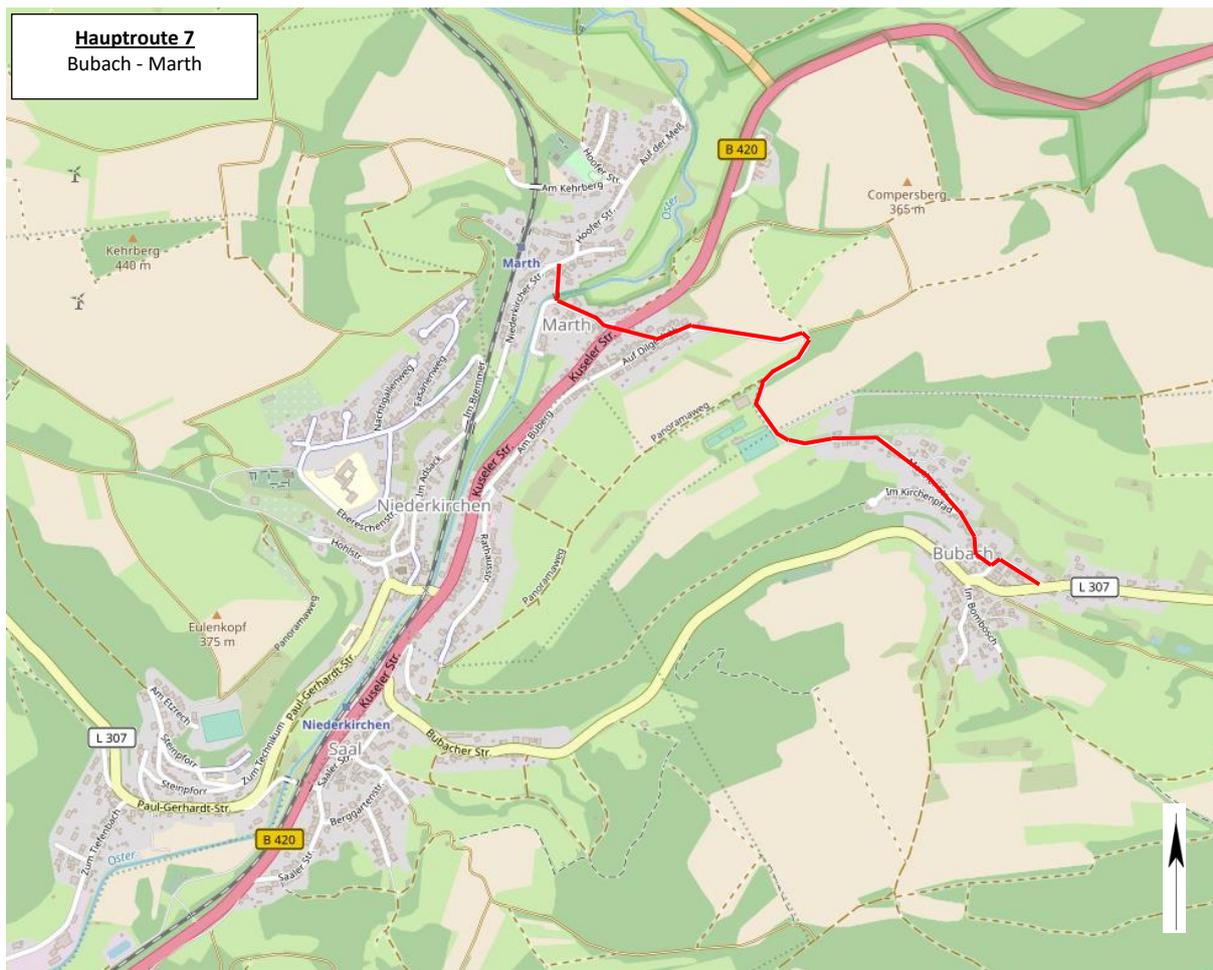


Abbildung 16: Hauptroute 7

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
7.	Bubach - Marth	Krottelbacher Straße	4,00	320	50	Keine		Piktogramm
		In der Klaus	4,40	150	30	Keine		Piktogramm
		Marther Straße	4,70	600	30	Keine	Erhöhte Steigung	Piktogramm
		Auf Dilgeshöh	4,40	900	30	Keine		Piktogramm
		Osterbachstraße	4,70	250	30	Keine		Piktogramm



Abbildung 17: Hauptroute 8

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
8.	Dörrenbach - Werschweiler - Niederkirchen - Marth - Hoof - Osterbrücken	Verbindungsweg (Dörrenbach)	3,00	1000		Radweg	Saarland-Radweg	Piktogramm
		Frohnhoferstraße	7,00	140	50	keine		Einseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen
		Kleinbachstraße	5,00	320	30	keine		Piktogramm
		Verbindungsweg	4,50	800	30	Radweg		
		Zum Tiefenbach	5,00	480	30	keine		Piktogramm
		Paul-Gerhard-Straße	5,00	300	50	keine		Piktogramm
		Verbindungsweg	3,10	700		Radweg		Asphaltieren
		Paul-Gerhard-Straße	5,10	30	50	keine		Piktogramm
		Im Adsack	7,00	450	15	keine		Piktogramm
		Niederkircherstraße	4,50	470	30	keine		Piktogramm
		Im Kirchenpfad	4,40	50	30	keine		Piktogramm
		Hooper Straße	5,50	380	30	keine		Piktogramm
		Verbindungsweg	3,30	1300		Radweg		
		Neue Straße	5,00	430	50, 30	keine		Piktogramm
		Verbindungsweg	2,50	1100		Radweg		Durchgängige Asphaltdecke herstellen
Brückenstraße	5,60	110	30	keine	Piktogramm			
Hofweg	3,70	350	30	keine	Piktogramm			

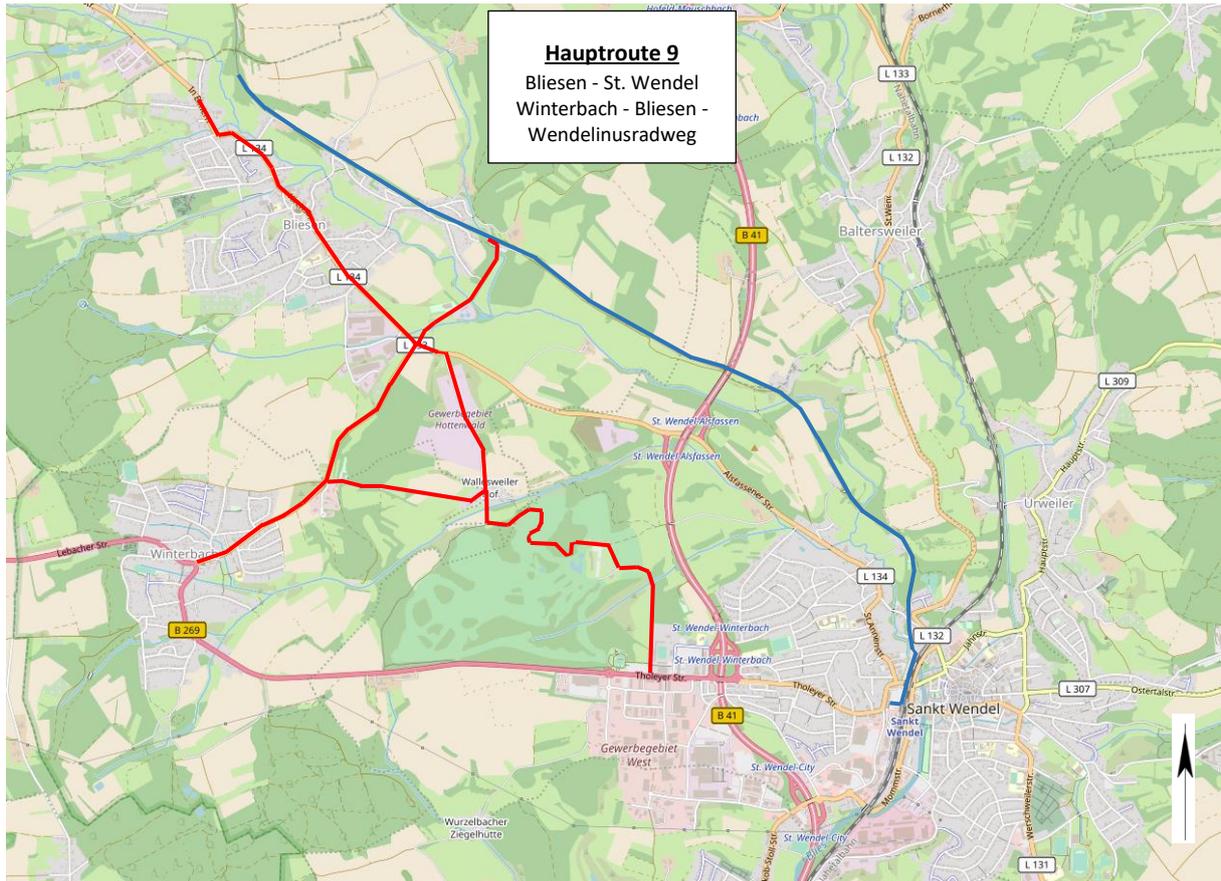


Abbildung 18: Hauptroute 9

Quelle: OpenStreetMap

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
9.	Bliesen - St. Wendel	In Elmern	6,60	380	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen
		Flächenbachstraße	6,60	500	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen
		Kirchstraße	6,30	340	50	Keine		Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen
		St. Wendelerstraße (L134)	7,50	950	70, 50	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Beschilderung für den gemeinsamen Geh- und Radweg fehlt, zu schmal	Innerorts: Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen Außerorts: Beschilderung anbringen, Geh- und Radweg verbreitern 2,50 m
		Am Hottenwald	6,00	930	50	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm
		Verbindungsweg	4,00	1500		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Schaumbergradweg	
		Golfparkallee	4,30	1000	50	Keine		

Hauptroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
9.	Winterbach - Wendelinusradweg	L133	5,80	1100	70	keine		Geplanter Geh- und Radweg
		Im Schlangenthal	4,00	860	40	Keine	Gepflasterte Fahrbahn	Piktogramm



Abbildung 19: Anschlussroute Baltersweiler / Gemeinde Namborn

Quelle: OpenStreetMap

oute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
9.	Baltersweiler - St. Wendel	St. Wendler Straße	6,90	1300	50	Keine	Parkende Autos im Seitenraum und auf der Fahrbahn	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen
		Zur Göckelmühle	3,20	820	30	Keine	Erhöhte Steigung	Piktogramm
		Bahnhofstraße / Amselweg	4,00	440	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Wirtschaftsweg Urweiler-Baltersweiler	3,50	1050		Keine	Schotterweg	Asphaltierung
		Dörrwies	5,00	570	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm

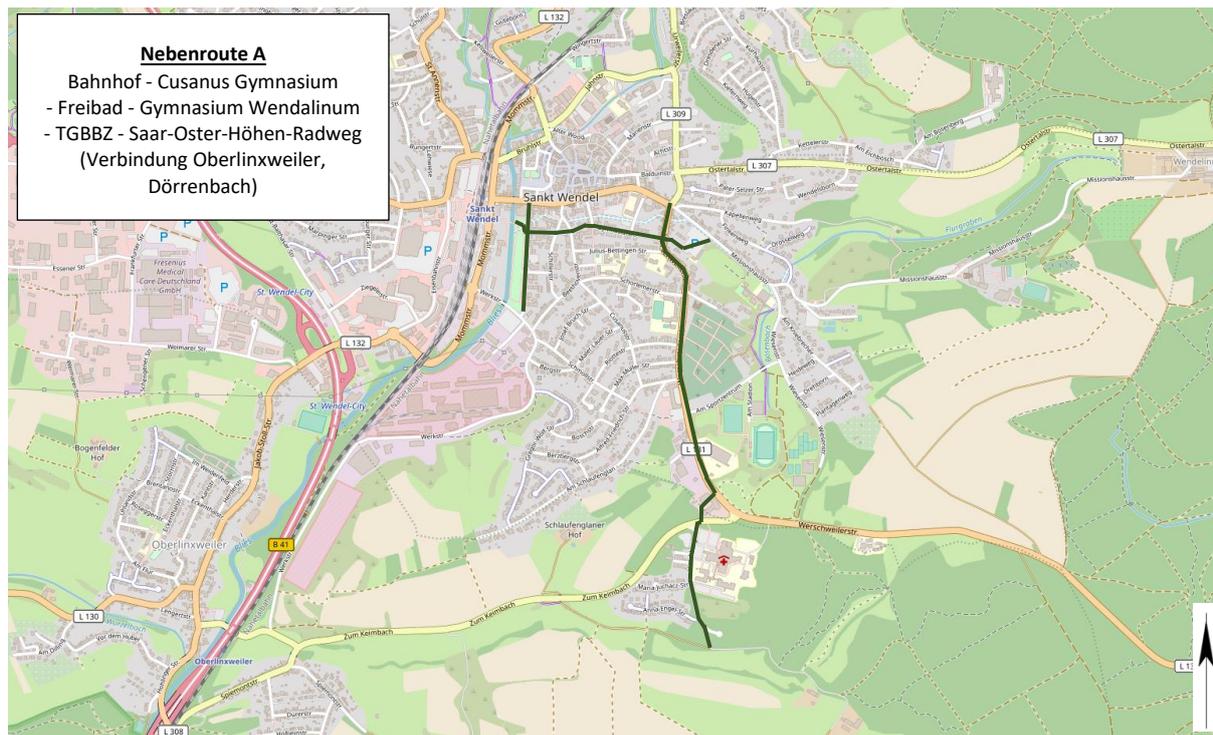


Abbildung 20: Nebenroute A

Quelle: OpenStreetMap

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
A.	Verteilungsfunktion	Parkstraße	7,30	30	30	keine		Umplanung
		Goethestraße	6,00	170	30	keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Planung: Einbahnstraße, „Radfahrer frei“
		Gymnasialstraße	6,90	370	30	keine		Planung: Einbahnstraße, „Radfahrer frei“
		Am Bosenbach	5,50	80	30	keine	parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn gefährliche Querung	Piktogramm Ampelanlage für Radfahrer, die mit der Fußgängerampel am Knotenpunkt verbunden ist
		Werschweilerstraße	6,70	1200	50	keine		Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm
		Am Hirschberg	6,20	520	30	keine		Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm

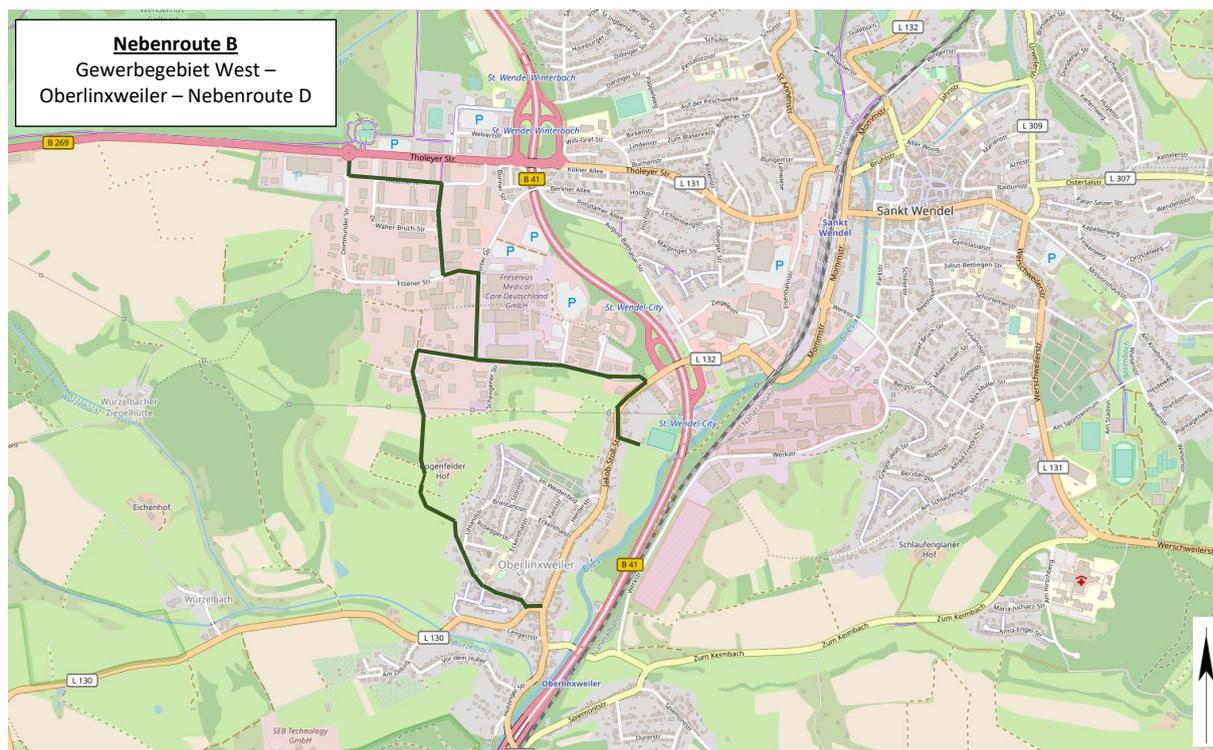


Abbildung 21: Nebenroute B

Quelle: OpenStreetMap

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme		
B.	Verteilungsfunktion	Dortmunderstraße	5,20	90	50	Keine		Piktogramm		
		Tritschler Straße	6,50	350	50	Keine	Parkmarkierungen auf der Fahrbahn	Piktogramm		
		Burbacher Straße	5,80	360	50	Keine		Piktogramm		
		Essener Straße	6,00	140	50	Keine		Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm		
		Frankfurter Straße	6,50	320	50	Keine		Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm		
		Weimarer Straße	6,70	900	50	Keine		Piktogramm		
		Variante A.								
		Jakob-Stoll-Straße	11,50	300	50	Keine	Anschluss an geplanten Radweg	Piktogramm, Gehweg „Radfahrer frei“		
		Variante B.								
		Wirtschaftsweg	3,80	550		Keine	Erhöhte Steigung			
Am Flur	5,20	480	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm				

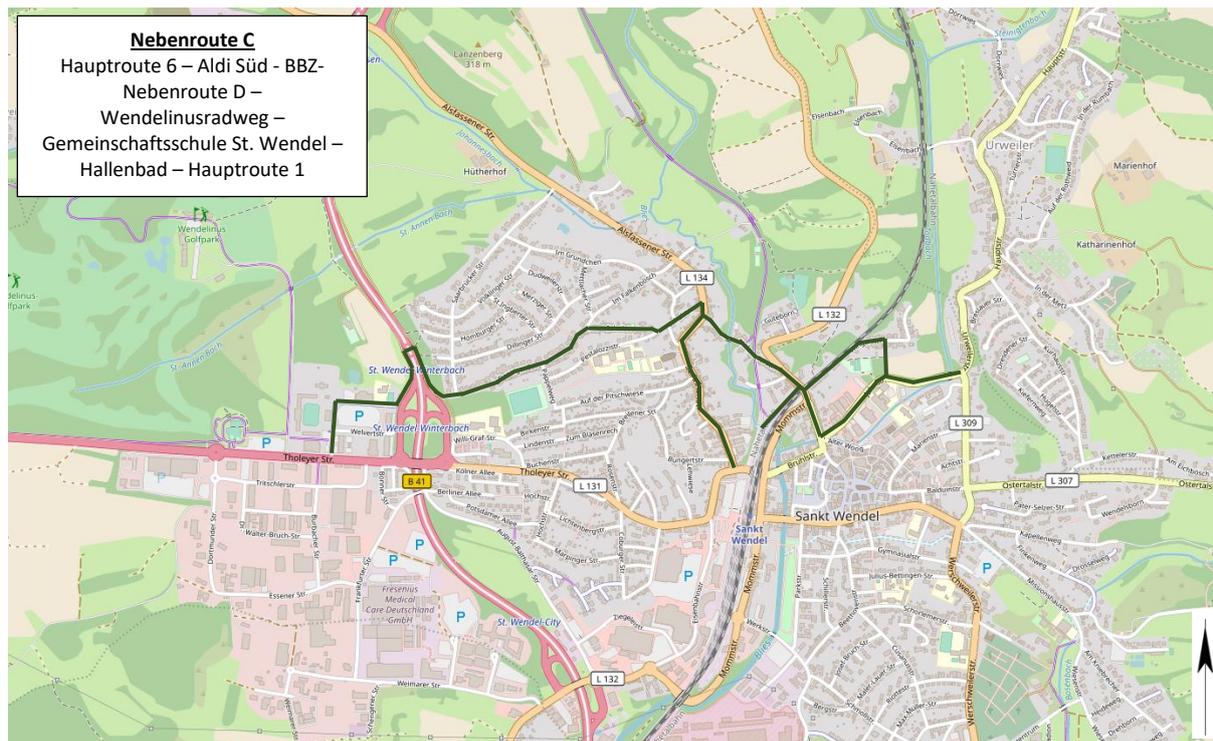


Abbildung 22: Nebenroute C

Quelle: OpenStreetMap

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme	
C.	Verteilungsfunktion	Jahnstraße	6,20	580	50, 30	keine	Querungsmöglichkeit (Absprache mit Lfs)	Piktogramm	
		Wingertstraße	4,60	480	30	keine	Umgehung der Einbahnstraße (Kelsweilerstraße)	Piktogramm	
		Verbindungsweg	3,50	210			Gemeinsamer Geh- und Radweg	Anschluss Wendelinusradweg	
		Kelsweilerstraße	5,50	400	50	keine	Einbahnstraße		Piktogramm
		Alsfassenerstraße	7,50	40	50	keine		Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen	
		St. Annenstraße	7,50	600	50	keine		Gepl. Neuer Grundschulstandort (vgl. 3.1)	Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen
		Schulstraße	4,50	400	30	keine		Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Danzinger Straße	5,80	550	30	keine		Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Verbindungsweg	4,00	450			Gemeinsamer Geh- und Radweg		
		Welvertstraße	5,00	430	30		Teilweise Getrennter Geh – und Radweg		Piktogramm

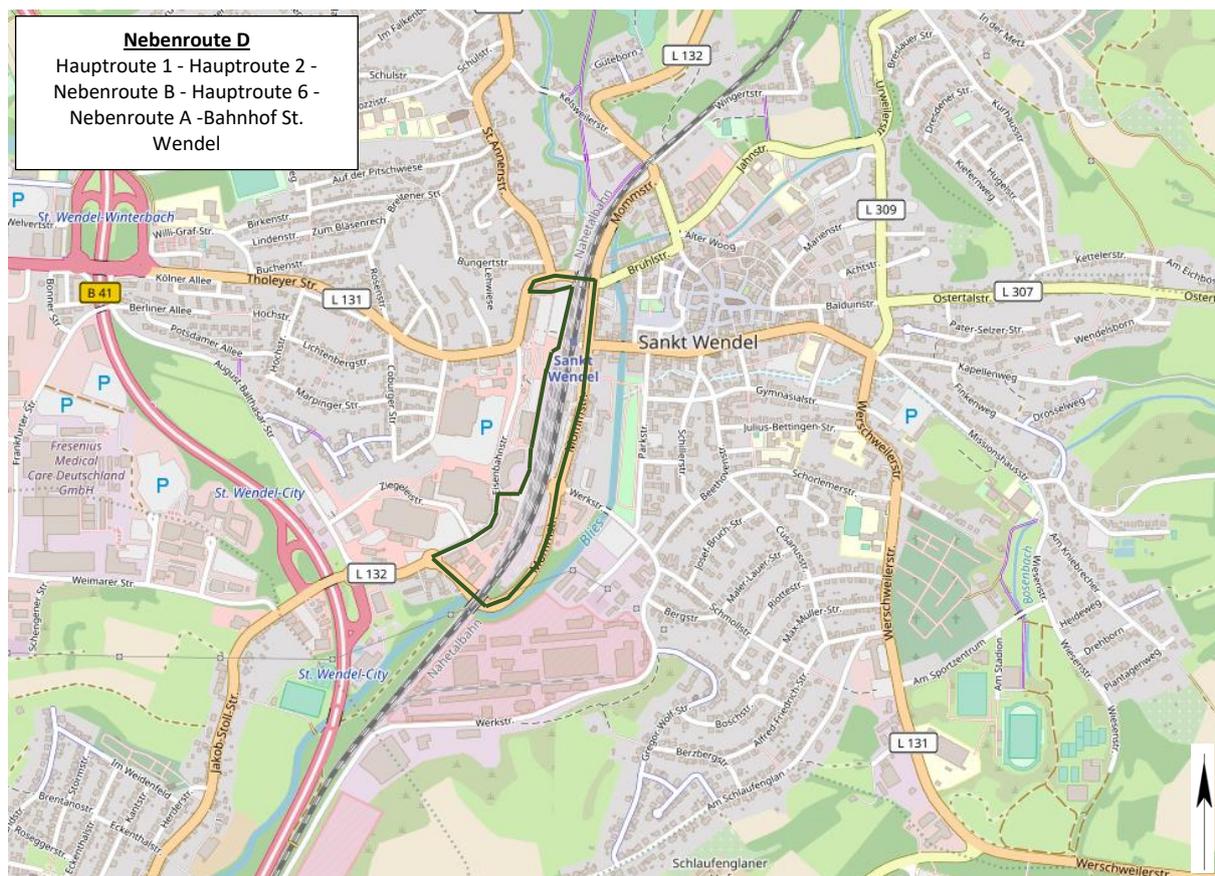


Abbildung 23: Nebenroute D

Quelle: OpenStreetMap

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
D.	Verteilungsfunktion	Mommstraße	7,90	870	50		Erhöhte Verkehrsstärke, Detailplanung erforderlich	Piktogramm
		Linxweilerstraße	8,50	400	50	Beidseitiger Schutzstreifen	Erhöhte Verkehrsstärke	Piktogramme zwischen Kreisel und Schutzstreifen
		Eisenbahnstraße	6,00	360	50	Keine	Erhöhte Verkehrsstärke, Detailplanung erforderlich	Piktogramm
		Verbindungsweg zum Bahnhof St. Wendel		300		Keine		Planung gemeinsamer Geh- und Radweg
		Tholeyerstraße	6,00	170	50	Keine	Erhöhte Verkehrsstärke, Detailplanung erforderlich	Piktogramm

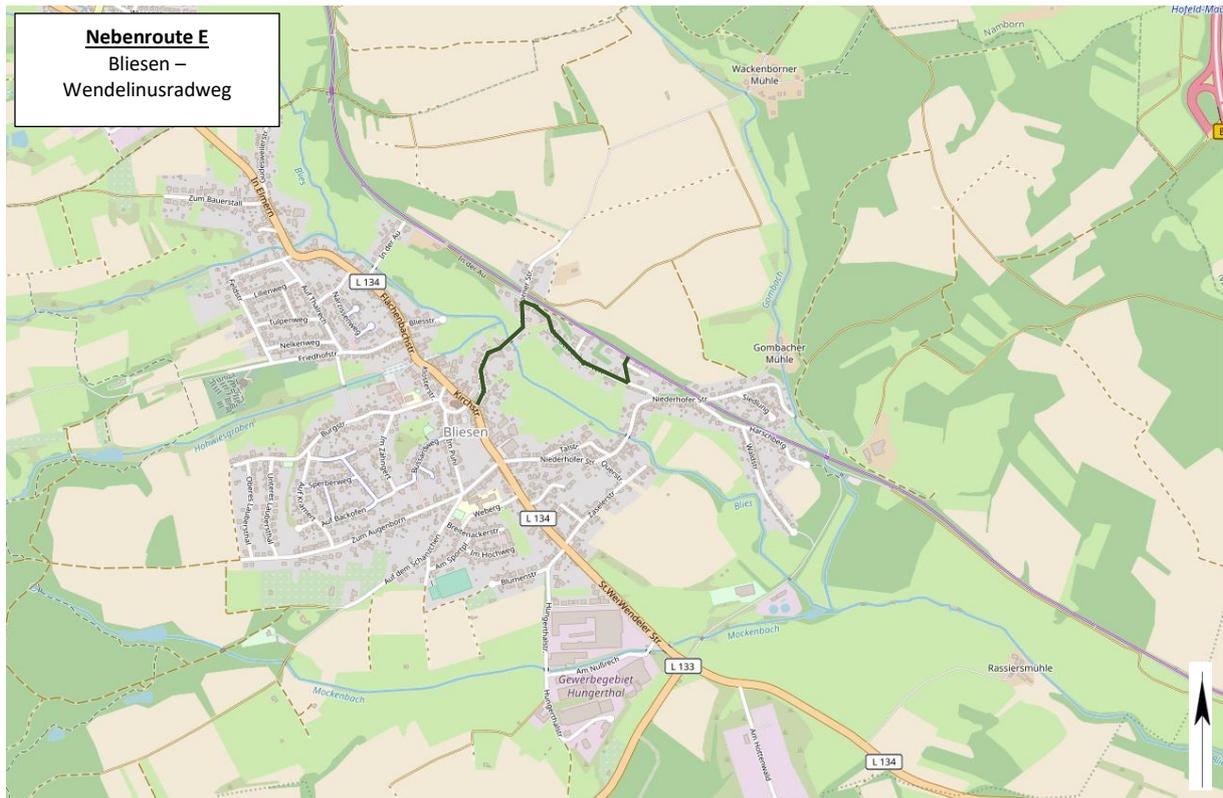


Abbildung 24: Nebenroute E

Quelle: OpenStreetMap

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
E.	Anbindung Wendelinusradweg	Nambornerstraße	4,80	420	30	Keine		Piktogramm
		Auf den Eichgärten	4,50	460	30	Keine		Piktogramm
		Am Bahnhof	5,50	100	30	Keine		Piktogramm

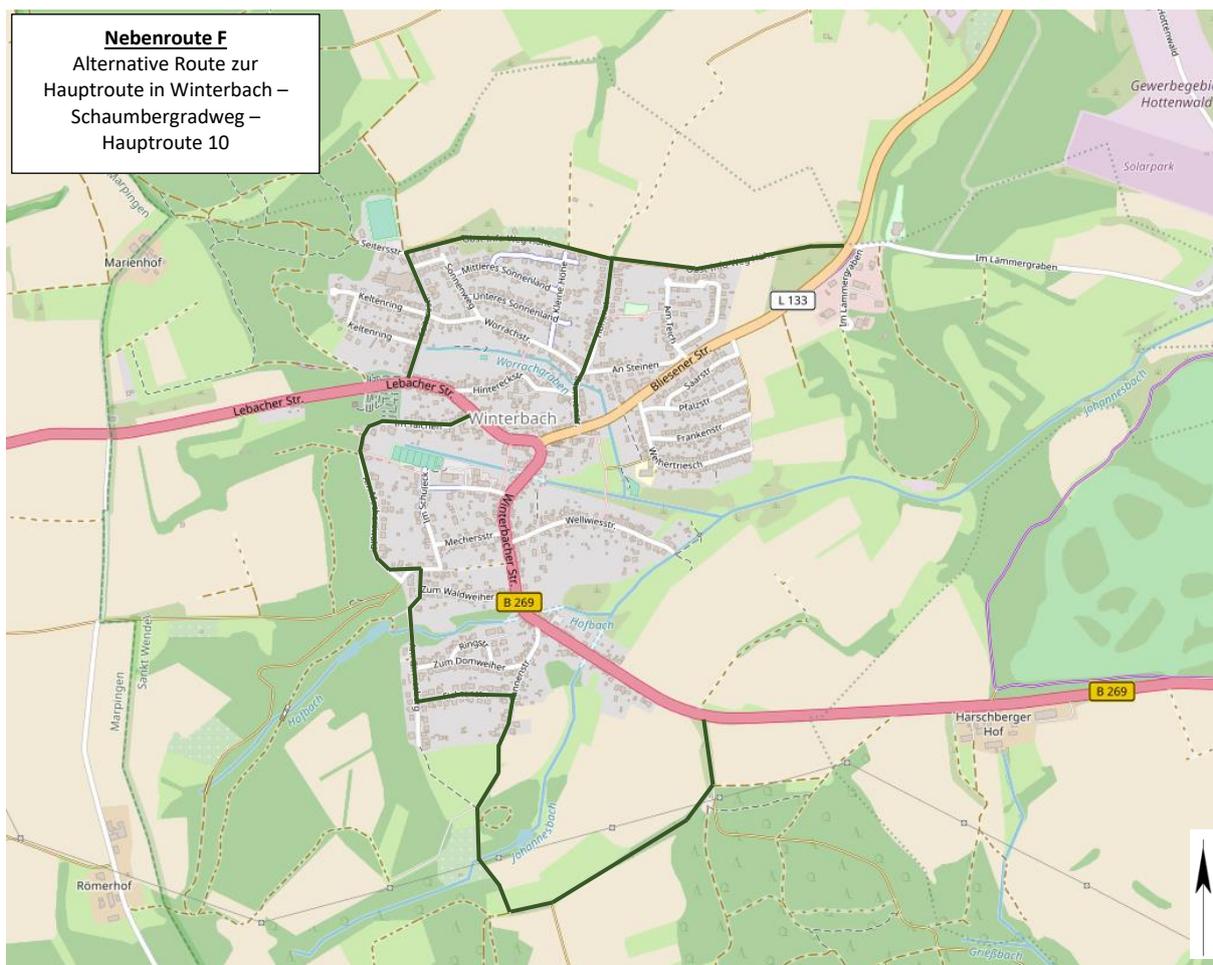


Abbildung 25: Nebenroute F

Quelle: OpenStreetMap

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
F.	Alternative Führung in Winterbach	Im Tälchen	5,20	300	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Am Mercherswald	5,00	440	30	Keine		Piktogramm
		Am Gimesberg	3,20	350	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Fichtenstraße	4,60	250	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Tannenstraße	5,00	100	30	Keine		Piktogramm
		Wirtschaftsweg	3,00	1300	30	Keine	Teilweise schlechter Fahrbahnzustand	Fahrbahn verbessern

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
F.	Schaumbergradweg	Seiterstraße	5,40	360	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Brunnenstraße	5,50	100	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum und Fahrbahn	Piktogramm
		Höhenstraße	5,20	400	30	Keine	Parkende Fahrzeuge im Seitenraum, Erhöhte Steigung	Piktogramm
		Radweg	3,00	1100		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Schaumbergradweg	



Abbildung 26: Nebenroute G

Quelle: OpenStreetMap

Nebenroute	Verbindung	Straße	Breite [m]	Länge [m]	Geschwindigkeit [km/h]	vorh. Radinfrastruktur	Anmerkung	Maßnahme
G.	Alternative Führung von der City St. Wendel nach Urweiler	Kurhausstraße	5,00	100	30	Keine	Wohnstraße mit geringer Verkehrsbelastung	Piktogramm
		Wirtschaftsweg	3,50	330	30	Keine	Unbefestigter Schotterweg	Asphaltierung Piktogramm
		Zum Wendelsgrund	4,50	30	30	Keine	Wohnstraße mit geringer Verkehrsbelastung	Piktogramm
		Wirtschaftsweg	3,00	400	30	Keine	Asphaltierter Wirtschaftsweg	Piktogramm
		Kolpingstraße	4,00	80	30	Keine	Wohnstraße mit geringer Verkehrsbelastung	Piktogramm
		Wendelsborn	4,00	300	30	Keine	Wohnstraße mit geringer Verkehrsbelastung	Piktogramm
		Amselweg	3,50	220	30	Keine	Wohnstraße mit geringer Verkehrsbelastung	Piktogramm
		Kapellenweg	4,25	230	30	Keine	Wohnstraße mit geringer Verkehrsbelastung	Piktogramm
		Einmündung in Missionhausstraße	6,70		30	Keine		Piktogramm Abbiegefeile für Radverkehr als Markierung auf der Fahrbahn

5 Entwicklung und Formulierung von Maßnahmen zur Optimierung und zum Ausbau des Radwegenetzes und sonstiger Maßnahmen im Kontext der Radinfrastruktur

5.1 Freigabe und Planung von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen können in Tempo-30-Zonen relativ einfach für den Radverkehr freigegeben werden. Die flächendeckende Freigabe von Einbahnstraßen im Nebenstraßennetz führt durch eine einheitliche Regelung zu mehr Akzeptanz bei Rad- und Autofahrern.

Es wird empfohlen, die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen, wobei zukünftig weitere Öffnungen von Einbahnstraßen nicht ausgeschlossen sind.

Ortsteil	Straße
St. Wendel	Schillerstraße (südlicher Abschnitt ab Goethestraße)
St. Wendel	Goethestraße (östlicher Abschnitt)
St. Wendel	Beethovenstraße

Tabelle 1: Einbahnstraßen

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Grundsätzlich sollte eine flächendeckende Freigabe von Einbahnstraßen erfolgen. Benötigt wird die Freigabe vor allem zur Umsetzung der Nebenroute A (s. S. 31). Außerdem sind vorhandene Straßen, die derzeit für den Kraftfahrzeugverkehr in beide Richtungen zu befahren sind in Einbahnstraßen umzugestalten und für den Radverkehr zu öffnen.

Ortsteil	Straße
St. Wendel	Goethestraße (westlicher Abschnitt)
St. Wendel	Schillerstraße (nördlicher Abschnitt ab Goethestraße)
St. Wendel	Mozartstraße
St. Wendel	Gymnasialstraße
St. Wendel	Carl Cetto Straße (Südlicher Abschnitt)

Tabelle 2: Einbahnstraßen Planung

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

5.2 Radabstellanlagen

Radfahren beginnt und endet mit dem Parkvorgang. Neben den Anlagen für den fließenden Radverkehr gehören daher auch die Anlagen des ruhenden Verkehrs zu einem intakten Radverkehrsnetz. Sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten an den Quell- und Zielpunkten fördern die Fahrradnutzung. Dem Fahrradparken dienen sowohl Anlagen im öffentlichen Bereich als auch im privaten.

Die Entfernung der Radabstellanlagen zum Zielort spielt dabei eine wesentliche Rolle für die Bereitschaft, diese auch zu nutzen. Entfernungen von mehr als 40 Metern zum Eingang des Zielortes werden in der Regel nur akzeptiert, wenn eine besonders hohe Qualität der Abstellanlage gegeben ist, z.B. durch eine zusätzliche Überdachung oder eine Schließanlage.

Mit der Nutzungsdauer steigt der Anspruch an die Qualität der Anlagen. Wer sein Fahrrad den ganzen Tag oder über Nacht und am Wochenende an einem öffentlichen Ort stehen lässt, muss es gegen Diebstahl und gegen schlechtes Wetter geschützt wissen.

Bei der Erhebung des Bestands wurden alle Abstellanlagen berücksichtigt, die folgende Kriterien erfüllen:

- Feste Verankerung im Boden
- Öffentlich zugänglich

Die Eigentumsverhältnisse zwischen öffentlich und privat wurden nicht berücksichtigt, da diese für die praktische Nutzung unerheblich sind. Mobile Aufsteller, die manchmal vor Geschäften zu finden sind, wurden bei der Erhebung nicht miteinbezogen. Diese werden nur zu Geschäftszeiten angeboten und somit können die mobilen Abstellanlagen nicht zu jeder Zeit genutzt werden.

Bei der Bestanderhebung wurden folgende Merkmale wie Anlagentyp, Anzahl der Radabstellanlagen, und Anzahl der nutzbaren Stellplätze berücksichtigt. Eine Übersicht über vorhandene Radabstellanlagen bietet die folgende Tabelle. Hierbei handelt es sich um keine abschließende Aufzählung der Radabstellanlage, sondern um eine vorläufige Anzahl. Außerdem wurde in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und den zuständigen Akteuren die Anzahl der neu auszubildenden Radabstellanlagen und Art der neuen Abstellanlage festgelegt.



Abbildung 27: Übersichtskarte vorhandene Radabstellanlagen Kernstadt St. Wendel

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Radabstellanlagen Bestand und Planung						
Ort	Bestand Anzahl	bestehende Abstellanlage	neu erforderliche Anzahl	Art der neuen Abstellanlage	Überdachung	Zuständigkeit
Busbahnhof St. Wendel	24	Vorderradhalter	24	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Westlicher Bahnhofzugang		Anlehnhalter	32	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Ehemaliges Gelände Werbe Blum			20	10 Fahrradboxen, 10 Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Bahnhof Niederlinxweiler			5	Fahrradboxen		Stadt St. Wendel
Bahnhof Oberlinxweiler			5	Fahrradboxen		Stadt St. Wendel
Oberlinxweiler Park und Ride Parkplatz	10	Vorderradhalter	10	5 Fahrradboxen, 5 Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Parkplatz Wendalinuspark	12	Anlehnhalter				Stadt St. Wendel
Stadtzentrum St. Wendel			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Neues Theater Sankt Wendel (Kino)			5	Anlehnhalter		Eigentümer
Stadtpark St. Wendel			3	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Bürgeramt St. Wendel	4	Anlehnhalter				Stadt St. Wendel
Bau-/ Umweltamt St. Wendel	4	Vorderradhalter	4	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Friedhof St. Wendel			3	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel

Radabstellanlagen Bestand und Planung						
Ort	Bestand Anzahl	bestehende Abstellanlage	neu erforderliche Anzahl	Art der neuen Abstellanlage	Überdachung	Zuständigkeit
Grundschule Bliesen	7	Vorderradhalter	12	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Nikolaus Obertreis Grundschule	ca. 5	Vorderradhalter	12	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Grundschule Oberlinxweiler	6	Vorderradhalter	12	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Grundschule Niederkirchen			12	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Grundschule Oberlinxweiler			12	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Gemeinschaftsschule St. Wendel			18	Anlehnhalter	x	Eigentümer
Cusanus - Gymnasium			22	Anlehnhalter	x	Eigentümer
Gymnasium Wendalinum			28	Anlehnhalter	x	Eigentümer
St. Anna - Schule			12	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Dr. Walter Bruch Schule (kaufmännischer Bereich)			22	Anlehnhalter	x	Eigentümer
Dr. Walter Bruch Schule (sozialer Bereich)			18	Anlehnhalter	x	Eigentümer
Dr. Walter Bruch Schule (technischer Bereich)			15	Anlehnhalter		Eigentümer
Marienkrankenhaus	11	Vorderradhalter	10	Anlehnhalter	x	Eigentümer
Rehaklinik Bosenberg	29	Vorderradhalter	25	Anlehnhalter	x	Eigentümer
Kliniken für innere Krankheiten und Neurologie			8	Anlehnhalter	x	Eigentümer
Gesundheitszentrum St. Wendel	18	Anlehnhalter				Eigentümer
Saalbau St. Wendel			25	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Mehrzweckhalle Winterbach			15	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Mehrzweckhalle Bliesen			15	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Freibad St. Wendel	21	Vorderradhalter	30	Anlehnhalter	x	Stadt St. Wendel
Wendelinus-Hallenbad St. Wendel	11	Anlehnhalter	15	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Veranstaltungsgelände am Bosenbachstadion	5	Vorderradhalter	25	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportzentrum St. Wendel	6	Vorderradhalter	15	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Tennis St. Wendel			5	Anlehnhalter		Privat
Skateranlage			3	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Niederlinxweiler Breitwieshalle	10	Vorderradhalter	10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportplatz Niederlinxweiler	6	Vorderradhalter (mobiler Aufsteller)	10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportanlage SV Oberlinxweiler			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel

Radabstellanlagen Bestand und Planung						
Ort	Bestand Anzahl	bestehende Abstellanlage	neu erforderliche Anzahl	Art der neuen Abstellanlage	Überdachung	Zuständigkeit
Sportplatz Bliesen	5	Vorderradhalter	10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Minigolfanlage Bliesen	8	Vorderradhalter	5	Anlehnhalter		Privat
Sportplatz Winterbach	6	Vorderradhalter (mobiler Aufsteller)	10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Tennisclub Winterbach			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportplatz Hoof			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportplatz Leitersweiler			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportplatz Niederkirchen			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportplatz Remmesweiler			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Sportplatz Urweiler			10	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Dorfgemeinschaftshaus Dörrenbach	4	Vorderradhalter	7	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Alle Gemeindezentren			je 7	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Alle Dorfplätze			je 7	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Wendelinushof	24	Vorderradhalter	18	Anlehnhalter		Privat
Lidl			5	Anlehnhalter		Privat
Aldi Süd Eisenbahnstraße	3	Anlehnhalter	2	Anlehnhalter		Privat
Aldi Süd Jahnstraße	3	Vorderradhalter	5	Anlehnhalter		Privat
Eingang Tiefgarage Mott	3	Vorderradhalter	3	Anlehnhalter		Stadt St. Wendel
Action-Markt Bliesen	4	Vorderradhalter	5	Anlehnhalter		Privat
Netto-Markt Bliesen	8	Anlehnhalter				Privat
Wasgau Frischemarkt	6	Anlehnhalter				Privat
Globus Baumarkt	13	Vorderradhalter	10	Anlehnhalter		Privat
Globus Getränkezentrum	14	Vorderradhalter	10	Anlehnhalter		Privat
Globus Handelshof	10	Vorderradhalter	10	Anlehnhalter	x	Privat
Alphatec	14	Vorderradhalter	10	Anlehnhalter		Privat

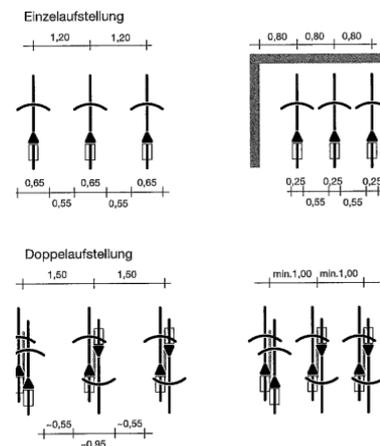
Tabelle 3: Radabstellanlagen Bestand und Planung (nicht abschließend)

Quelle: Eigene Darstellung

Insgesamt weisen die analysierten Abstellanlagen in St. Wendel Bedarf zur Verbesserung auf. Alle bestehenden Vorderradhalter sind dysfunktional und entsprechen nicht dem heutigen Mindeststandard. Bei dieser Art der Radabstellanlagen kann das Fahrrad weder richtig angeschlossen werden noch stabil stehen. Daher sollten diese Anlagen gegen neue Radabstellanlagen, die dem Stand der Technik entsprechen, ausgetauscht werden. Heutzutage sind Anlehnhalter die gängige Variante, um sein Fahrrad qualitativ abzustellen, da diese einen guten Halt und Diebstahlschutz bieten.



Abbildung 28: Anlehnhalter



Quelle: <http://docplayer.org/76108499-Fahrradparken-in-herford.html>

Im Rahmen der Planung wurden die Radabstellanlagen einem Ziel des Alltagsradverkehrs im Untersuchungsgebiet zugeordnet. Folgendes Übersichtsbild zeigt die Orte in der Kernstadt St. Wendel an, welche bereits mit Radabstellanlagen versorgt sind.

Die Auswahl der Standorte basieren auf folgenden Kriterien:

- Quellen und Ziele des Radverkehrs
- Vorschläge durch die Arbeitsgruppe der Stadt St. Wendel
- Haltestellen des ÖPNV

Der Bahnhof von St. Wendel ist zentraler Punkt im Radverkehrskonzept, da Berufspendler häufig mit dem Rad zum Bahnhof fahren und mit ÖPNV und Bahn ihren weiteren Weg zur Arbeit bestreiten. Daher haben qualitative und quantitative Radabstellanlagen am Bahnhof eine hohe Priorität für das Radverkehrskonzept. Neben dem Bahnhof befinden sich zwei Gebäude (Mommstraße 2a), welche für Radabstellanlagen abgerissen werden sollen. Die neu entstandene Fläche soll dem Radverkehr zugutekommen, dort sollen Radabstellanlagen, die dem Stand der Technik entsprechen, aufgestellt werden. Darüber hinaus sollten Ladestationen für E-Bikes bereitgestellt werden, sodass Pendler nach dem Arbeitstag ein geladenes E-Bike vorfinden.

6 Entwicklung und Lösungsmöglichkeiten für neuralgische Kreuzungen

Das vorliegende geplante Radverkehrsnetz wird erst durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen Realität. Um eine lückenlose Radinfrastruktur zu schaffen, sollten bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen sowie Markierungen auf der Straße ohne verkehrsrechtliche Bindung eingesetzt werden. Bei allen infrastrukturellen Maßnahmen handelt es sich um öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, die dem dauerhaften Sichtbarmachen und damit vor allem der Sicherheit der Radfahrer, aber auch dem Marketing dienen.

Die Empfehlungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur unterscheiden zwischen linearen Maßnahmen durch Straßenzüge und punktuellen Maßnahmen an Knotenpunkten. Es wurden fünf neuralgische Knotenpunkte identifiziert und für eine verbesserte Führung des Radverkehrs planerisch betrachtet. Diese Knotenpunkte befinden sich auf den festgelegten Haupttrouten, die stadtein- und auswärts führen und durchgängig zu befahren sind.

Im Folgenden sind die Maßnahmenempfehlungen für alle neuralgischen Verkehrsknotenpunkte im Luftbild dargestellt. Diese Kreuzungsbeispiele sind Muster und können auf ähnliche Straßenkreuzungen übertragen werden, die Darstellungen sollen die grundsätzliche Machbarkeit nachweisen, eine fallbezogene detaillierte Planung muss vor Ausführung erfolgen.

Neben den baulichen und markierungstechnischen Maßnahmen soll eine Einbindung des Radverkehrs in die **Lichtsignalsteuerung** erfolgen. Ein Zeitvorsprung für die Freigabezeiten des Radverkehrs haben zur Folge, dass sich dieser früher als ein abbiegendes Kraftfahrzeug auf der Konfliktfläche befindet und somit Konfliktsituationen vorgebeugt wird.

Alle fünf im Rahmen des Radverkehrskonzeptes St. Wendel näher untersuchten Knotenpunkte liegen auf klassifizierten Landesstraßen. Grundsätzlich ist für die Landesstraßen der saarländische Landesbetrieb für Straßenbau zuständig.

Somit betrifft dies auch die Umgestaltung der Knotenpunkte 1 – 5.

Knotenpunkt 1: Wendelinusstraße – Zum Rondell – Missionshausstraße – Werschweilersstraße

- Vorgezogene Aufstellfläche: Der Radverkehr soll sich grundsätzlich im Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs aufstellen und anfahren können. Grund hierfür ist die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern. Spezifisch der rechts abbiegende Kraftfahrzeugverkehr und der geradeaus fahrende Radverkehr stellen häufig eine Unfallursache dar. Durch die vorgezogene Aufstellfläche kann der Radverkehr sich vor dem Fahrzeug aufstellen und wird vor dem Abbiegevorgang des Kfz wahrgenommen.
- Roteinfärbung der Aufstellflächen und Radverkehrsfurten in den Knotenpunktzufahrten: Sie dienen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit gegenüber durchfahrendem und wartendem Radverkehr.
- Roteingefärbte Radverkehrsfurten im Kreuzungsbereich: Die roteingefärbten Radverkehrsfurten heben den Radverkehr im Kreuzungsbereich hervor.

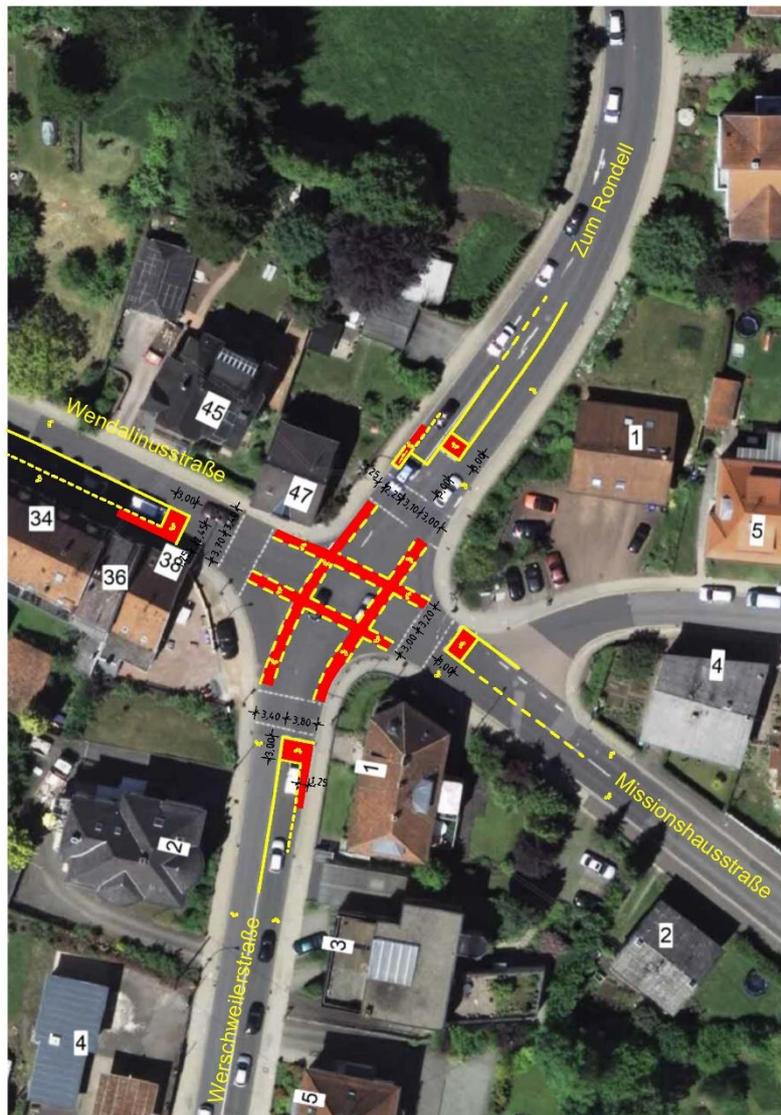


Abbildung 29: Knotenpunkt 1

Quelle: Eigene Darstellung Card1, Luftbild St. Wendel

Knotenpunkt 2: Tholeyerstraße

- Abbiegestreifen für den Radverkehr: Im Zuge übergeordneter Straßen (Tholeyer Straße) werden Knotenpunkte zügig befahren. Für den links abbiegenden Radverkehr, der Fahrstreifen kreuzen muss, stellt dies eine Gefährdung dar. Hierbei sind für den links abbiegenden Radverkehr besondere Vorkehrungen in Form eines Abbiegestreifens zu treffen. Es kommen zwei Fahrbahnteiler zum Einsatz, in dessen Zwischenraum sich der Radfahrer geschützt aufstellen kann. Der Radfahrer wartet bis im Gegenverkehr eine Lücke vorhanden ist und biegt ab. Der links abbiegende Radverkehr aus dem untergeordneten Knotenpunktarm hat ebenfalls die Möglichkeit die geschützte Fläche zu nutzen.

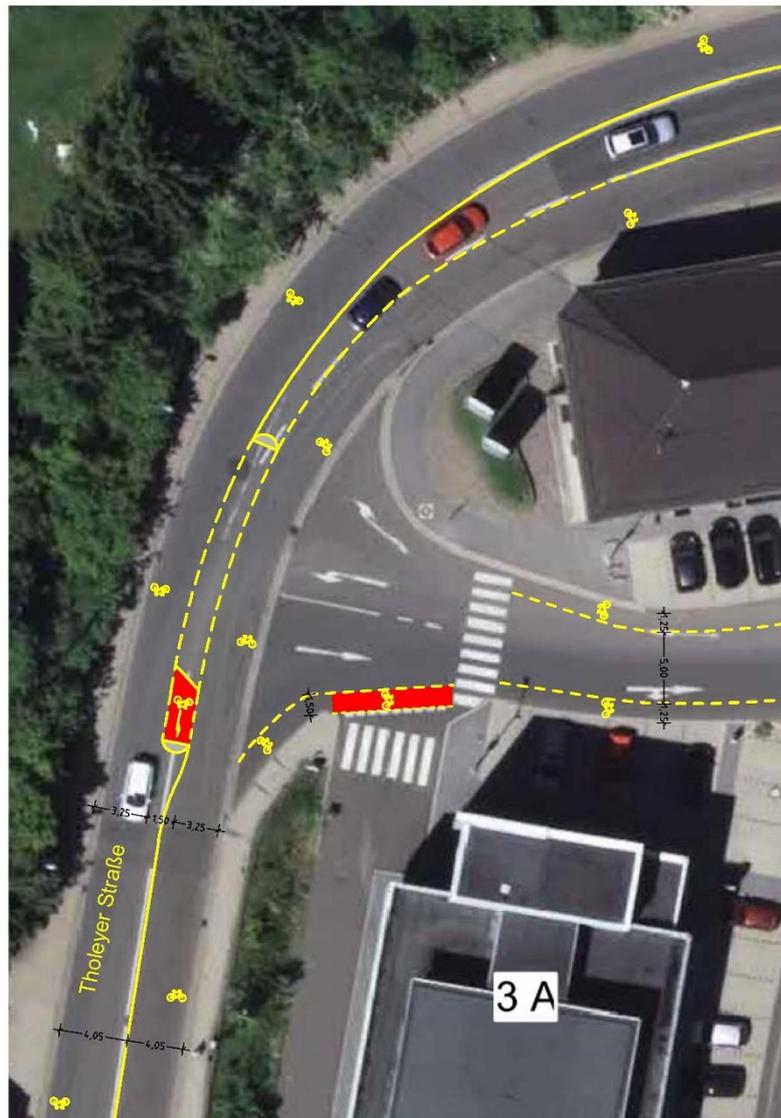


Abbildung 30: Knotenpunkt 2

Quelle: Eigene Darstellung Card1, Luftbild St. Wendel

Knotenpunkt 3: Mommstraße – Tholeyerstraße – Brühlstraße

- Vorgezogene Aufstellfläche: Der Radverkehr soll sich grundsätzlich im Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs aufstellen und anfahren können. Grund hierfür ist die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern. Spezifisch der rechts abbiegende Kraftfahrzeugverkehr und der geradeaus fahrende Radverkehr stellen häufig eine Unfallursache dar. Durch die vorgezogene Aufstellfläche kann der Radverkehr sich vor dem Fahrzeug aufstellen und wird vor dem Abbiegevorgang des Kfz wahrgenommen.
- Radpiktogramm, Radpiktogramm mit Richtungspfeil: Das Fahrradpiktogramm soll dem Kfz-Verkehr verdeutlichen, dass vermehrt mit Radverkehr auf der Straße zu rechnen ist. Es unterstützt die vorhandene Führungsform „Mischverkehr“. Der Richtungspfeil verdeutlicht dem Radverkehr, auf welcher Fahrspur er sich einzuordnen hat.

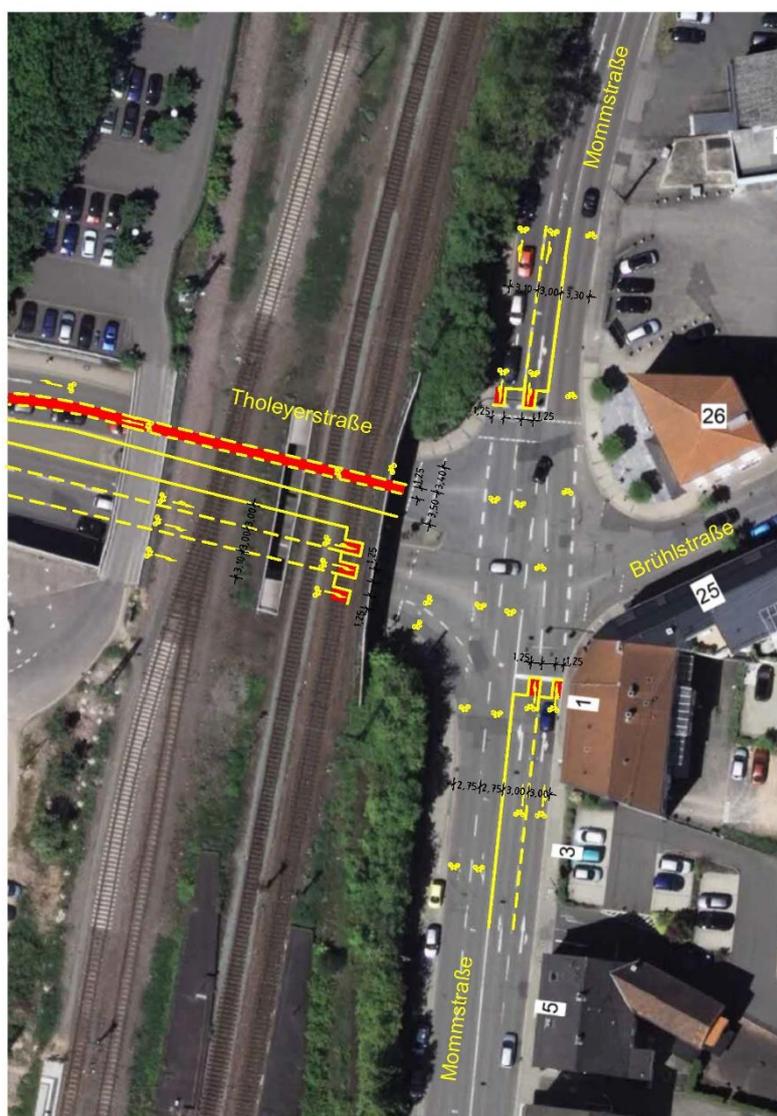


Abbildung 31: Knotenpunkt 3

Quelle: Eigene Darstellung Card1, Luftbild St. Wendel

Knotenpunkt 4: Bliesenerstraße – Lebacher Straße – Winterbacher Straße

- Radverkehrsfurt an der Einmündung (Bliesener Straße): Die Radverkehrsfurten haben die Aufgabe den Konflikt zwischen rechts abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr und gradeaus fahrenden Radverkehr zu entschärfen. Vor der Einmündung wird ein Schutzstreifen ausgebildet, um die Aufmerksamkeit des Kraftfahrzeugverkehr gegenüber Radverkehr zu erhöhen.
- Vorgezogene Aufstellfläche: Der Radverkehr soll sich grundsätzlich im Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs aufstellen und anfahren können. Grund hierfür ist die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern. Für den links abbiegenden Radverkehr aus der Lebacher Straße in die Bliesener Straße wurde eine Aufstellfläche ausgebildet, die es dem Radverkehr ermöglicht sich vor dem Kraftfahrzeugverkehr aufzustellen. Der Radverkehr kann im Sichtfeld des Fahrzeugführers abbiegen und wird nicht übersehen.

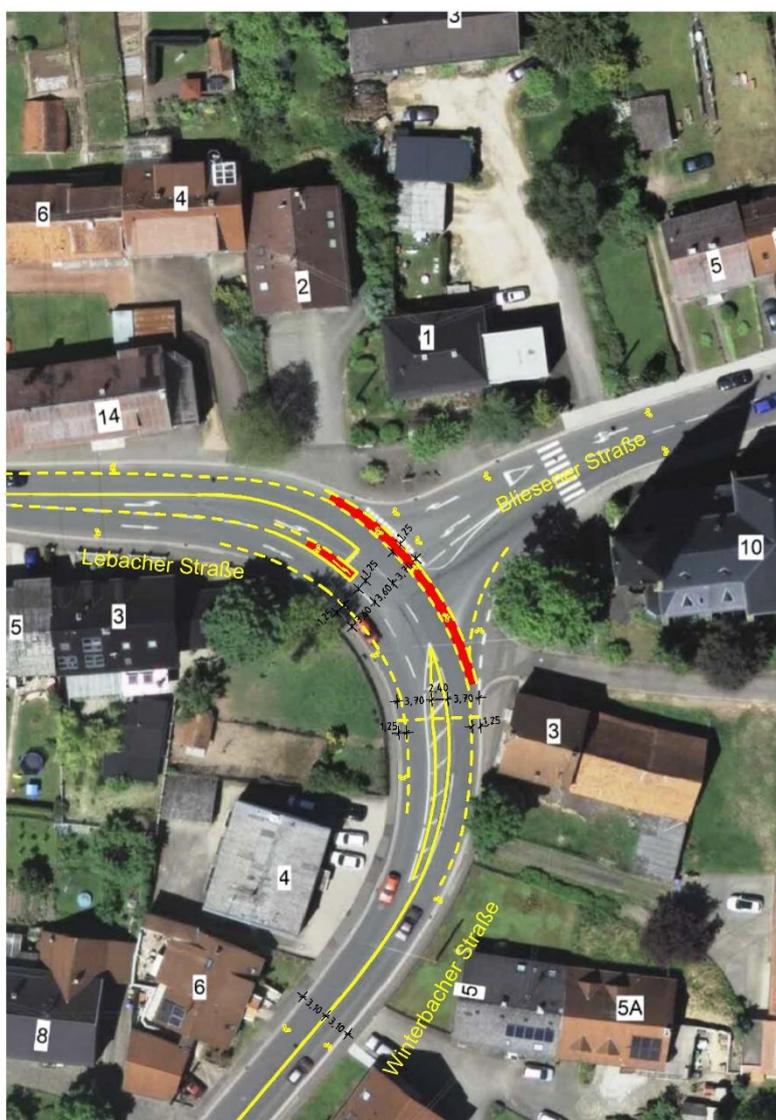


Abbildung 32: Knotenpunkt 4

Quelle: Eigene Darstellung Card1, Luftbild St. Wendel

Knotenpunkt 5: Brückenbacher Weg – Niederlinxweilerstraße

- Radpiktogramm, Radpiktogramm mit Richtungspfeil: Das Fahrradpiktogramm soll dem Kfz-Verkehr verdeutlichen, dass vermehrt mit Radverkehr auf der Straße zu rechnen ist. Es unterstützt die vorhandene Führungsform „Mischverkehr“.
- Radverkehrsfurt an der Einmündung (Brückenbacher Weg): Die Radverkehrsfurten haben die Aufgabe den Konflikt zwischen rechts abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr und geradeaus fahrenden Radverkehr zu entschärfen.

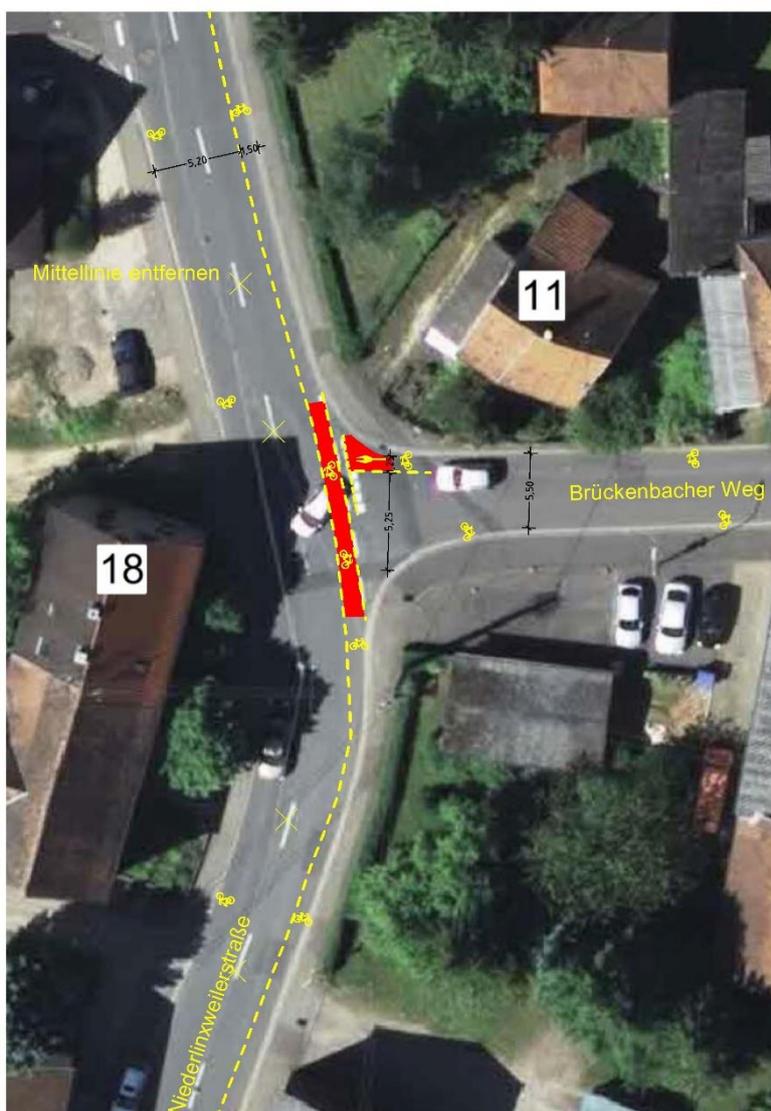


Abbildung 33: Knotenpunkt 5

Quelle: Eigene Darstellung Card1, Luftbild St. Wendel

Die weitere Führung des Brückenbacher Weges in Richtung des Mühlenweges, sowie das Abbiegen des Radverkehrs in den Mühlenweg stellt keine größere Gefahr für den Radverkehr dar. Die Straße ist schmal und mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h qualitativ und sicher zu befahren. Die Verengung der Fahrbahn durch die Brücke wirkt sich geschwindigkeitsdämpfend aus und somit fördernd für den Radverkehr. Der KfZ-Verkehr, der aus östlicher Richtung durch die Bahnunterführung kommt und in Richtung Niederlinxweilerstraße fährt, wird an der Einmündung des neuen Radweges Richtung City durch ein Verkehrszeichen „Achtung Radfahrer kreuzt“ auf den Radverkehr besonders aufmerksam gemacht.

7 Wirtschaftliche Bewertung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen

Genauso wie die Infrastruktur für den MIV, erfordert auch die Radverkehrsinfrastruktur entsprechende Investitionsmittel. Ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sind wesentliche Grundlagen für eine funktionierende Radverkehrsförderung. Bei einer volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise stehen den Ausgaben für den Radverkehr, Einsparungen an anderer Stelle gegenüber, wie z.B. im Gesundheitsbereich oder dem MIV. Erhöht sich durch eine Verbesserung der Radinfrastruktur der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, wird damit auch eine Verringerung des MIV-Anteils erreicht, was unter Umständen entsprechende Ausbauinvestitionen reduziert.

In der Kostenschätzung für eine Umsetzung der radverkehrsfördernden Maßnahmen der Stadt St. Wendel wurden alle Hauptrouten, Nebenrouten und neuralgischen Knotenpunkten mit ihren Maßnahmen berücksichtigt.

In den nachfolgenden Tabellen wurden die Kosten der einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung der jeweiligen Hauptrouten und Nebenrouten aus Kapitel 4 geschätzt.

7.1 Massenermittlung/Kostenschätzung der Maßnahmenempfehlungen

Kostenschätzung Hauptroute 1: Winterbach – St. Wendel

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 1	Lebacher Straße	420	Piktogramm	16	640 €
	Bliesener Straße	1000	Piktogramm	40	1.600 €
	Winterbacherstraße	870	Piktogramm	34	1.360 €
	B269	2400			
	Tholeyer Straße	1200	Piktogramm	48	2.880 €
			Summe Einzelposten		6.480 €
			unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %		324 €
			Summe netto		6.804 €
			Mehrwertsteuer 19 %		1.293 €
			Summe brutto		8.097 €
			gerundet ca.		8.500 €

Abbildung 34: Kosten Hauptroute 1

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 2: Remmesweiler – Oberlinxweiler – St. Wendel

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 2	Dr. Franz-Schmitt-Straße	330	330 m Einseitiger Schutzstreifen vor/hinter dem Radweg + Mittellinie in diesem Bereich entfernen	330 m	8.250 €
	Zum Rotenbühl	430	Piktogramm	16	640 €
	Verbindungsweg	1800	Fahrbahn verbessern (Aufgabe LFS Saarland)		
	Hohlinger Straße	200	Piktogramm	6	240 €
	Niederlinxweilerstraße	170	170 m Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, 170 m Mittellinie entfernen	170 m	4.250 €
	Jakob Stoll Straße	630	Einseitiger Schutzstreifen	630 m	6.930 €
	Geplanter Radweg	1900	Neubau Radweg	1900 m	1.000.000 €
				Summe Einzelposten	
			unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %		51.016 €
			Summe netto		1.071.326 €
			Mehrwertsteuer 19 %		203.552 €
			Summe brutto		1.274.877 €
			gerundet ca.		1.300.000 €

Abbildung 35: Kosten Hauptroute 2

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 3: Niederlinxweiler – Oberlinxweiler – St. Wendel

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 3	Oberlinxweilerstraße	680	680 m Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen	680 m	17.000 €
	Erbbiegel	220	Piktogramm	8	320 €
	Ottweilerstraße	140	Piktogramm	6	240 €
	Zur Heckwies	400	Piktogramm	16	640 €
	asphaltierter Wirtschaftsweg	1400	Erneuerung der Asphaltdeckschicht	1400	112.000 €
				Summe Einzelposten	
			unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %		6.510 €
			Summe netto		136.710 €
			Mehrwertsteuer 19 %		25.975 €
			Summe brutto		162.685 €
			gerundet ca.		165.000 €

Abbildung 36: Kosten Hauptroute 3

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 4: Dörrenbach/ Werschweiler – Oberlinxweiler - St. Wendel

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück			Piktogramm alle 50 m beidseitig	
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/lfm				
gestr. Markierung:	11 €/lfm/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 4	Auf der Nil	250	Piktogramm	10	400 €
	Zum Tal	240	Piktogramm	10	400 €
	Römerstraße	100	Piktogramm	4	160 €
	Rund-Biech-Straße	100	Piktogramm	4	160 €
	Dorfstraße	200	Piktogramm	8	320 €
	Brückwiesstraße	540	Piktogramm	22	880 €
	Zum Erwesrech	190	Piktogramm	8	320 €
	Wirtschaftsweg (Werschweiler)	1200	Erneuerung der Asphaltdeckschicht	1200	96.000 €
	Saar-Oster-Höhenradweg	3500			
	Keimbachhof	750			
	Verbindungsweg	780			
	Zum Keimbach	900	Bestand: 1,50 m, Gemeinsamen Geh- und Radweg verbreitern 2,50 m	900 m (70€/lfm)	63.000 €
	Brückenbacher Weg	290	Piktogramm	12	480 €
	Mühlenweg	300	Piktogramm	12	480 €
	Wirtschaftsweg (Richtung Panoramaweg)	1450	Asphaltieren (Detailplanung)	1000 m	150.000 €
	L131	1300	fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg, Beleuchtung	1000 m	600.000 €
				Summe Einzelposten	912.600 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	45.630 €
				Summe netto	958.230 €
				Mehrwertsteuer 19 %	182.064 €
				Summe brutto	1.140.294 €
				gerundet ca.	1.150.000 €

Abbildung 37: Kosten Hauptroute 4

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 5: Werschweiler – St. Wendel

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 5	Hirtenstraße	350	Piktogramm	14	560 €
	Wirtschaftsweg	2900	Neuasphaltierung von 1,2 km Schotterweg	1200	240.000 €
	Wendalinushof	50	Piktogramm	2	80 €
	Missionshausstraße	2400	Piktogramm	96	3.840 €
				Summe Einzelposten	244.480 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	12.224 €
				Summe netto	256.704 €
				Mehrwertsteuer 19 %	48.774 €
				Summe brutto	305.478 €
				gerundet ca.	310.000 €

Abbildung 38: Kosten Hauptroute 5

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 6: Niederkirchen/ Hoof – Leitersweiler – Urweiler – St. Wendel

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 6	Vorstadtstraße	200	Piktogramm	8	320 €
	Wirtschaftsweg	4000	Fräs-Flickarbeiten auf ca. 2.500 m ²	2500	87.500 €
	Hohlstraße	560	Piktogramm	22	880 €
	Wirtschaftsweg	1300	Einzelne schadhafte Verbundsteinstellen sanieren	pausch.	15.000 €
	Oberdorferstraße	425	Piktogramm	16	640 €
	Buchwaldstraße (L309)	440	Piktogramm	18	720 €
	Auf Rechling	130	Piktogramm	6	240 €
	Grügelborner Straße	280	Piktogramm	12	480 €
	Wirtschaftsweg	3500	Fräs-Flickarbeiten auf ca. 1.000 m ²	1000	35.000 €
	Roschberger Straße	110	Piktogramm	4	160 €
	Hauptstraße (L309)	1600	Piktogramm	64	2.560 €
	Eisenbachstraße	320	Piktogramm	12	480 €
	geplanter Radweg	700	Neubau Radweg	700 m	500.000 €
	Urweilerstraße	650	650 m Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen	650 m	16.250 €
	Zum Rondell	130	Piktogramm	6	240 €
	Wendalinusstraße	440	350 m Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen	350 m	12.600 €
	Bahnhofstraße	250	Umplanung		
			Summe Einzelposten		673.070 €
			unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %		33.654 €
			Summe netto		706.724 €
			Mehrwertsteuer 19 %		134.277 €
			Summe brutto		841.001 €
			gerundet ca.		845.000 €

Abbildung 39: Kosten Hauptroute 6

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 7: Bubach – Marth

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 7	Krottelbacher Straße	320	Piktogramm	12	480 €
	In der Klaus	150	Piktogramm	6	2.880 €
	Marther Straße	600	Piktogramm	24	960 €
	Auf Dilgeshöf	900	Piktogramm	36	1.440 €
	Osterbachstraße	250	Piktogramm	10	400 €
				Summe Einzelposten	
			unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %		308 €
			Summe netto		6.468 €
			Mehrwertsteuer 19 %		1.229 €
			Summe brutto		7.697 €
			gerundet ca.		8.000 €

Abbildung 40: Kosten Hauptroute 7

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 8: Dörrenbach - Werschweiler – Niederkirchen – Marth – Hoof – Osterbrücken (Route des „Saarland – Radweg“)

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 8	Verbindungsweg (Dörrenbach)	1000	Piktogramm	40	1.600 €
	Frohnhoferstraße	140	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen	140 m	3.500 €
	Kleinbachstraße	320	Piktogramm	12	480 €
	Verbindungsweg	800			
	Zum Tiefenbach	480	Piktogramm	20	800 €
	Paul-Gerhard-Straße	300	Piktogramm	12	
	Verbindungsweg	700	Asphaltieren (Aufgabe LFS Saarland)		
	Paul-Gerhard-Straße	30			
	Im Adsack	450	Piktogramm	18	720 €
	Niederkircherstraße	470	Piktogramm	18	720 €
	Im Kirchenpfad	50	Piktogramm	2	80 €
	Hooper Straße	380	Piktogramm	16	640 €
	Verbindungsweg	1300			
	Neue Straße	430	Piktogramm	18	720 €
	Verbindungsweg	1100	Durchgängige Asphaltdecke herstellen (Aufgabe LFS Saarland)		
	Brückenstraße	110	Piktogramm	4	160 €
	Hofweg	350	Piktogramm	14	560 €
				Summe Einzelposten	9.980 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	499 €
				Summe netto	10.479 €
				Mehrwertsteuer 19 %	1.991 €
				Summe brutto	12.470 €
				gerundet ca.	12.500 €

Abbildung 41: Kosten Hauptroute 8

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Hauptroute 9: Bliesen – St. Wendel

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute 9	Im Elmern	380	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen	380 m	9.500 €
	Flächenbachstraße	500	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen	500 m	12.500 €
	Kirchstraße	340	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm Mittellinie, entfernen	340 m	8.500 €
	St. Wendlerstraße (L134)	950	Innerorts: Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen	420 m	15.120 €
			Außerorts: Beschilderung anbringen, Geh- und Radweg verbreitern 2,50 m	100 m (70€/l/m)	7.000 €
	Am Hottenwald	930	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm, Mittellinie entfernen	450 m	6.750 €
	Verbindungsweg	1500			
	Golfparkallee	1000			
	L133	1100	Geplanter Geh- und Radweg	1100 m	
	Im Schlangenthal	860	Piktogramm	34	1.360 €
				Summe Einzelposten	60.730 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	3.037 €
				Summe netto	63.767 €
				Mehrwertsteuer 19 %	12.116 €
				Summe brutto	75.882 €
				gerundet ca.	76.000 €

Abbildung 42: Kosten Hauptroute 9

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Anschlussroute Baltersweiler / Gemeinde Namborn

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Anschlussroute Baltersweiler Gemeinde Namborn	St. Wendler Straße	1300	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm Mittellinie entfernen	1300 m	32.500 €
	Zur Göckelmühle	820	Piktogramm	32	1.280 €
	Bahnhofstraße / Amselweg	440	Piktogramm	18	720 €
	Wirtschaftsweg Urweiler-Baltersweiler	1050	Neuasphaltierung von 1,05 km Schotterweg	1050	210.000 €
	Dörrwies	570	Piktogramm	24	960 €
				Summe Einzelposten	245.460 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	12.273 €
				Summe netto	257.733 €
				Mehrwertsteuer 19 %	48.969 €
				Summe brutto	306.702 €
				gerundet ca.:	310.000 €

Abbildung 43: Kosten Anschlussroute
Baltersweiler / Gemeinde Namborn

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Nebenroute A: Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Nebenroute A	Werschweilerstraße	1200	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm	1200 m	13.200 €
	Am Hirschberg	500	Einseitiger Schutzstreifen, Piktogramm	500 m	5.500 €
	Parkstraße	30	Umplanung		
	Goethestraße	170	Planung: Einbahnstraße, „Radfahrer frei“		
	Gymnasialstraße	370	Planung: Einbahnstraße, „Radfahrer frei“		
	Am Bosenbach	80	Piktogramm Ampelanlage für Radverkehr erweitern		9.000 €
				Summe Einzelposten	27.700 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	1.385 €
				Summe netto	29.085 €
				Mehrwertsteuer 19 %	5.526 €
				Summe brutto	34.611 €
				gerundet ca.:	35.000 €

Abbildung 44: Kosten Nebenroute A

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Nebenroute B: Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück		Piktogramm alle 50 m beidseitig		
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Nebenroute B	Dortmunderstraße	90	Piktogramm	4	160 €
	Tritschler Straße	350	Piktogramm	14	560 €
	Burbacher Straße	360	Piktogramm	14	560 €
	Essener Straße	140	Einseitiger Schutzstreifen	140 m	1.540 €
	Frankfurter Straße	320	Einseitiger Schutzstreifen	320 m	3.520 €
	Weimarer Straße	900	Piktogramm	36	1.440 €
	Jakob-Stoll-Straße	300	Piktogramm, Gehweg "Radfahrer frei"	12	480 €
	Wirtschaftsweg	550			
	Am Flur	480	Piktogramm	20	8.000 €
				Summe Einzelposten	16.260 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	813 €
				Summe netto	17.073 €
				Mehrwertsteuer 19 %	3.244 €
				Summe brutto	20.317 €
				gerundet ca.:	20.500 €

Abbildung 45: Kosten Nebenroute B

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Nebenroute C: Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Nebenroute C	Jahnstraße	580	Piktogramm	24	960 €
	Wingertstraße	480	Piktogramm	20	800 €
	Verbindungsweg	210			
	Kelsweilerstraße	400	Piktogramm	16	640 €
	Alsfassenerstraße	40	Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen	40	1.440 €
	St. Annenstraße	600	Beidseitiger Schutzstreifen, Mittellinie entfernen		21.600 €
	Schulstraße	400	Piktogramm	16	640 €
	Danzinger Straße	550	Piktogramm	22	880 €
	Verbindungsweg (teilweise Schotterw.)	450	230 m neue Asphaltdecke	230	46.000 €
	Wolverstraße	430	Piktogramm	18	720 €
				Summe Einzelposten	73.680 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	3.684 €
				Summe netto	77.364 €
			Mehrwertsteuer 19 %	14.699 €	
			Summe brutto	92.063 €	
			gerundet ca.	95.000 €	

Abbildung 46: Kosten Nebenroute C

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Nebenroute D: Verteilungsfunktion im Untersuchungsgebiet

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Nebenroute D	Mommstraße	870	Piktogramm	34	1.360 €
	Linxweilerstraße	400	Piktogramme zwischen Kreisel und Schutzstreifen	16	640 €
	Eisenbahnstraße	360	Piktogramm	14	560 €
	Verbindungsweg zum Bahnhof St. Wer	300	Planung gemeinsamer Geh- und Radweg		
	Tholeyerstraße	170	Piktogramm	6	240 €
				Summe Einzelposten	2.800 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	140 €
			Summe netto	2.940 €	
			Mehrwertsteuer 19 %	559 €	
			Summe brutto	3.499 €	
			gerundet ca.	3.500 €	

Abbildung 47: Kosten Nebenroute D

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Nebenroute E: Anschluss an den Wendelinusradweg

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Nebenroute E	Nambornerstraße	420	Piktogramm	16	640 €
	Auf den Eichgärten	460	Piktogramm	18	720 €
	Am Bahnhof	100	Piktogramm	4	160 €
				Summe Einzelposten	1.520 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	76 €
				Summe netto	1.596 €
				Mehrwertsteuer 19 %	303 €
				Summe brutto	1.899 €
				gerundet ca.	2.000 €

Abbildung 48: Kosten Nebenroute E

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Nebenroute F: Alternative Route in Winterbach und Anschluss an den Schaumbergradweg

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Nebenroute F	Im Tälichen	300	Piktogramm	12	480 €
	Am Mercherswald	440	Piktogramm	18	720 €
	Am Gimesberg	350	Piktogramm	14	560 €
	Fichtenstraße	250	Piktogramm	10	400 €
	Tannenstraße	100	Piktogramm	4	160 €
	Wirtschaftsweg bis zur B 269	1300	Erneuerung der Asphaltdeckschicht	1300	104.000 €
	Seiterstraße	360	Piktogramm	14	560 €
	Brunnenstraße	100	Piktogramm	4	160 €
	Höhenstraße	400	Piktogramm	16	640 €
	Radweg	1100			
				Summe Einzelposten	107.680 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	5.384 €
				Summe netto	113.064 €
				Mehrwertsteuer 19 %	21.482 €
				Summe brutto	134.546 €
				gerundet ca.	135.000 €

Abbildung 49: Kosten Nebenroute F

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Nebenroute G: Alternative Route von der City St. Wendel nach Urweiler

Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Nebenroute G	Kurhausstraße	100	Piktogramm	6	240 €
	Wirtschaftsweg (Schotterweg)	330	Asphaltierung auf 3,5 m Breite	330 m	
			Piktogramm	14	67.000 €
	Zum Wendelsgrund	30	Piktogramm	2	80 €
	Wirtschaftsweg	400	Piktogramm	16	640 €
	Kolpingstraße	80	Piktogramm	4	160 €
	Wendelsborn	300	Piktogramm	12	480 €
	Amselweg	220	Piktogramm	10	400 €
	Kapellenweg	230	Piktogramm	10	400 €
	Einmündung in Missionhausstraße		Piktogramm, Abbiegepfeile für Radverkehr als Markierung auf der Fahrbahn	2	400 €
				Summe Einzelposten	69.800 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	3.490 €
				Summe netto	73.290 €
				Mehrwertsteuer 19 %	13.925 €
				Summe brutto	87.215 €
				gerundet ca.	90.000 €

Abbildung 50: Kosten Nebenroute G

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

Kostenschätzung Neuralgische Knotenpunkte:

Knotenpunkt 1	Stückzahl	Summe
gestr. Markierung	241 m	2.651 €
Demarkierung Linien	60 m	840 €
Piktogramme	23	920 €
rote Markierung	264 m ²	16.140 €
Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
Beschilderung	Pauschale	3.000 €
Umprogrammierung Ampelschaltung	Pauschale	15.000 €
	Gesamtsumme	39.051 €
	gerundet	40.000 €
Knotenpunkt 2	Stückzahl	Summe
gestr. Markierung	130m	1.430 €
durchgez. Linien	80 m	1.040 €
Demarkierung Linien	/	- €
Piktogramme	12	480 €
rote Markierung	25 m ²	1.525 €
Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
Beschilderung	Pauschale	3.000 €
	Gesamtsumme	7.975 €
	gerundet	8.000 €
Knotenpunkt 3	Stückzahl	Summe
gestr. Markierung	310 m	3.410 €
durchgez. Linien	190 m	2.470 €
Demarkierung Linien	/	- €
Piktogramme	37	1.480 €
rote Markierung	70 m ²	4.270 €
Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
Beschilderung	Pauschale	3.000 €
Umprogrammierung Ampelschaltung	Pauschale	6.000 €
	Gesamtsumme	21.130 €
	gerundet	21.500 €

Knotenpunkt 4	Stückzahl	Summe
gestr. Markierung	170 m	1.870 €
Demarkierung Linien	/	- €
Piktogramme	14	560 €
rote Markierung	55 m ²	3.355 €
Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
Beschilderung	Pauschale	3.000 €
	Gesamtsumme	9.285 €
	gerundet	9.500 €
Knotenpunkt 5	Stückzahl	Summe
gestr. Markierung	64 m	704 €
Demarkierung Linien	/	- €
Piktogramme	11	440 €
rote Markierung	25 m ²	1.525 €
Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
Beschilderung	Pauschale	3.000 €
	Gesamtsumme	6.169 €
	gerundet	6.500 €

Abbildung 51: Kosten Knotenpunkte

Quelle: Eigene Darstellung, Excel

8 Darstellung der Fördermöglichkeiten

8.1 Bund – Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

Deutlich relevanter als das EU – Förderprogramm ist die aktuelle „Kommunalrichtlinie“ des Bundes: Hier könnte die Stadt St. Wendel aktuell direkt ein entsprechendes Förderprojekt beantragen.

Wer fördert?

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
- Antragstellung über Projektträger
- Förderanträge jederzeit möglich

Wer wird gefördert?

- Gemeinden, Städte und Landkreise
- Kitas, Schulen, Hochschulen
- Betriebe, Unternehmen mit mind. 25% kommunaler Beteiligung
- Einrichtung der Kinder- und Jugendhilfe

Was wird gefördert?

- Errichtung und Umgestaltung von Radverkehrsanlagen
- Frei zugängliche Radabstellanlagen und Mobilitätsstationen
- Beleuchtung und Wegweisung

Wie hoch ist die Förderung?

- Ehemaliger Normalsatz: 40 % bzw. 60 % für finanzschwache Kommunen

Wichtig:

Am **1. August 2020 ist eine neue Fassung der Kommunalrichtlinie (KRL) in Kraft getreten.** Anlass der Neufassung sind die Maßnahmen des Konjunkturpakets der Bundesregierung. Folgende Änderungen ergeben sich (im Vergleich zur Fassung v. 5. Dezember 2019): Für Anträge, die **zwischen dem 1. August 2020 und 31. Dezember 2021** gestellt werden,

- kann die Förderquote um **10 Prozentpunkte** für alle Förderschwerpunkte und Antragstellende erhöht werden (s. Nr. 5 KRL).
- wird die erforderliche **Eigenmittelhöhe** von **15 Prozent** auf **5 Prozent** abgesenkt. Finanzschwache Kommunen sind im genannten Zeitraum von der Pflicht der Erbringung einer Eigenbeteiligung befreit (s. Nr. 6.4 KRL).
- führen **zusätzliche Deckungsmittel** (Drittmittel), die nach Bewilligung (und im o.g. Zeitraum) in das Vorhaben eingebracht werden, nicht mehr automatisch zu einer Ermäßigung der Zuwendung (s. Nr. 6.4 KRL).
- wurde die **Definition zu finanzschwachen Kommunen** angepasst (s. Nr. 5 KRL)
- können zusätzlich 5 % für Kitas, Schulen, Einrichtungen Kinder- und Jugendhilfe, Sportstätten (ausschließlich Fahrradabstellanlagen) bezogen werden.
- ist eine Aufstockung durch das MWAEV möglich.

Einreichungsfrist nach Richtlinie vom 22. Juli 2020:

- Anträge können ab sofort bis zum 31.12.2022 gestellt werden

⇒ **Vor allem die aktuelle Verringerung der Eigenmittelhöhe auf nur noch 5 % macht die Kommunalrichtlinie als Förderprogramm äußerst attraktiv.**

Wo finde ich weitere Informationen?

- <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>
- <https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative-kommunen>

8.2 Bund – Bike + Ride Offensive

Wer fördert?

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und Deutsche Bahn
- Antragstellung über Projektträger Jülich
- Förderanträge jederzeit möglich

Wer wird gefördert?

- Gemeinden und Städte, die an das Schienennetz der Deutschen Bahn angeschlossen sind
- Kitas, Schulen, Hochschulen
- Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe
- Betriebe in mehrheitlich kommunaler Trägerschaft

Was wird gefördert?

- Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen
- Drei Anlagen zur Auswahl

Wie hoch ist die Förderung?

- 40 – 60% über die Kommunalrichtlinie
- 30 – 45% durch das MWAEV
- Deutsche Bahn stellt Flächen zur Verfügung und unterstützt bei der Planung und Durchführung

Wo finde ich weitere Informationen?

- <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride>

8.3 Land – Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und Elektro-Fahrrad-Mobilität (EMOB) und ab 2021 Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB)

Wer fördert?

- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- Förderanträge nicht mehr möglich, da die Richtlinie zum 31.12.2020 ausläuft (→ s. NMOB)

Was wird gefördert?

- Pedelecs und Lastenpedelecs
- Radverkehrskonzepte zur Verbesserung des Alltagsradverkehrs
- Fahrrad-Abstellanlagen mit Ladeeinrichtungen für Pedelecs
- Innovative Projekte im Bereich E-Mobilität
- Fördertatbestände gemäß 2.11.2 der Kommunalrichtlinie

Wie hoch ist die Förderung?

- (Lasten-)Pedelecs 50 % Kosten, max. 1.000 € bzw. 2.000 €
- Radverkehrskonzepte bis zu 80 %, max. 50.000 €
- Abstellanlagen mit min. drei Ladeeinrichtungen bis zu 80 %, max. 50.000 €
- Innovative Projekte bis zu 80 %, max. 50.000 €
- Fördertatbestände gemäß 2.11.2 KRL Aufstockung bis zu 20 %, max. 50.000 €

Wo finde ich weitere Informationen?

<https://lapldelflive01.saarland.de/SID-6B06D451-0AE944E7/emob.htm>

Ab Januar/Februar 2021 wird es eine Nachfolgerichtlinie der EMOB geben, die NMOB (Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland). Neu hinzugekommene Fördertatbestände sind unter anderem Lastenräder sowie Reparatur- und Servicestationen (Angaben unter Vorbehalt, Stand 11/2020).

8.4 Bund und Land – Sonderprogramm Stadt & Land

Die Laufzeit des Programms geht bis zum 31.12.2023, wobei für das Saarland insgesamt 7,7 Mio. € zur Verfügung stehen.

Wer fördert?

- Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- Antragsstart: 1. Quartal 2021

Was wird gefördert?

- Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen (inkl. Markierungslösungen und Radwegebrücken)
- Umgestaltung von Knotenpunkten
- Fahrradabstellanlagen (öffentlich zugänglich)
- Optimierung des Verkehrsflusses

Wie hoch ist die Förderung?

- Bis zu 75 %, bei finanzschwachen Kommunen und Landkreisen bis zu 90 %
- Bis Ende 2021 Regelfördersatz bis zu 80 %
- Bis zu 100 % für Projekte in besonderem Landesinteresse

8.5 Eu – Interreg V A Großregion

Es gibt ein EU – Förderprogramm, das grundsätzlich auch Radverkehrsanlagen fördert, aber alle Projekte müssen einen grenzüberschreitenden Charakter aufweisen: z.B. Grenzüberschreitende Radwege für den Alltagsradverkehr („Mobilität der Grenzgänger“)

- https://www.interreg.de/INTERREG2014/DE/Home/home_node.html

9 Entwicklung einer Marketingkampagne zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt

Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltag ist die Schaffung eines sogenannten positiven "Fahrradklimas" notwendig. Die Rolle des Radverkehrs soll im öffentlichen Bewusstsein gestärkt werden und eine zentrale Position im Gesamtverkehr einnehmen. Akzeptanz, Status und Attraktivität haben in den letzten Jahren vor allem in Verbindung mit dem Freizeitverhalten zugenommen. Der Boom der E-Bikes ist nach wie vor ungebrochen und hat sich aktuell sogar noch deutlich verstärkt. Für die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel besteht dagegen noch ein erheblicher Nachholbedarf.

Zur Schaffung eines positiv besetzten „Fahrradklimas“ müssen sowohl die objektiven Bedingungen des Radfahrens (hierzu trägt die vorliegende Angebotsplanung bei) als auch die subjektiven Rahmenbedingungen verändert werden. Die Bildung des entsprechenden Bewusstseins wird am besten über die individuelle Auseinandersetzung mit dem Radfahren erreicht. Diese Auseinandersetzung muss zielgruppenspezifisch für verschiedene Bevölkerungsgruppen angeboten werden.

Grundsätzlich gilt, dass man zunächst radverkehrsfördernde Maßnahmen umsetzt und dann plakativ in möglichst vielfältiger Weise dafür wirbt.

Zur objektiven und subjektiven Verbesserung des Fahrradklimas haben sich in zahlreichen Städten und Gemeinden vor allem folgende öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen bewährt:

Vorstellung des Radverkehrskonzeptes in einem breit angelegten Pressetermin

- mit Presse, Rundfunk, Fernsehen, ADFC, Radsportvereinen und Bürgern incl. Diskussion/Podiumsdiskussion zu zentralen Themen wie z.B. Radverkehr sicher auf der KFZ-Fahrbahn, Freizeitverkehr, radverkehrsgerechte Gestaltung von Kreuzungen etc.

Gestaltung eines umfassend informierenden Internetauftrittes auf der Homepage der Stadt

- Platzierung auf der Eingangsseite
- Begrüßungstext des Bürgermeisters
- Plakative und leicht verständliche Darstellung der in der Stadt St. Wendel umgesetzten Maßnahmen zum Radverkehr
- Onlinestellung der Radverkehrskarte
- Implementierung eines Online-Mängelreporters incl. Rückmeldungsfunktion der Stadtverwaltung zu den eingehenden Bürgermeldungen

Fahrradbeauftragte/r und Mobilitätsbeauftragte/r

- In der Stadt St. Wendel wird der Radverkehr als Querschnittsthema gesehen und ist dem Umweltbereich zugeordnet
- Eine eigene Stelle eines Fahrradbeauftragten ist hier nicht vorgesehen
- **Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten**

Werbung für den innerstädtischen Radverkehr im öffentlichen Raum zu zentralen Themen wie:

- Maßnahmen an Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs
- Radverkehrsoptimierte Knotenpunkte
- Neue verkehrssichere Führungsformen des Radverkehrs

Erstellung eines Flyers mit den wichtigsten Radverkehrsmaßnahmen analog der Darstellung im Internetauftritt

- kostenlose Verteilung an alle Haushalte

Eröffnungs-Radtouren

- mit Vertretern der Stadt, Bürgern, Vereinen, Medienvertretern etc.

Unterstützung/Stärkung des Umweltverbundes

- Jobticket
- Autostilllegungsprämie

In Schulen

- Installation von funktionalen und überdachten Fahrradabstellanlagen
- Elternabende zur Schulwegesicherheit
- Projektwochen, Exkursionen
- Unterrichtseinheiten zum Thema „Fahrrad“

Sonstiges

- JobRad (Dienstradleasing)
- Anschaffung von Diensträdern für die öffentliche Verwaltung mit Vorbildfunktion
- Regelmäßige Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln – Radeln für ein gutes Klima“

10 Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen und Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungskonzepts

Die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen muss unter Beachtung der Haushaltssituation erfolgen und soll vorrangig im Rahmen von Förderprogrammen realisiert werden.

Es wird empfohlen auf das Netz verteilte, punktuelle Maßnahmen zu vermeiden. Es hat sich als besser erwiesen, stets einen ganzen und möglichst langen Teilabschnitt entlang einer Route anzupacken, da dies einen wirtschaftlicheren Kosten-Nutzen-Effekt erzielt.

Die Kosten der einzelnen Maßnahmen sind in Kapitel 7.1 dargestellt und wurden ohne Förderung berechnet. Grundlage der angegebenen Kosten ist eine entsprechend der Konzept- und Planungstiefe möglichen Schätzungen nach Umfang der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Zusammen mit den zuständigen Akteuren ist die Priorisierung der Maßnahmen und folgender Zeitrahmen festgelegt worden:

- kurzfristig: 2022 – 2024
 - Neubau des Radwegs Oberlinxweiler
 - Radabstellanlagen
 - Vorbereitung markierungstechnischer Maßnahmen (in Abstimmung mit Lfs)
 - Markierungstechnische Maßnahmen der städtischen Straßen (in Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen)
 - Einbahnstraßenfreigabe (in Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen)
 - Start der Marketingkampagne
- mittelfristig: 2025 – 2027
 - Neubau des Radwegs Urweiler
 - Radabstellanlagen
 - Anschlussnutzung/Umgestaltung der beiden DB-Gebäude am Bahnhof in Absprache mit Lfs
 - Markierungstechnische Maßnahmen
 - Bearbeitung der Knotenpunkte