



Stadt Lebach Radverkehrskonzept

Im Auftrag der:

Stadt Lebach

Fachbereich 4

Bauen, Stadtplanung, Umwelt

Michael Wagner

Am Markt 1

66822 Lebach



Bearbeitet von:

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation

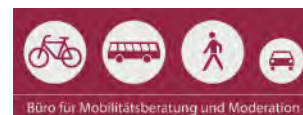
Dipl.-Geograph Maik Scharnweber

Kapellenstraße 8, 54332 Wasserliesch

Tel. (06501) 9207230

maik.scharnweber@bmm-trier.de

www.bmm-trier.de



Autoren:

Maik Scharnweber

Thorsten Ströher

30.11.2021

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis	II
Tabellenverzeichnis	IV
Abkürzungsverzeichnis	V
1 Hintergrund und Ausgangslage	1
1.1 Geographische Gegebenheiten	1
1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft	7
2 Grundlagen Radverkehrsplanung	13
3 Ausgangssituation in Lebach	20
4 Maßnahmen	29
4.1 Einbahnstraßen	112
4.2 Fahrradabstellanlagen	114
5 Kommunikation und Motivation	128
6 Finanzielle Förderung des Radverkehrs	132
Quellenverzeichnis	VI

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Übersicht Lebach	2
Abb. 2 Flächennutzung der Stadt Lebach	3
Abb. 3 Topographisches Profil von Lebach.....	5
Abb. 4 Niederschläge und Durchschnittstemperaturen in Lebach	6
Abb. 5 Schulzentren in Lebach	8
Abb. 6 Schwerbelastete Verkehrsbereiche in Lebach	10
Abb. 7 Modal Split Stadt Lebach	11
Abb. 8 Einwohnerzahlen der Stadtteile Lebachs in der Kartenübersicht	12
Abb. 9 Einseitiger Schutzstreifen an Anstieg	14
Abb. 10 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich	14
Abb. 11 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Straße.....	15
Abb. 12 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen	15
Abb. 13 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen	16
Abb. 14 Querungshilfe in der Prinzipskizze.....	16
Abb. 15 Einfädelungshilfe von Radweg auf Fahrbahn in der Prinzipskizze	17
Abb. 16 Beispiele geeigneter Fahrradhalter	19
Abb. 17 Deutliche Belagsschäden B268 südlicher Ortsausgang Landsweiler	20
Abb. 18 Radweg endet abrupt ohne Überleitung/Querungshilfe	21
Abb. 19 Öffnung der Kapellenstraße in Gegenrichtung	22
Abb. 20 Schutzstreifenmarkierung in der Poststraße.....	22
Abb. 21 Behinderungen auf den Wegen	23
Abb. 22 Radverkehrsnetz Saarland – Ausschnitt Lebach.....	24
Abb. 23 Radverkehrsnetz Saarland - gesamt	25
Abb. 24 Fahrradabteil in der Saarbahn	26
Abb. 25 Abstellanlagen mit Schließfächern & Lademöglichkeit (Stadtwerke und BBZ Lebach)	27
Abb. 26 Ungeeignete Fahrradabstellanlagen.....	28
Abb. 27 Berücksichtigte Elemente in Bestands- und Zielnetz.....	35
Abb. 28 Radverkehrskonzept Lebach - Bestand.....	36
Abb. 29 Radverkehrskonzept Lebach - Vorschläge	37
Abb. 30 Radverkehrskonzept Lebach - Zielnetz	38
Abb. 31 Maßnahmenvorschläge Dörsdorf/Steinbach	41
Abb. 32 Maßnahmenvorschläge Gresaubach/Niedersaubach/Rümmelbach	47
Abb. 33 Maßnahmenvorschläge Aschbach/Thalexweiler	56
Abb. 34 Maßnahmenvorschläge Lebach.....	72
Abb. 35 Maßnahmenvorschläge Lebach Zentrum – City-Zoom	73
Abb. 36 Maßnahmenvorschläge Falscheid/Knorscheid	74

Abb. 37 Maßnahmvorschläge Eidenborn/Falscheid/Landsweiler	101
Abb. 38 Verbot für Fahrzeuge aller Art Höhe der Feuerwehr Lebach im Seminarweg	113
Abb. 39 Problemstellen Kurvenbereich und Parkstände (links) Am Bahnhof	113
Abb. 40 Gut geeignete und gut angenommene Abstellanlagen (BBZ u. Johannes-Kepler-Gymn.)...	114
Abb. 41 Abstellanlagen mit Verbesserungspotenzialen	115
Abb. 42 Auswahl gänzlich ungeeigneter Abstellanlagen	116
Abb. 43 Überholabstände nach StVO	129
Abb. 44 Bisherige Hinweise zu Radwegen auf der Homepage der Stadt Lebach.....	130

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Flächennutzung Lebach	4
Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Stadt Lebach	7
Tab. 3 Bevölkerung nach Stadtteilen	7
Tab. 4 Übersicht Einzelmaßnahmen – Blatt 1 von 3	32
Tab. 5 Übersicht Einzelmaßnahmen – Blatt 2 von 3	33
Tab. 6 Übersicht Einzelmaßnahmen – Blatt 3 von 3	34
Tab. 7 Einbahnstraßen Stadt Lebach.....	112
Tab. 8 Übersicht Fahrradabstellanlagen	117
Tab. 9 Medienkanäle und Veranstaltungsorte in Lebach	128
Tab. 10 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen.....	134

Abkürzungsverzeichnis

Abzwg.	Abzweig
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BBZ	Berufsbildungszentrum
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohnende
F	Fahrbahn
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
G	Gehweg
H.Nr.	Hausnummer
KBA	Kraftfahrzeugbundesamt
KVP	Kreisverkehrsplatz
LfS	Landesbetrieb für Straßenbau
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NMOB	Nachhaltige Mobilität
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OA	Ortsausgang
OE	Ortseingang
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
Rtg.	Richtung
S	Schutzstreifen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
T30	Tempo 30
VCD	Verkehrsclub Deutschland
Verb.	Verbindung
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband
zzgl.	zuzüglich

1 Hintergrund und Ausgangslage

Der Radverkehr erlebt aktuell einen wahren Boom unter dem Eindruck der Coronapandemie und der Verschärfung der Klimakrise. Durch seine Attribute als gleichermaßen umweltfreundliches, flächensparsames, gesundheitsförderndes und verhältnismäßig günstiges Verkehrsmittel gewinnt das Fahrrad immer mehr an Stellenwert – sowohl im Alltags- wie auch im Freizeitverkehr. Dieser Trend wird auch maßgeblich durch den Erfolg und die zunehmende Verbreitung von Pedelecs, also Fahrräder mit Elektromotorunterstützung, befördert. Rund 5 Millionen neue Fahrräder wurden allein im Jahr 2020 verkauft, davon rund 2 Millionen Pedelecs (vgl. ZIV 2021). Auch das Saarland möchte diese Entwicklung unter dem Motto „Fahr Rad. Beweg was.“ unterstützen und fördert u.a. die Erstellung von Radverkehrskonzepten in seinen Kommunen im Rahmen der Richtlinie NMOB-Rad.

Die Stadt Lebach möchte diese Gelegenheit nutzen, um die Bedingungen der Radfahrenden in ihrer Gemeinde zu verbessern. Dem Büro für Mobilitätsberatung und Moderation aus Wasserliesch wurde daher der Auftrag erteilt, ein Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr der Stadt Lebach und ihren elf Stadtteilen zu erstellen.

1.1 Geographische Gegebenheiten

Geographische Lage und Flächennutzung

Die Lage der Stadt Lebach kann als sehr zentral im Saarland beschrieben werden, denn im Stadtteil Falscheid befindet sich der geographische Mittelpunkt des Saarlandes. Aus geographischer Sicht ist die Stadt dem Saar-Nahe-Bergland zuzuordnen. Die Stadt wird in ihren Stadtteilen Aschbach, Thalexweiler sowie dem Stadtzentrum von der Theel durchflossen, welche schließlich südwestlich von Lebach in die Prims mündet.

Folgende Gemeinden befinden sich in unmittelbarer oder mittelbarer Nähe zu Lebach: Tholey im Norden, Marpingen und Eppelborn in östlicher Richtung, Hausweiler und Saarwellingen im Süden sowie Nalbach und Schmelz westlich der Stadt. Die Stadt Lebach bildet selbst ein Mittelzentrum. Weitere in der Nähe gelegene Mittelzentren sind z.B. Saarlouis und Dillingen. Saarbrücken und Trier sind die nächstgelegenen Oberzentren. (vgl. BBSR (2021), S.6).

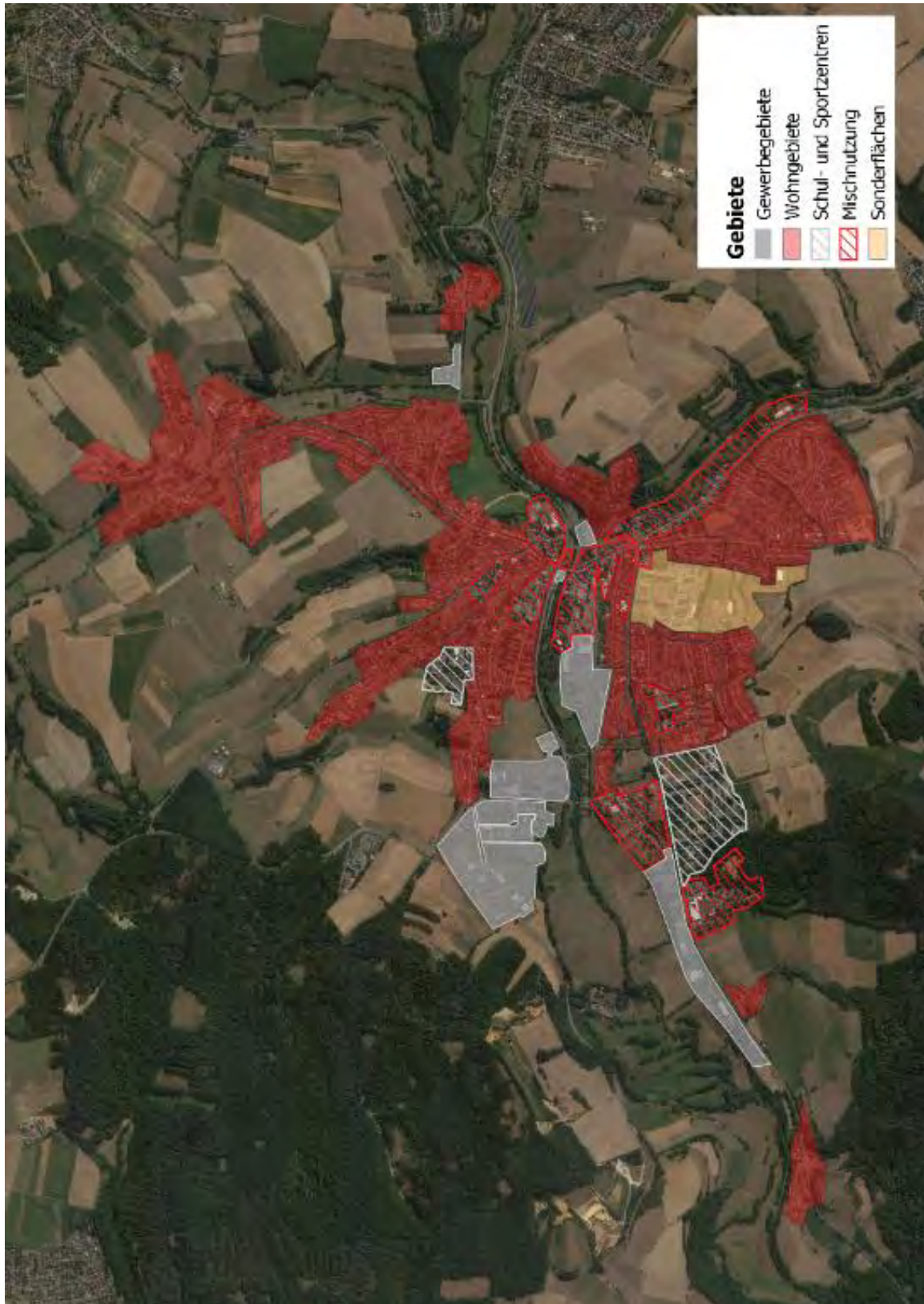
Die Gesamtfläche von Lebach beträgt 64 km², wobei die Mehrheit der Fläche für landwirtschaftliche Nutzung in Anspruch genommen wird. Bei einem Fünftel handelt es sich um Waldflächen, bei einem Zehntel um Siedlungsfläche. Für den Bereich Verkehr werden rund 5% der Gesamtfläche zur Verfügung gestellt (vgl.).

Abb. 1 Übersicht Lebach



Kartengrundlage: Google Satellit

Abb. 2 Flächennutzung der Stadt Lebach



Quelle: Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Google Satellit

Tab. 1 Flächennutzung Lebach

Funktion	Fläche [km²]	Anteil [%]
Gebäude- u. Freifläche	6,7	10,4
Verkehrsfläche	3,3	5,2
Landwirtschaftsfläche	37,2	58,0
Waldfläche	13,8	21,6
Sonstige	3,1	4,8
Gesamt	64,1	100

Quelle: Saarland Statistik (2011).

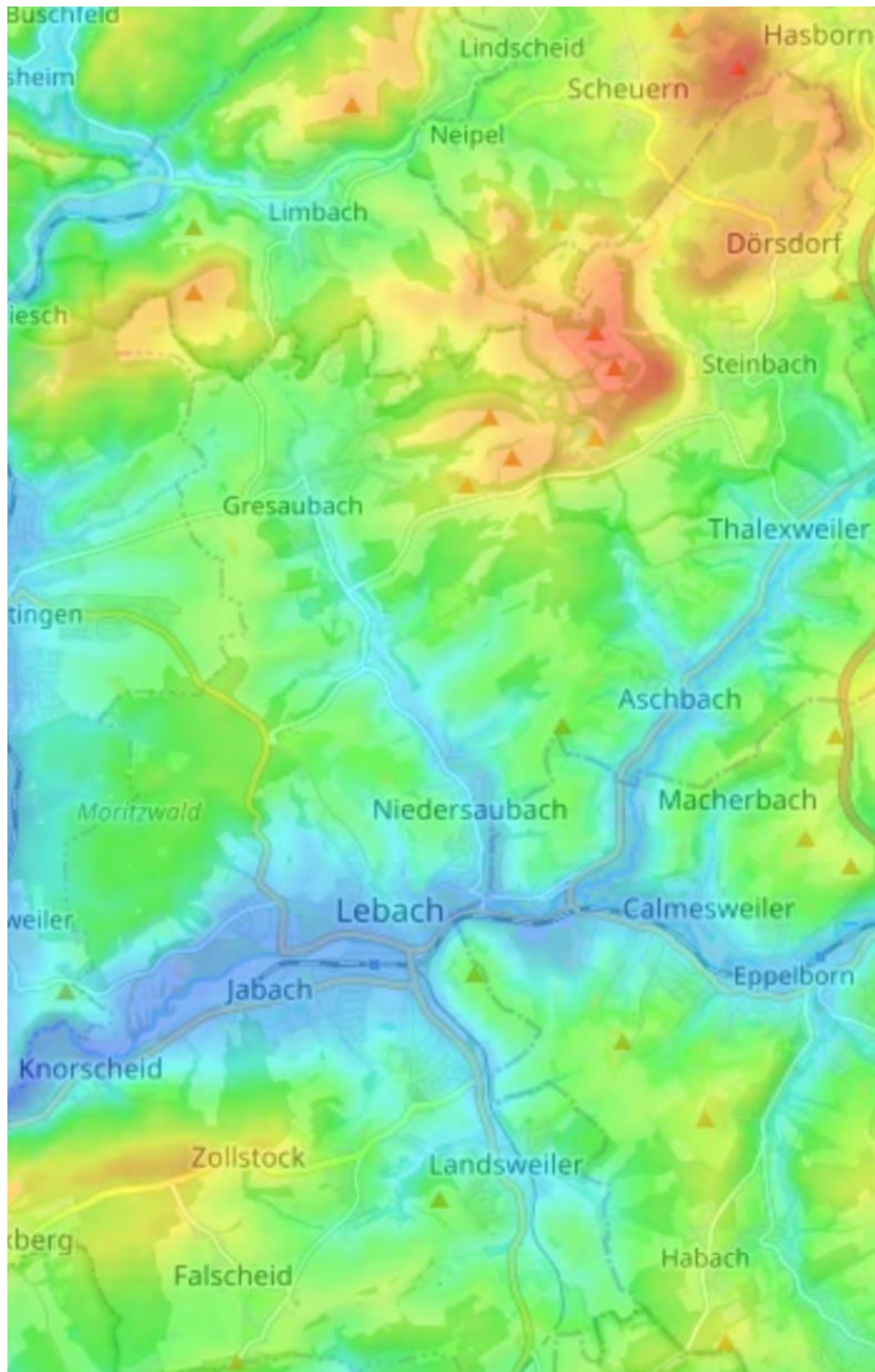
Die Stadt Lebach besteht aus 11 Stadtteilen: Lebach, Aschbach, Dörsdorf, Eidenborn, Falscheid, Gresaubach, Knorscheid, Landsweiler, Niedersaubach, Steinbach und Thalexweiler. Dem gleichnamigen Stadtteil Lebach kommt dabei eine zentrale Versorgungsrolle zu, weil es sich hierbei sowohl um den größten Stadtteil handelt als auch um einen zentralen Anlaufpunkt, da hier viele benötigte Einrichtungen (Rathaus, Schulen, Amtsgericht, ...) sowie Einzelhandel und Gewerbe oder wichtige Infrastruktur (Bahnhöfe, Krankenhaus, Schwimmbad, ...) angesiedelt sind (vgl. Abb. 2).

Topographie

Lebach liegt, wie bereits beschrieben, im Saar-Nahe-Bergland und weist eine insbesondere für den Radverkehr zum Teil anspruchsvolle Topographie auf. Die Höhendifferenz im Gemeindegebiet kann bei Anhöhen von zwischen 210 m und 460 m bis zu 250 Höhenmeter betragen. Westlich des Stadtteils Steinbach befinden sich u.a. die Erhebungen Donnerhübel und Höll mit rund 450 m Höhe. Der Krumme Stein unmittelbar nahe Dörsdorf bringt es auf gleiche Höhe (rötliche Einfärbung in Abb. 3). Im Hauptort Lebach befindet man sich je nach Lage lediglich auf ca. 200 m über Normalnull (bläuliche Färbung in Abb. 3).

So kann der Weg zwischen den Stadtteilen zum Teil anspruchsvoll werden. Die Strecke zwischen Thalexweiler und Dörsdorf beträgt z.B. nur ca. 3,5 km, jedoch müssen auf diesem Weg fast 140 Höhenmeter überwunden werden, d.h. die durchschnittliche Steigung beträgt ca. 4%. Fährt man hingegen von Lebach ins benachbarte Aschbach, sind kaum Höhenmeter zu überwinden. Die Bandbreite variiert sehr stark, es ist folglich stets zu differenzieren, ob z.B. die äußeren Stadtteile wie Steinbach oder Dörsdorf angesteuert werden oder ob man sich z.B. innerhalb von Lebach bewegt. Insgesamt ist die Topographie in Lebach in einigen Teilen für den Einsatz des Rades anspruchsvoll, jedoch nicht unüberwindbar. Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird hier jedoch sehr weiterhelfen.

Abb. 3 Topographisches Profil von Lebach



Quelle: topographic-map.com (o.J.)

Klimatische Bedingungen

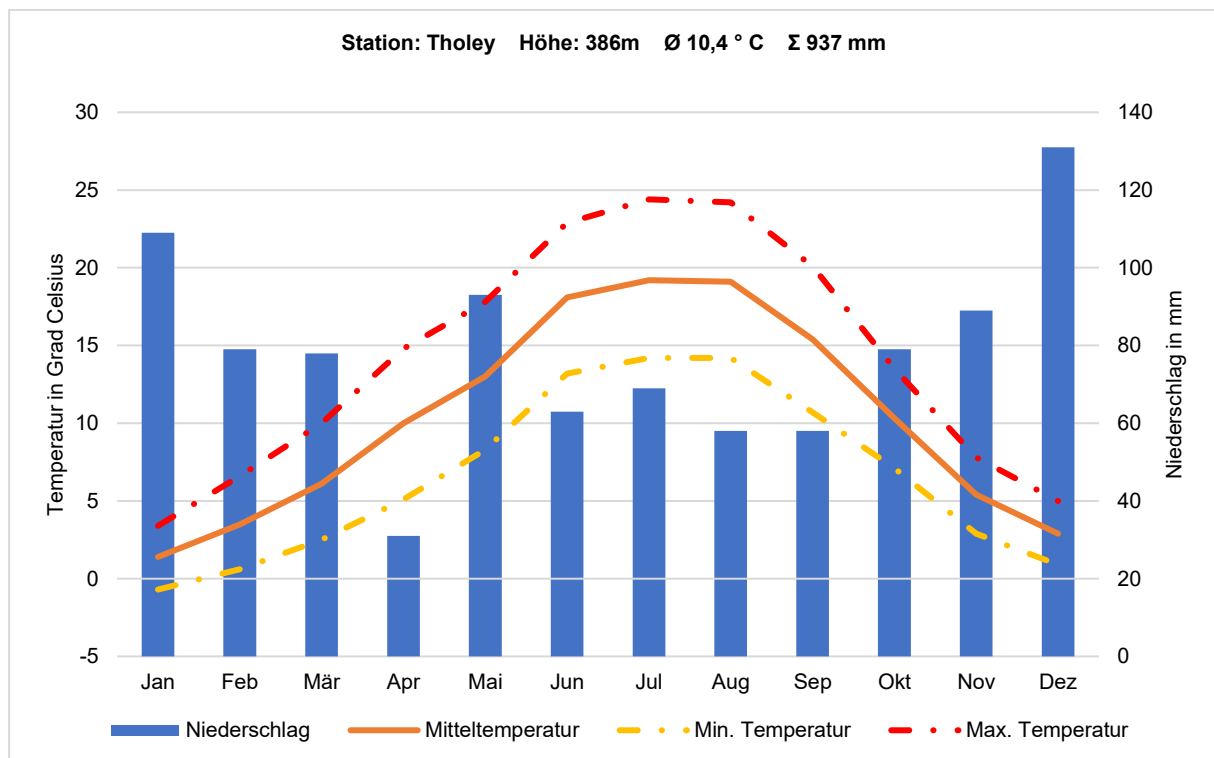
Die Wetterdaten für Lebach stammen aus der Wetterstation Tholey, welche sich in rund 16 km Entfernung befindet. Das Klima in Lebach ist als mild zu bezeichnen. Die Jahresmitteltemperatur lag in den vergangenen 5 Jahren bei 10,4 °C, wobei der Juli mit 19,2 °C den wärmsten und der Januar mit 1,4 °C den kältesten Monat darstellt.

Die stärksten Niederschläge treten im Dezember und Januar mit 131 mm und 109 mm auf, aber auch der Mai ist regenreich. Der April ist mit 31 mm an 10 Regentagen im Durchschnitt besonders niederschlagsarm. Insgesamt fallen im Jahr durch 173 Regentage im Schnitt 937 mm Niederschlag (vgl. auch Abb. 4).

Beim Sonnenschein reicht die Spannweite von lediglich 42 Sonnenstunden im Dezember bis maximal durchschnittlich 258 Sonnenstunden im August. Insgesamt kommt die Sonne an rund 1900 Stunden im Jahr zum Vorschein.

Damit sind gute Voraussetzungen für das Radfahren gegeben. Es wird vereinzelt Tage oder Rahmenbedingungen (z.B. Starkregen oder Eisglätte) geben, die nicht für das Fahrrad als Fortbewegungsmittel geeignet sind, ansonsten sprechen die Wetterverhältnisse jedoch nicht gegen das regelmäßige Pedalieren.

Abb. 4 Niederschläge und Durchschnittstemperaturen in Lebach



Eigene Darstellung. Basis 2016 – 2021. Datenquelle Wetterdienst.de (2021)

1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft

Bevölkerungsstruktur

Nach Daten des Statistischen Landesamtes Saarland wohnen in Lebach rund 19.000 Menschen. Diese teilen sich nahezu paritätisch auf, 51% der Einwohnenden sind männlich, 49% weiblich. Lebach ist die drittgrößte Stadt des Landkreises Saarlouis hinter Saarlouis und Dillingen. Mit lediglich 296 Einwohnenden je km² ist Lebach jedoch vergleichsweise dünn besiedelt (vgl. Tab. 2). Dieser Wert liegt für das nahe gelegene und von der Einwohnerzahl vergleichbare Dillingen bei 900 je km² und auch der Durchschnitt des Landkreises liegt mit 422 je km² deutlich höher (vgl. Statistisches Amt Saarland (2020)).

Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Stadt Lebach

Bevölkerung			Einwohner
insgesamt	männlich	weiblich	je km ²
18.977	9.669	9.308	296

Quelle: Statistisches Amt Saarland (2020). Stand 31.03.2020.

Von den 11 Stadtteilen stellt Lebach selbst mit Abstand den höchsten Einwohneranteil, bei ca. 7.600 Einwohnenden sowie 40%. Es folgen Thalexweiler, Gresaubach, Steinbach und Landsweiler mit je 8% bis 10% Anteil. Immerhin 7 von 11 Stadtteilen weisen vierstellige Bevölkerungszahlen auf. Knorscheid ist mit unter 400 Einwohnenden der absolut kleinste Stadtteil (vgl. Tab. 3).

Tab. 3 Bevölkerung nach Stadtteilen

Bevölkerung	Absolut	Prozent
Lebach	7.610	40%
Aschbach	1.393	7%
Dörsdorf	1.187	6%
Eidenborn	633	3%
Falscheid	512	3%
Gresaubach	1.787	9%
Knorscheid	374	2%
Landsweiler	1.561	8%
Niedersaubach	735	4%
Steinbach	1.613	8%
Thalexweiler	1.839	10%
Gesamt	19.244	100%

Quelle: Stadt Lebach (2021). Stand 31.07.2021

Bildung und Versorgung

In Lebach sind insgesamt 11 Schulen ansässig, darunter 3 Grundschulen, 4 weiterführende Schulen und 3 Förderschulen für verschiedene Schwerpunkte. Insgesamt besuchen fast 4.000 Schülerinnen und Schüler die verschiedenen Bildungseinrichtungen. Besonders hierbei ist die räumliche Ballung der Schulen an zwei Standorten in Lebach. In einem Bereich der Dillinger Straße finden sich 5 Einrichtungen, davon 2 Gymnasien, mit einer Schülerzahl von rund 2.400. Weitere 1.100 Schülerinnen und Schüler müssen in Richtung Mottener Str./Friedensstr./An der Ziegelhütte (vgl. Abb. 5).

Abb. 5 Schulzentren in Lebach



Eigene Darstellung. Datenquelle Stadt Lebach (2021)

Größere gewerbliche Ansiedlungen gibt es lediglich in Lebach selbst. Einer dieser Bereiche befindet sich im Bereich zwischen Lebacher Bahnhof und dem Asiatischen Garten. Hier sind Einzelhandelsgeschäfte zu finden. Im Areal Heeresstraße / Mottener Straße sind neben Geschäften des täglichen Bedarfs vor allem Firmen aus dem Automobilbereich anzutreffen, aber auch der Wertstoffhof der Stadt befindet sich dort. Weiterhin ist noch eine kleine Ansiedlung entlang der Dillinger Straße in Höhe von Knorscheid zu nennen, wo z.B. ein Maschinenbauunternehmen wie auch eine Autoverwertung ihren Sitz haben.

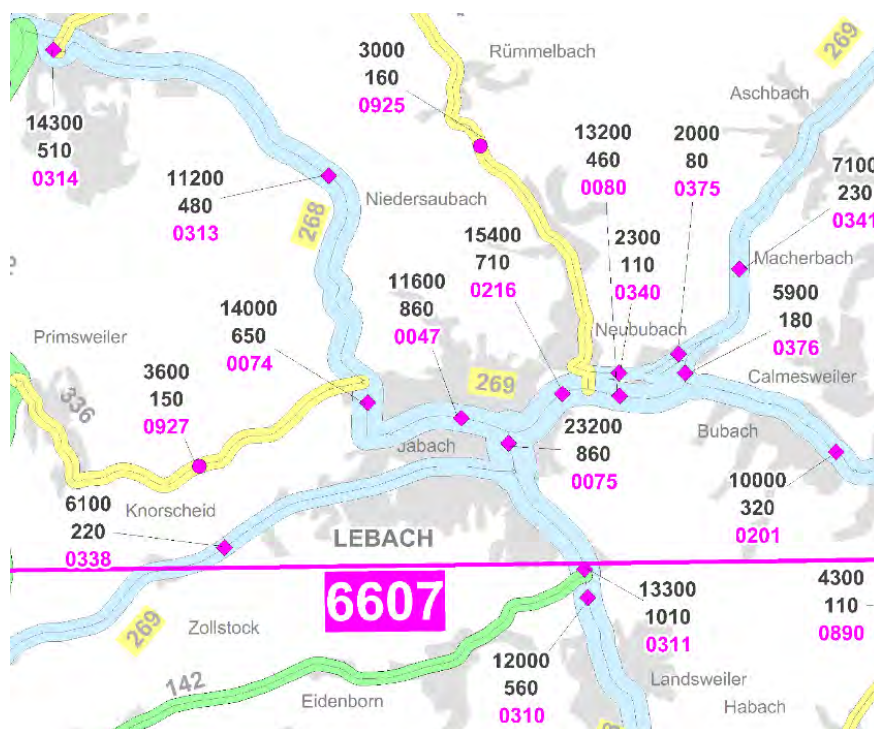
Lebach ist durch die Graf-Haeseler-Kaserne Bundeswehrstandort und beherbergt hier eine Fernmelde- und eine Luftlandeauflärungskompanie (vgl. Stadt Lebach Bundeswehr (o.J.)). In deren Nähe befindet sich zudem die Zentrale Ausländerbehörde und Landesaufnahmestelle des Saarlandes, welche sich um Auslands- und Asylfragen kümmert. Das Caritas-Krankenhaus im Nordosten Lebachs ist ein wichtiger Bestandteil der medizinischen Versorgung. Im Bereich Freizeit und Naherholung gibt es in der Stadt einige Angebotsmöglichkeiten, darunter der Asiatische Garten, das Schloss La Motte, das Festivalgelände Pferderennbahn oder das städtische Hallenbad. Darüber hinaus verfügt Lebach über einige Sporthallen sowie Freizeit- und Sportplätze, die z.B. für Fußball, Tennis oder Boule genutzt werden können.

Mobilität und Verkehr

Lebach wird durch die beiden Bundesstraßen B268 und B269 durchzogen. Die B269 kommt von Südwesten aus Richtung Saarlouis/Nalbach und führt dann in nordöstlicher Richtung durch Knorscheid, Lebach, Aschbach und Thalexweiler. Dort bietet sie eine Anbindung an die Autobahn A1 wahlweise nach Trier oder Saarbrücken. Nach dem Ortsausgang Lebach ist zudem ein Abzweig auf die B10 in Richtung Eppelborn möglich. Die B268 kommt von Bettingen aus nordwestlicher Richtung und führt zunächst durch das Gewerbegebiet „Auf Häpelt“ in Lebach, verschwenkt dann nach Osten entlang der Theel, um schließlich wieder nach Süden abzuknicken. Hierbei wird dann auch Landsweiler durchquert. Die B268 führt u.a. weiter zur Autobahn A8 nach Dillingen/Saarlouis respektive Friedrichsthal.

Die am höchsten belasteten Straßenabschnitte im Stadtgebiet Lebach betreffen allesamt die Bundesstraßen B268 und B269 in und rund um Lebach. Am Knotenpunkt B268/B269 ungefähr Höhe Marktstraße fahren täglich rund 23.000 Kfz, darunter knapp 900 Schwerverkehrsfahrzeuge. 15.000 Fahrzeuge bewegen sich jeden Tag im Abschnitt hinter dem Ortsausgang Lebach und dem Abzweig der L334 von und nach Niedersaubach. Ebenfalls hochbelastet ist die Heeresstraße mit Zählstelle Höhe Gewerbeansiedlungen. Hier beträgt die Verkehrsbelastung 14.000 Kfz pro Tag. Ähnliche Werte verzeichnet auch die B268 Richtung Landsweiler auf Höhe der Südumgehung (vgl. LfS Saarland (2015)).

Abb. 6 Schwerbelastete Verkehrsbereiche in Lebach



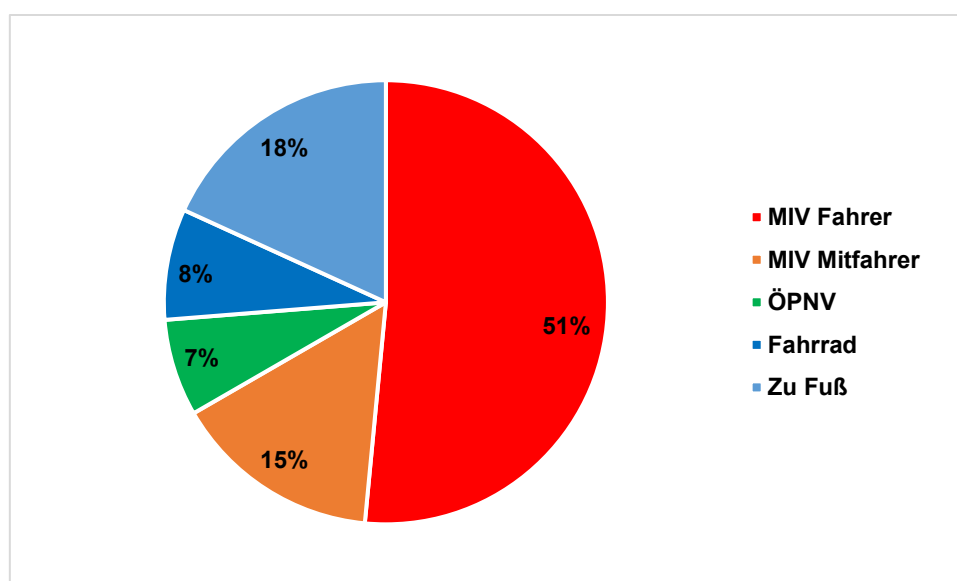
Bildquelle: LfS Saarland (2015)

Lebach wird im Bereich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) u.a. über die Saarbahn angebunden, welche von Lebach über Saarbrücken bis nach Sarreguemines fährt. In der Stadt Lebach gibt es insgesamt 5 Haltestellen: Lebach-Jabach, Lebach, Lebach Süd, Landsweiler Nord und Landsweiler Süd. Zu den Hauptverkehrszeiten wird ein Halbstundentakt angeboten. Für die Fahrt bis nach Saarbrücken Hbf benötigt man rund 50 Minuten (vgl. Saarbahn (2021)). Neben diesem Stadtbahnbetrieb gibt es noch eine Regionalbahnlinie, die vom Unternehmen vlexx betrieben wird.

2021 waren in Lebach rund 12.700 Pkw zugelassen. Damit lag der Motorisierungsgrad, d.h. die Anzahl der Pkw bezogen auf die Einwohnerzahl, bei ca. 659 Pkw je 1.000 EW. Die Stadt Lebach liegt zum Vergleich leicht unter dem Wert seines Landkreises Saarlouis (692 Pkw/1.000 EW) und ungefähr auf dem Niveau des Saarlandes (656 Pkw/1.000 EW). Für die Bundesrepublik Deutschland gesamt liegt der Motorisierungsgrad bei 580 Pkw je 1.000 EW. (vgl. KBA (2021)).

Mobilitäts- und Verkehrsdaten liegen nicht immer präzise für jeden Ort vor, daher werden Städte und Gemeinden, welche ähnliche Raum- und Siedlungsstrukturen aufweisen (Bsp. Großstädte oder ländliche Regionen), zu sogenannten siedlungsstrukturellen Raumtypen zusammengefasst. Damit können Erkenntnisse und Erhebungen aus dem einen Ort auf Orte mit ähnlichen Strukturen übertragen werden. (vgl. BMVI (2020)) Die Stadt Lebach wird hier als „Stadtregion – Kleinstädtischer, dörflicher Raum“ kategorisiert. In einer umfangreichen, deutschlandweiten Mobilitätsuntersuchung wurden u.a. Daten zur Verkehrsmittelwahl erhoben, welche für den Raumtyp Lebachs wie folgt aussehen.

Abb. 7 Modal Split Stadt Lebach



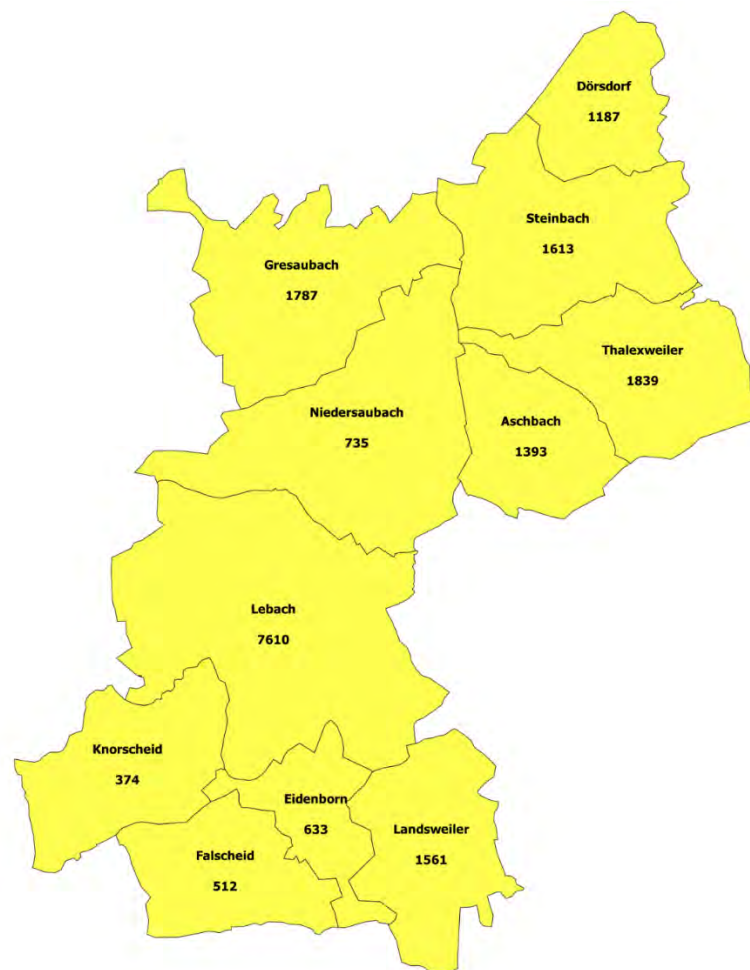
Eigene Darstellung. Datenquelle: MiD (2017). S.47. Abbildung 18.

Zwei Drittel aller Wege werden demnach in Form des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), sprich per Pkw, zurückgelegt. An zweiter Stelle rangieren die Wege zu Fuß mit einem Anteil von rund einem Fünftel. Das Fahrrad wird lediglich in 8% aller Fälle zur Fortbewegung genutzt. Die Nutzung des ÖPNV als Transportmittel ist mit einem Prozentpunkt weniger noch geringer.

Pendlerverflechtungen

Nach Angaben des Pendleratlas gibt es täglich rund 10.000 Pendlerbewegungen. Rund 3.400 Personen pendeln zur Arbeit o.ä. nach Lebach ein, ca. 5.400 Personen sind hingegen Auspendler. Knapp 1.300 Menschen pendeln innerhalb des Stadtgebietes Lebach. (vgl. Pendleratlas (2021)). Eine detailliertere Aufschlüsselung der Pendelnden nach Stadtteilen liegt nicht vor. Daher werden bei den Betrachtungen der Wegebeziehungen vor allem die Einwohnerverhältnisse berücksichtigt (siehe auch Tab. 3).

Abb. 8 Einwohnerzahlen der Stadtteile Lebachs in der Kartenübersicht



Eigene Darstellung. Datenquelle: Stadt Lebach (2021). Stand 31.07.2021

2 Grundlagen Radverkehrsplanung

Im folgenden Unterkapitel sollen einige Grundlagen zur Konzeption von Radverkehrsnetzen sowie typische Netzelemente in aller Kürze dargestellt und erläutert werden. Ein wesentliches Regelwerk und Basis für viele Planungen bildet die ERA, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Netzkonzeption

Radverkehrsplanung beinhaltet ein gutes Angebot zu schaffen, d.h. vorhandene und künftige Quell- und Zielpunkte (z.B. Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, ÖPNV, öffentliche Einrichtungen, etc.) werden über ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz erschlossen. Dies beinhaltet neben innergemeindlichen Verbindungen auch Anschlüsse an Nachbarkommunen oder übergeordnete Radverkehrsnetze. Planerische Lösungen dienen der Beseitigung von Mängeln und Netzlücken und werden in einem Maßnahmenplan zusammengefasst. Die Priorisierung der Umsetzung der Maßnahmen kann dann nach Kriterien wie der Verkehrssicherheit, der Bedeutung für das Gesamtnetz oder der Erschließungswirkung, aber auch Kosten, Finanzierbarkeit oder Zeithorizont bei der Umsetzung erfolgen. (vgl. u.a. ERA (2010), S.1-6 ff.)

Die Netzkonzeption sollte dabei auf folgende Aspekte Wert legen (vgl. ERA (2010), S.1-4):

- Direkte und schnelle Verbindungen
- Sichere Verbindungen
- Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen (z.B. Schüler, Senioren)

Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist eine mögliche Führungsform des Radverkehrs und ist Teil der Fahrbahn. Der Schutzstreifen darf von Kfz nur bei Bedarf (z.B. bei Begegnung mit Bus oder Lkw) befahren werden. Auf dem Schutzstreifen darf nicht geparkt werden und mit Inkrafttreten der Novellierung der Straßenverkehrsordnung auch nicht mehr gehalten werden. Schutzstreifen sind i.d.R. 1,50 m breit, in Ausnahmefällen kann die Breite ein Mindestmaß von 1,25 m aufweisen. Nach derzeitiger Rechtslage dürfen Schutzstreifen nur innerorts angewendet werden (vgl. u.a. ERA (2010), S.3-2 ff.). Schutzstreifen werden in der Regel beidseitig angeordnet und sind grundsätzlich nur in eine Richtung befahrbar. Insbesondere bei Steigungen und geringen Fahrbahnbreiten können sie auch nur auf der bergauf führenden Seite markiert werden. Bergab hat der Radverkehr in diesem Fall die Fahrbahn zu benutzen.

Abb. 9 Einseitiger Schutzstreifen an Anstieg



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind Sonderfahrstreifen für den Radverkehr und für diesen immer benutzungspflichtig und ebenfalls grundsätzlich nur in eine Richtung befahrbar. Der Kfz-Verkehr darf den Radfahrstreifen nicht befahren, lediglich Überqueren zum Ein- und Abbiegen sowie zur Erreichung von Parkständen ist erlaubt. Es ist die Beschilderung mit Zeichen 237 StVO zwingend erforderlich. In Problembereichen kann der Radfahrstreifen außerdem in Rot eingefärbt werden. Die Regelbreite beträgt 1,85 m, kann aber z.B. bei hohen Kfz- oder Radverkehrsstärken auch auf 2,00 m ausgeweitet werden (vgl. u.a. ERA (2010), S.3-4 f.).

Abb. 10 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich



Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Straßen, die dem Radverkehr in besonderem Maße vorbehalten sind. Regelgeschwindigkeit sind 30 km/h. Radfahrende dürfen hier ausdrücklich nebeneinander fahren. Andere Fahrzeugarten, z.B. Kfz-Verkehr oder Anliegerverkehr, können durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Sie müssen aber auch im Falle der Zulassung besondere Rücksicht auf den Radverkehr nehmen und ggf. ihre Geschwindigkeit anpassen. (vgl. u.a. ERA (2010), S.6-2 f.)

Abb. 11 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Straße



Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Einbahnstraßen können für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, sofern keine Sicherheitsgründe dagegensprechen. Dies ist i.d.R. der Fall, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h beträgt und die Fahrgasse mindestens 3,00 m Breite und ausreichend Ausweichmöglichkeiten bietet. Bei Linienbusverkehr oder erhöhtem Lkw-Aufkommen erhöht sich die Mindestbreite auf 3,50 m. (vgl. ERA (2010), S.7-1 ff.)

Abb. 12 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen



Bildquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.)

Ausweisung von durchlässigen Sackgassen

In der Praxis existieren häufig Durchgänge am Ende von Sackgassen, die nicht vom Kfz-Verkehr, jedoch vom Fuß- und/oder Radverkehr passiert werden können. Auch hierfür verfügt die StVO über gesonderte Verkehrszeichen, die solche Stellen und Bereiche ausweisen. Dies kann sich insbesondere für Ortsunkundige als sehr hilfreich erweisen.

Abb. 13 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen

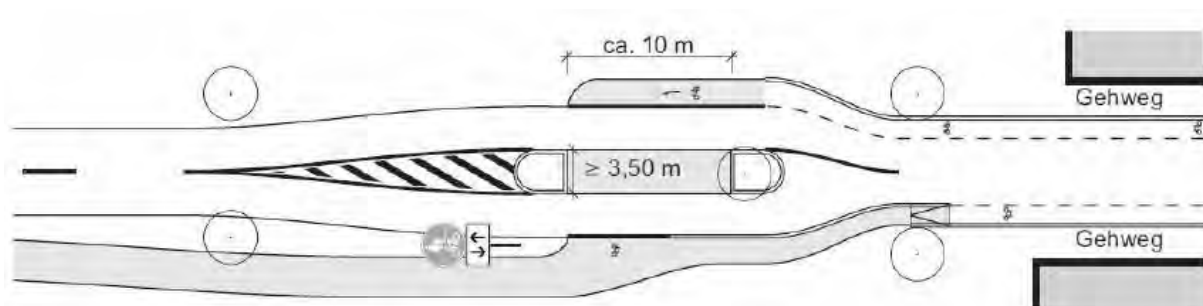


Bildquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.)

Querungs- und Einfädelungshilfen

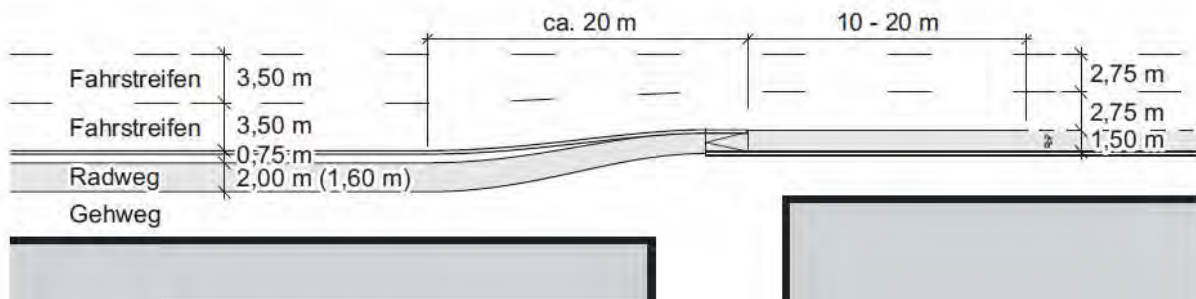
Manchmal müssen Radfahrende Straßen queren, z.B. um an Landstraßen häufig anzutreffende einseitige Zweirichtungsradwege nach Ortsausgang zu erreichen oder kurz vor Ortseingang zu verlassen. Je nach Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung sowie auftretendem Radverkehr sind hier Querungshilfen vorzusehen, um den Vorgang zu erleichtern und sicher zu gestalten (vgl. ERA (2010), S.5-1 ff. u. S.9-16 ff.). Ein ähnliches Instrument ist die Einfädelungshilfe, die zum Einsatz kommt, wenn sich die Führungsform oder Benutzungspflicht ändert, z.B. wenn ein Radweg endet und der Radverkehr auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt wird (vgl. ERA (2010), S.3-9 f.).

Abb. 14 Querungshilfe in der Prinzipskizze



Bildquelle: ERA (2010), S.9-21 Bild 9-11

Abb. 15 Einfädelungshilfe von Radweg auf Fahrbahn in der Prinzipskizze



Bildquelle: ERA (2010), S.3-10 Bild 3-5

Fahrradparken und Fahrradabstellanlagen

Die Anforderungen an eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur enden nicht mit dem Verlassen der Radwege. Um Fahrräder sicher abstellen zu können, müssen Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Bahnhöfen, wichtigen Bushaltestellen, Arbeitsplätzen, Kirchen, Freizeitzielen, Stadt- und Stadtteilzentren und anderen Points of Interest bereitgestellt werden (vgl. ADFC (2019), S. 13; BMVBS (2012), S. 25; FGSV (2012), S. 6 ff.). In dicht besiedelten Wohngebieten, wo Abstellmöglichkeiten zum Teil schwer zugänglich sind (z.B. Keller oder Obergeschosswohnungen) und in deren Umfeld häufig vorwiegend öffentliche Pkw-Stellplätze für Anwohner eingerichtet sind, sollten entsprechende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ebenfalls geschaffen werden (vgl. BMVBS (2012), S. 25).

Abstellanlagen müssen gewisse Kriterien zur sicheren und komfortablen Nutzung erfüllen, von denen die wichtigsten im Folgenden kurz erläutert werden (vgl. ADFC (2011), S. 2 f.; FGSV (2012), S. 12 f.):

- Die Stellplätze müssen ausreichende Parkstandabmessungen aufweisen. Die wichtigsten Maße sind der Achsabstand zwischen parallel aufgestellten Fahrrädern (mind. 70 cm bei ebenerdiger und 50 cm bei höhenversetzter Aufstellung) und die Verkehrsraumbreite zum Manövrieren der Fahrräder beim Ein- und Ausparken (mind. 180 cm).
- Zudem müssen die Anlagen von außen gut einsehbar und gut zugänglich, also fahrend und ohne Barrieren erreichbar, sein.
- Beim Abstellen sollte die Standfestigkeit der Räder gewährleistet sein, sodass ein Wegrollen und ein Umkippen vermieden werden. Hierfür können Schlaufen zur Fixierung angebracht werden.
- Soweit Fahrräder nicht eingeschlossen werden können, sollten sie zur Prävention von Diebstahl sowohl mit dem Vorderrad wie auch dem Rahmen anschließbar sein.
- Grundsätzlich gilt zudem, die Beschädigung von Fahrrädern oder die Verletzung der Nutzenden durch die Vermeidung von scharfen Kanten oder zu eng aufgestellten Elementen vorzubeugen.
- Weitere Aspekte sind Beleuchtung und je nach Bedarf Witterungsschutz.

Die Anforderungen an Abstellanlagen hängen insbesondere von der Zielgruppe ab. An Orten mit langer Parkdauer, wie beispielsweise Schulen, Bahnhöfen, Arbeitsstätten oder Wohngebäuden, sind Überdachungen eher notwendig als an Orten mit kurzfristigem Aufenthalt, wie beim Einzelhandel oder an wetterabhängig frequentierten Einrichtungen wie

Freibädern. An Einzelhandelseinrichtungen besteht hingegen ein erhöhter Flächenbedarf durch mitgeführte Körbe, Packtaschen und Ähnliches. Parkflächen für Fahrradanhänger sind hier außerdem zu berücksichtigen. An Bahnhöfen spielt das Sicherheitsempfinden eine größere Rolle, da das eigene Fahrrad hier sowohl räumlich als auch über einen längeren Zeitraum verlassen wird. Zum Diebstahlschutz können entweder geschlossene Abstellanlagen mit technisch oder personell gesicherter Zugangskontrolle eingerichtet werden oder es kann eine besonders offene Gestaltung mit hoher Einsehbarkeit erfolgen. Zur weiteren Prävention von Diebstahl sind deutlich sichtbare Videoüberwachungen denkbar (vgl. FGSV (2012), S. 7 ff.).

Die Fahrradhalter, die die vielfältigen Grundanforderungen am besten erfüllen, sind Anlehnhalter (vgl. FGSV (2012), S. 13). Der Rahmen liegt hier an mindestens zwei Punkten an und bietet ausreichend Halt. Die einfachste Form hat einen Rohrbügel mit einer Mindestlänge und auf einer Mindesthöhe von je 65 cm (vgl. erstes Foto in Abb. 16). Gute Erfahrungen liegen mit einer Höhe von 80 cm und einer Länge von 80 cm - 130 cm vor. Ein zusätzlicher Unterholm ermöglicht die sichere Befestigung kleinerer Fahrräder. Positivbeispiele sind die seitens des ADFC geprüften Modelle in Abb. 16.

Abb. 16 Beispiele geeigneter Fahrradhalter



Bildquellen: FGSV (2012), S. 13; ADFC (o.J.)

3 Ausgangssituation in Lebach

Die derzeitige Situation des Radverkehrs in Lebach wurde u.a. durch Sichtung und Auswertung vorhandener Unterlagen und Daten und anhand zahlreicher Befahrungen vor Ort analysiert. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse und Eindrücke wurden mit Hilfe einer Vielzahl von Fotos festgehalten und dokumentiert. Bei Bedarf wurden die Maße von Fahrbahnen und Radverkehrsanlagen aufgenommen. Weiterhin wurde ein Bürger-Workshop am 27.09.2021 in Lebach abgehalten, bei dem die Ergebnisse der Konzeption vorgestellt wurden und interessierte Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen und Vorschläge zur Verbesserung des Radverkehrs in Lebach einbringen konnten. Mit rund 20 Teilnehmenden herrschte hier reges Interesse, sodass eine Menge Alltagserfahrung und -expertise im Rahmen des Austausches gewonnen werden konnte und in das finale Radverkehrskonzept fließt.

Wie bereits zuvor angesprochen, herrschen v.a. im Stadtgebiet von Lebach gute Voraussetzungen zum Radfahren, bedingt durch geringe Höhendifferenzen und machbare Distanzen sowie einer Vielzahl von Points of Interest (POI). Hier gibt es auch bereits eine Reihe von Tempo30-Bereichen, die i.d.R. ein gutes Miteinander von Fahrrad und MIV im sogenannten Mischverkehr auf der Fahrbahn ermöglichen. Ansonsten konnten einige positive Beispiele entdeckt werden, bei der die Stadt Lebach bereits Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ergriffen hat. Auf der anderen Seite gibt es auch viele Bereiche mit Verbesserungspotenzial.

Abb. 17 Deutliche Belagsschäden B268 südlicher Ortsausgang Landsweiler



So weisen einige Radwege zum Teil deutliche Belagsschäden bis hin zu tiefen Schlaglöchern auf (Abb. 17). Damit mindern sie Komfort und Fahrgeschwindigkeit für den Radverkehr deutlich und stellen zudem ernsthafte Gefahrenstellen dar. Hinzu kommen grundsätzlich mangelhafte Beläge auf einigen Strecken, wie sehr grobe Schotterungen, was auch im Bürger-Workshop seitens der Bevölkerung thematisiert wurde.

Kritische Situationen oder Unzufriedenheit aus Sicht von Radfahrenden resultieren häufig auch aus Lücken im Wegenetz wie auch fehlenden, unklaren oder ständig wechselnden Führungen. Solche Stellen gibt es auch in Lebach. Im Beispiel (vgl. Abb. 18) endet der benutzungspflichtige Geh- und Radweg in der Dillinger Straße, Höhe einer Autovermietung, abrupt ohne Überleitung/Einfädelung auf die Fahrbahn bzw. Querungshilfe zum linksseitigen Weg. Dieses Problem haben in dem Fall nicht nur die Radfahrenden, sondern insbesondere auch die zu Fuß Gehenden, welche die vielbefahrene Straße dort queren möchten.

Abb. 18 Radweg endet abrupt ohne Überleitung/Querungshilfe



Wichtige Verbindungen und „Lückenschlüsse“ können so auch Einbahnstraßen sein, die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Bei ausreichender Breite und übersichtlicher Führung können Einbahnstraßen in der Regel in Gegenrichtung der Kfz-Fahrtrichtung freigegeben werden. Durch diese einfach und schnell umzusetzende Maßnahme können Wege für Radfahrende verkürzt und beschleunigt werden. Dieses Instrument findet in Lebach bereits an einigen Stellen Anwendung, wie hier am Beispiel der Kapellenstraße. Vorschläge zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen folgen an späterer Stelle.

Abb. 19 Öffnung der Kapellenstraße in Gegenrichtung

Im westlichsten Abschnitt der Poststraße in Lebach wurde beispielsweise ein Schutzstreifen in der Einbahnstraße markiert. Dabei ist durch die Markierung der Piktogramme jedoch unklar, in welche Richtung er zu nutzen ist. So sollten noch Verbesserungen vorgenommen werden, damit zum Beispiel die Nutzung des Schutzstreifens nicht in der falschen Richtung erfolgt. Hierzu weitere Details in den später erläuterten Maßnahmen.

Abb. 20 Schutzstreifenmarkierung in der Poststraße

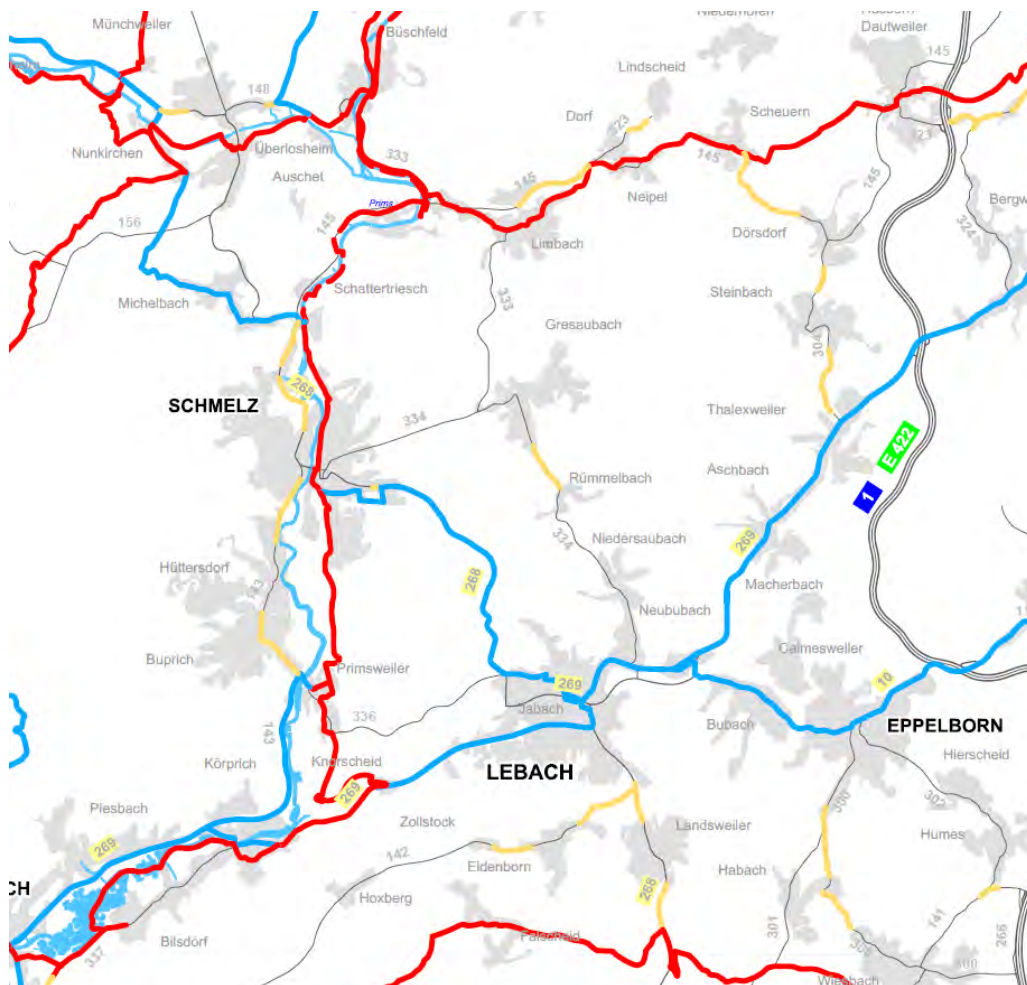
Im Vergleich zu Projekten in anderen Regionen war ebenfalls auffällig, wie verbreitet und geduldet das regelwidrige Parken auf Geh-, Radwegen oder Seitenstreifen stattfindet. Neben Pkw waren beispielsweise in der Zufahrt zum Scherer-Kreisverkehr längerfristig Mülltonnen als Hindernis zu finden. Einen solchen Einwand zum allgemeinen Verhalten im Straßenverkehr in Lebach gab es von Seiten der Bevölkerung auch beim durchgeführten Bürger-Workshop, der neben dem regelwidrigen Parken auch die Aspekte Geschwindigkeitsverstöße und mangelnde Überholabstände thematisierte.

Abb. 21 Behinderungen auf den Wegen



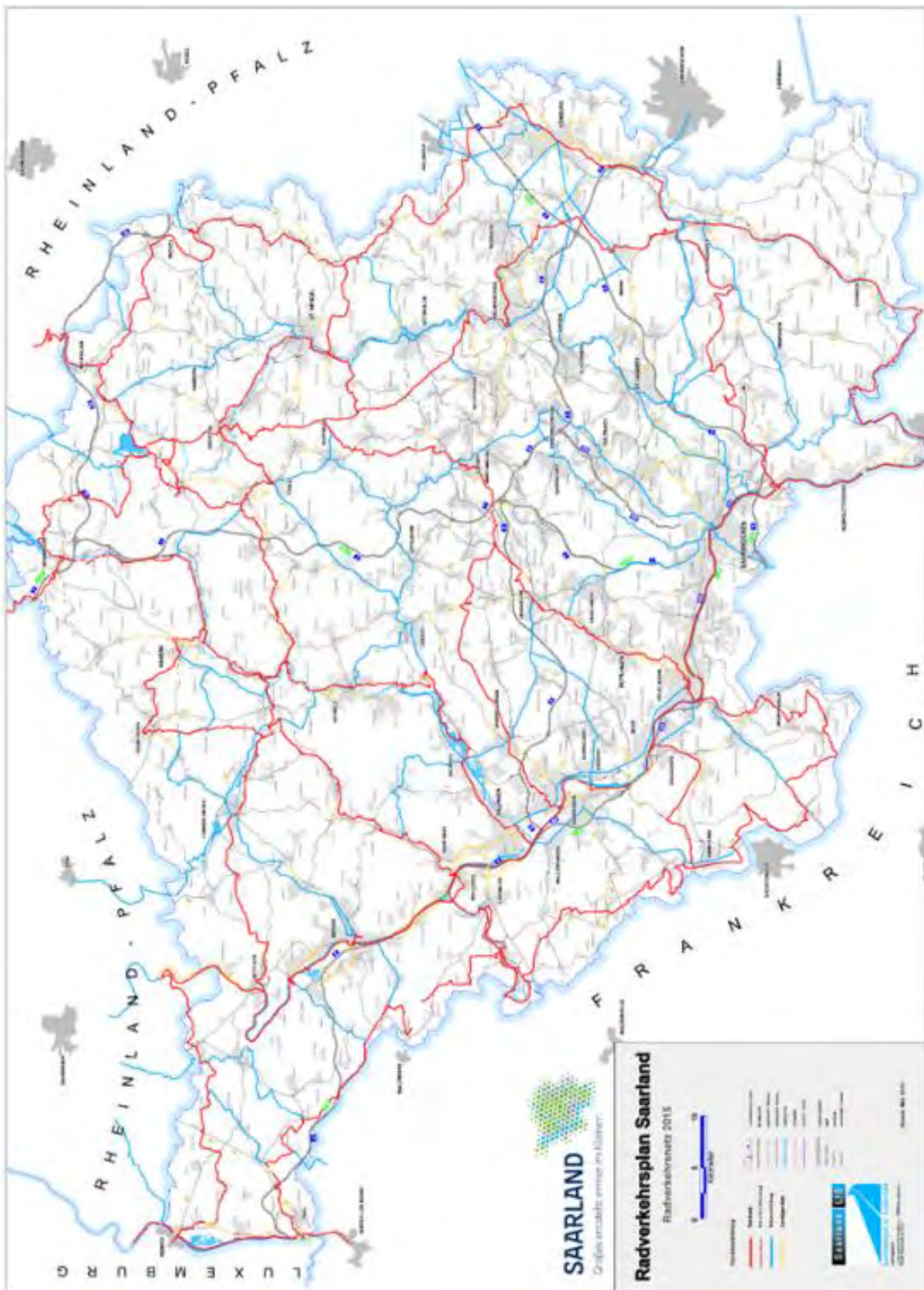
Ein wichtiger Baustein für die Radverkehrsförderung in Lebach ist u.a. die Fortschreibung des Radverkehrsplan Saarland. Der ursprünglich im Jahr 2011 erstellte Plan soll die auf Landesebene und überörtlich notwendige Radverkehrsinfrastruktur umfassen und aktualisiert werden. Es ist ein flächendeckendes Radwegenetz geplant, welches vor allem auch stärker als bisher auf den Alltagsverkehr ausgerichtet ist. Erstellt wird das neue Radverkehrskonzept im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr von der Straßenbauverwaltung des Landes und dem Planungsbüro PGV aus Hannover. Die ersten Ergebnisse sollen Ende 2021 vorliegen. Das aktuelle Radverkehrsnetz des Saarlandes tangiert das Territorium Lebachs nur bedingt. Routen des Basis-Netz (rote Linien) führen im Norden, Westen und Süden am Stadtgebiet Lebach vorbei. Durch das Stadtgebiet inklusive aller Ortsteile sind laut Karte von 2015 nur die Bundesstraßen B 268 von Schmelz nach Lebach und die B 269 von Knorscheid über Lebach nach Thalexweiler als Netzverdichtung vorgesehen (blaue Linien). Bisher sind von diesen Verbindungen nur Teile realisiert.

Abb. 22 Radverkehrsnetz Saarland – Ausschnitt Lebach



Bildquelle: Radverkehrsplan Saarland (2015).

Abb. 23 Radverkehrsnetz Saarland - gesamt



Bildquelle: Radverkehrsplan Saarland (2015).

Bei längeren zurückzulegenden Strecken insbesondere über das Lebacher Stadtgebiet hinaus, oder aus Zeitgründen kann die Kombination von mehreren Verkehrsmitteln attraktiv sein. Ein klassisches Beispiel hierfür ist das Bike + Ride mit der Bahn. Neben tariflichen Aspekten sind Platzprobleme im Waggon bei der Mitnahme von Fahrrädern ein häufiges Problem, welches sich durch den Boom des Radverkehrs noch verschärfen dürfte. Für Lebach und das gesamte Saarland ist hierzu sehr positiv hervorzuheben, dass die Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr außer werktags vor 9:00 Uhr kostenlos ist. Zur Beförderung von Fahrrädern wurde bei der Gestaltung der Fahrradabteile der Bahn u.a. durch Klappsitze einiger Platz für Fahrräder geschaffen (vgl. Abb. 24).

Abb. 24 Fahrradabteil in der Saarbahn



Gute und sichere Abstellmöglichkeiten am Zielort gehören ebenfalls zu den essentiellen Bedürfnissen von Radfahrenden. Ein zusätzliches Upgrade bieten hierbei Schließfächer zum Verstauen von Gepäck oder Gegenständen sowie Akku-Lademöglichkeiten an Ort und Stelle. Solche Bereiche gibt es in Lebach z.B. am Berufsbildenden Zentrum in der Friedensstraße oder vor dem Eingang der Stadtwerke Lebach in der Dillinger Straße. Im Falle der Stadtwerke wurde ein Pkw-Parkplatz umgewidmet, um dort Anlehnbügel zu installieren. Daneben befinden sich Schließfächer, in denen Sachen abgelegt werden können oder der Akku kostenfrei geladen werden kann. Die Nutzung der Schließfächer ist mittels Zahlencode simpel und nutzerfreundlich gehalten. Außerdem gibt es abrundend noch eine Luftpumpe.

Abb. 25 Abstellanlagen mit Schließfächern & Lademöglichkeit (Stadtwerke und BBZ Lebach)



An vielen Örtlichkeiten waren jedoch keine oder nicht anforderungsgerechte Abstellanlagen zu finden. Sehr häufig waren darunter, z.B. vor den Sporthallen in Landsweiler oder Dörsdorf, sogenannte Vorderradhalter vertreten. Bei diesen ist die Möglichkeit zum Anschließen des Rades zum einen mühsam und nicht ausreichend. Zum anderen können die Fahrräder wackeln, fortrollen oder umkippen, was u.a. zur Beschädigung der Radfelge führen kann. Diese im Fachjargon auch „Felgenkiller“ genannten Absteller sind auszutauschen.

Abb. 26 Ungeeignete Fahrradabstellanlagen



4 Maßnahmen

Die Maßnahmen für das Radverkehrskonzept Lebach sind so zusammengestellt, dass sie in der Summe ein möglichst zusammenhängendes Netz zum Radfahren im Stadtgebiet von Lebach inklusiver aller Stadtteile ergeben. Zusätzlich sind die wichtigsten Anschlüsse an die Nachbargemeinden und das saarlandweite Radwegenetz berücksichtigt.

Das Netz ist vor allem auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Es orientiert sich daher weniger an einzelnen Quell- und Zielorten, sondern versucht alle für den Radverkehr wichtigen Relationen zu berücksichtigen. Es wird also nicht in einzelnen Linien gedacht, sondern insgesamt versucht, so viel wie möglich für den Radverkehr herauszuholen.

Dabei wurde bei der Planung sehr darauf geachtet, lokale Details und spezielle Sachverhalte und Bedürfnisse aufzugreifen und zu berücksichtigen. Ein sehr herausragendes Charakteristikum für Lebach ist die große Zahl an Aus- und Weiterbildungseinrichtungen. Es gilt also ganz besonders, auch junge Menschen für das Fahrrad zu begeistern. Prämisse war daher auch, den Radverkehr möglichst sicher zu gestalten. Gleichzeitig ist es aber auch von großer Bedeutung, dass der Radverkehr zügig voran kommt, um gegenüber dem Autoverkehr im Alltag halbwegs konkurrenzfähig zu sein.

Neben den Bedarfen der jungen Menschen wurden auch die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen sich einzubringen. Die eingegangenen Anmerkungen und Ideen wurde alle geprüft und in geeigneter Art und Weise aufgenommen.

Selbstverständlich können nicht alle hilfreichen Wünsche erfüllt werden. Dies liegt grundlegend an der Topographie, an der Siedlungsstruktur und den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen. Darüber hinaus werden nur Maßnahmen vorgeschlagen, denen ein gewisser Bedarf zugrunde liegt und die bezüglich ihres Aufwandes vertretbar erscheinen. Selbstverständlich werden zudem nicht nur die Belange des Radverkehrs berücksichtigt, sondern auch die Bedürfnisse der zu Fuß gehenden sowie von Fauna und Flora.

Bevor auf den nächsten Seiten zunächst das Netz im Überblick dargestellt wird, sollen einige immer wiederkehrende Probleme angesprochen werden. Danach folgt eine Übersichtstabelle mit allen wichtigeren Maßnahmen, bevor die Maßnahmen in Stadtteil bezogenen Karten verortet und kurz textlich erläutert werden. Nach den Maßnahmen im Streckennetz werden die Einbahnstraßen kurz aufgegriffen und abschließend die Fahrradabstellanlagen.

Nach der Vorstellung der Netzkonzeption und der wichtigsten Maßnahmen im städtischen Ausschuss werden zudem für die wichtigsten Maßnahmen die Kosten grob abgeschätzt und alle Maßnahmen bezüglich Zeithorizont und Priorität klassifiziert.

Grundsätzliche Anregungen

Zwischen den Stadtteilen Lebach gibt es bereits eine große Zahl an asphaltierten Wirtschaftswegen. Diese stellen häufig eine gute Verbindung zwischen zwei Ortsteilen dar. Ebenso häufig sind sie allerdings auch in einem schlechten Zustand. Manchmal gilt dies nur für Teilstrecken. Bei den nachfolgenden Maßnahmen wurde auf dieses Thema bedingt eingegangen, da es Daueraufgabe sein sollte, die Wege entsprechend zu pflegen. Für die nächsten Jahre sollte jedoch deutlich mehr Wert auf den Ausbaudeckungsgrad mittels neuer Strecken gelegt werden.



Ebenfalls recht häufig kommt es im Stadtgebiet Lebach vor, dass die Bordsteinkanten, die vom Radverkehr überfahren werden müssen, nicht ausreichend abgesenkt sind. In der Regel sollten Bordsteine mit Radverkehrspassage immer auf Null abgesenkt werden. Neben dem Komfortmangel sorgen nicht ausreichend abgesenkte Bordsteine beim Radverkehr auch immer dafür, dass die Fahrt davor leicht gebremst und verzögert wird. Dies widerspricht jedoch der Maßgabe, querende Straßen möglichst zügig zu queren und den Weg, die Straße wieder frei zu machen. Bei Bedarf können ergänzend taktile Schwellen installiert werden, sofern Sehbehinderte ebenfalls passieren wollen.



Ein nicht so häufiges, aber dennoch ärgerliches Hindernis sind Umlaufsperrn auf Fußwegen, die auch vom Radverkehr relativ gut genutzt werden könnten. Die Umlaufsperrn bzw. Drängelgitter sollten durch einfache Poller oder Stelen ersetzt werden.



Neben den vorab angesprochenen dauerhaften Problemen gibt es jahreszeitlich bedingt jeden Herbst einige vom Laub bedeckte Radwege. Insbesondere nasses Laub ist besonders rutschig und birgt eine hohe Sturzgefahr. Es sollte ein verstärkter Räumdienst an den brisantesten Punkten auf den wichtigsten Strecken organisiert werden.



Als letzter Punkt soll an dieser Stelle nochmals das hohe Aufkommen an Gehwegparkern in Lebach angesprochen werden. Insbesondere in den einzelnen Stadtteilen scheint eine entsprechende Kultur mit wenig Sensibilität für Rad- und Fußverkehr gewachsen zu sein. Hier sollte neben einer geeigneten Kommunikation auch mit einer erhöhten Kontrolldichte gegengesteuert werden.



Tab. 4 Übersicht Einzelmaßnahmen – Blatt 1 von 3

Nr.	Stadtteil	Abschnitt	von - bis	Maßnahme	Länge (m)
1	Dörsdorf	Hasborner Str. (L145)	OA - Abzw. Sportplatz	Ausbau Radweg	1000
2	Dörsdorf	Scheuernstr. (L145)	OA Dörsdorf - Scheuern	Ausbau Radweg	1300
3	Dörsdorf	Scheuernstr. (L304)	OA Dörsdorf - Steinbach	Querung	-
4	Dörsdorf	Im Wäldchen - Sotzweiler Weg	Im Wäldchen - Sotzweiler Weg	Neue Trasse + Asphaltierung	630
5	Steinbach	Hauptstr. (L304)	Am Sonnenhang - Ortsausgang	Gehweg RV frei	230
6	Steinbach	Hauptstr. (L304)	Kirche - Seiterstraße	Markierung (Schutzstreifen bergauf)	200
7	Steinbach	Sotzweiler Weg	Klärwerk - Sotzweiler Weg	Asphaltierung	250
8	Steinbach	Nordring	Achse Gresaubacher Str. - Römerstr.	Neue Trasse + Asphaltierung	2500
9	Gresaubach	Kreuzheckerstr.	OA Kreuzhecker Str. - Limbach	Asphaltierung	700
10	Gresaubach	Schmelzer Str. (L334)	Lebacher Str., Schmelzer Str., Schmelz	neuer Radweg + Diverses	1870
11	Gresaubach	Verbindung Richtung Lebach	Kürbeschstr. - Wirtschaftsweg Windrad	Asphaltierung	1070
12	Gresaubach	Ortskern	Römerstr. 18 - Lebacher Str. 45	neuer Radweg	400
13	Gresaubach	Lebacher Str.	Lebacher Str. - Am Sportplatz	Diverses	800
14	Rümmelbach	Hermannstr. (L334)	OA Rümmelbach - Hermannstr.	Diverses	350
15	Rümmelbach	L334	OA Rümmelbach - Niedersaubach	neuer Radweg	900
16	Niedersaubach	OD Niedersaubach (Antoniusstr./L334)	OE Niedersaubach - Steinheckstr.	neuer Radweg	300
17	Niedersaubach	Zum Schmittenberg	Fußweg Verlängerung Schmittenberg	Umlaufsperr entfernen + Wegabsenkung	270
18	Niedersaubach	Verbindung Niedersaubach - Aschbach	OA Niedersaubach - OE Aschbach	Asphaltierung + Drainage	1600
19	Niedersaubach	Waldgebiet Humesbach - Aschbach	Feldwege um Windräder	Asphaltierung	1600
20	Niedersaubach	Kreuzungsbereich B268/Trierer Str.	Lebach Hahn - Kreuzung	Radwegebau	800
21	Aschbach	Ortsdurchfahrt B269	OE Aschbach Süd - OA Thalexweiler	Markierung (Schutzstreifen beidseitig)	1900
22	Thalexweiler	Schaumburgstr. B269	Mühlenstr. - Am Kump	neuer Radweg	70
23	Thalexweiler	Steinbacher Str.	Itzbachstr. - Steinbacher Str.	Gehweg RV frei	20
24	Thalexweiler	Steinbacher Str.	Schaumburgstr. - Zur Erzkaul	Markierung (Schutzstreifen bergauf)	250
25	Thalexweiler	Verb. nach Steinbach/Steinbacher Str.	Zur Erzkaul - Lebacher Str.	Ausbau Radweg	1000
26	Thalexweiler	Zur Erzkaul/Zur Nachtweide	Zur Erzkaul/Zur Nachtweide	T30 einrichten	300
27	Thalexweiler	Dirminger Str.	B269 - Brücke (Theel)	T30 einrichten	200
28	Thalexweiler	Ortskern Thalexweiler	Dirminger Str. - Schaumburgstr. 61	neuer Radweg	210
29	Thalexweiler	Ortskern Thalexweiler	Friedhofstr. - Hobachstr.	Gehweg RV frei + Wegeverlängerung	230
30	Aschbach	Verb. Thalex. - Aschbach (nördl. B269)	Hobachstr. - Steinstr.	neue Trasse	650
31	Aschbach	Verb. Thalex. - Aschbach (südl. B269)	Hobachstr. - Steinstr.	Ausbau Radweg	1200
32	Aschbach	nördlich B269	In der Hauchschied - Koblenzer Str. 1	neuer Radweg	200
33	Neububach	B269	Abzweig Am Bolzenberg	Neugestaltung Kreuzung + baul. Radweg	200
34	Neububach	Knotenpunkt B269/B10	Knotenpunkt B269/B11	Diverses	1150
35	Neububach	Ortsdurchfahrt Neububach	Höhe Bolzenbergstr.	Neugestaltung Kreuzung	300
36	Neububach	Verbindung Neububach - Lebach	Ortsausgang - Anfang L334	Radwegebau + Markierungen	350

Tab. 5 Übersicht Einzelmaßnahmen – Blatt 2 von 3

Nr.	Stadtteil	Abschnitt	von - bis	Maßnahme		Länge (m)
					(0-5)	
37	Lebach	Tholeyer Str.	L334 - Niedersaubachstr.	Markierung (Schutzstreifen beidseitig)		140
38	Lebach	Tholeyer Str.	Niedersaubachstr. - Marktstr.	Neuordnung Parkstände		1100
39	Lebach	Niedersaubachstr.	Tholeyer Str. - Plückwies	Markierung (Schutzstreifen bergauf)		210
40	Lebach	Verbindung nach Schmelz/Trierer Str.	Ortsausgang - Abzw. Hahn	Radwegebau		700
41	Lebach	Verbindung nach Schmelz/B268	Abzw. Trierer Str. - Krankenhaus	Neu-/Ausbau/Asphaltierung Teilstücke		2500
42	Lebach	Nordwesten	Heeresstraße Gästehaus bis B268	Neubau und Asphaltierung		450
43	Lebach	Lebacher Westen	Heeresstr. - Seminarweg	Fahrradstraße + Seminarweg RV frei		270
43	Lebach	Lebacher Westen	Feldweg Straße der Weisen Rose	Asphaltierung		470
44	Knorscheid	Knorscheid	Körpericher Str. Bahntrasse	Diverses (Querungshilfen etc.)		
45	Knorscheid	Teichanlagen	Bahntrassenradweg - L143	Asphaltierung oder wassergeb. Decke		600
46	Lebach	Dillinger Str.	Höhe Tennis/Bowling Center	Querungshilfe		-
47	Lebach	Dillinger Str.	Wanderparkplatz - Jahnstr.	Heckenschnitt + Bordsteinabsenkungen		1000
48	Lebach	Dillinger Str.	Johannes-Kepler-Gymnasium	Umgestaltung Einfahrtsbereich		40
49	Lebach	Dillinger Str.	LSA-Fußgänger JK-Gym. - Seminarweg	RV in beide Richtungen zulassen		50
50	Lebach	Dillinger Str.	Einmündung Schlesier Str.	Vorfahrt RV im Einmündungsbereich		-
51	Lebach	Dillinger Str.	Einmündungsbereich Jahnstr.	neue Radverkehrsführung		-
52	Lebach	Jahnstraße	Jahnstraße	T30 + Freigabe in Gegenrichtung		240
53	Lebach	Dillinger Str.	Dörrenbachstr. - Scherer KVP	Schutzstreifen beidseitig		700
54	Lebach	Saarbrücker Str.	Marktstr. - Scherer KVP	Markierung o. Führung auf Bordsteinen		270
55	Lebach	Scherer KVP	Scherer KVP	umlauf. Geh-/Radweg, Wegfall Rechtsab.		-
56	Lebach	Pickardstr.	Scherer KVP - KVP Marktstraße	Verbreiterung Unterführung		60
57	Lebach	Pickardstr.	KVP - Am Bahnhof	Öffn. Einbahnstr. + Schutzstreifen		60
58	Lebach	Marktstr.	KVP - Anfang Pickardstr. - B269	Schutzstreifen beidseitig		100
59	Lebach	Marktstr.	KVP unter B268 - KVP Pickardstr.	Schutzstreifen beidseitig		60
60	Lebach	Fußgängerzone	Fußgängerzone	Öffnung 19:00 Uhr - 11:00 Uhr		160
61	Lebach	Nahversorgung Auf dem Graben	KVP - Abzwg. Auf dem Graben	Radwegausbau		130
62	Lebach	B268	Heeresstr. - KVP Poststraße	Zweirichtungsradweg, Leitplanke		200
63	Lebach	Poststraße	KVP - Heeresstr.	Radfahrstreifen, Wegfall Parkstände		220
64	Lebach	B268	KVP Poststr. - Am Markt	Radwegebau und -ausbau		900
65	Lebach	Bahnhof	Gleisquerung Poststraße - Am Bahnhof	Geh - und Radweg + Brücke (Variante A)		100
65	Lebach	Bahnhof	Gleisquerung Poststraße - Am Bahnhof	neue Trasse E-Werk, Geh-/Radweg Gleise		370
66	Lebach	südl. Wohngeb. U. Lebach West	Lindchesdell - Schubertstr.	neue Trasse		350
67	Lebach	An der Südumgehung/L142	An der Südumgehung/L143	Aufhebung Benutzungspf. + Verbreit. Weg		700
68	Lebach	Saarbr. Str. - B268 Rtg Heusweiler	Scherer KVP - Ortsausgang	Markierung (Schutzstreifen beidseitig)		1100
69	Lebach	Umfahrung Saarbrücker Str.	Scherer KVP - Lebach Süd	Ausbau Trasse		700

Tab. 6 Übersicht Einzelmaßnahmen – Blatt 3 von 3

Nr.	Stadtteil	Abschnitt	von - bis	Maßnahme	Länge (m)
70	Landweiler	Verbindung Lebach/B268	OA Lebach - OE Landweiler	Radwegausbau + Querungshilfen	600
71	Landweiler	Ortsdurchfahrt B268	Heusweiler Str.	Markierung (Schutzstreifen bergauf)	400
72	Landweiler	Achse Stangenw. - Sägewerk	Zum Sägewerk - B268	neue Trasse	70
73	Landweiler	östliches Wohngebiet	Dornheckstr. - Am Sägewerk	neue Trasse	600
74	Landweiler	westliches Wohngebiet	St. Barbara Str. - Eidenborner Str.	neue Trasse	200
75	Landweiler	Verbindung nach Heusweiler (B269)	Durchbruch Harbacher Str. - Heusw. Str.	Asphaltausbess. + Neubau Brücke (Var. A)	1700
75	Landweiler	Verbindung nach Heusweiler (B269)	Harbacher Str. - Schützenhaus	Asphaltausbesserung + Neuasphaltierung	2100
75	Landweiler	Verbindung nach Heusweiler (B269)	Wirtschaftsweg parallel zu Gleisen	Asphaltausbesserung + Neuasphaltierung	2050
76	Landweiler	Verbindung nach Habach	Zum Stangenwald - Zu den Eichenstangen	Asphaltierung + neue Trasse	1700
76	Landweiler	Verbindung nach Habach	Habacher Str. - Zum Steinhaus	Asphaltierung + neue Trasse	1300
77	Landweiler	Verb. nach Schwalbach u. Puttlingen	Windrad Anhöhe - L339	Asphaltierung	1200
78	Eidenborn	Ortsdurchfahrt Eidenborn	Provinzialstr./L142	Schutzstreifen bergauf + Querungshilfen	800
79	Eidenborn	Verbindung nach Lebach	Ortsausgang - Saarlouiser Str.	Radwegausbau + zus. Maßnahmen	200
80	Eidenborn	Verbindung nach Zollhaus	OA Eidenborn - OE Zollhaus	Radwegausbau + zus. Maßnahmen	600
81	Eidenborn	Verb. Rtg. Lebach West/Schulstandort	Zum Schäferberg - Schlesierallee	Asphaltierung oder Neubau Trasse	700
82	Falscheid	Verbindung Eidenborn	OA Eidenborn - OE Falscheid	Radwegeausbau	850
83	Falscheid	Verb. Saarw./Saarlandradwegenetz	Wald - Einmündung RAG Gelände	wassergebundene Decke	1200

Netz und Strecken

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde das Straßennetz der Stadt Lebach im Hinblick auf den Radverkehr untersucht und erfasst. Das Bestandsnetz wird in den Karten in Blautönen dargestellt und unterscheidet in erster Linie Bereiche mit niedriger Geschwindigkeit (Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte und Tempo-30-Bereiche) in hellerem Blau sowie Bereiche mit Radverkehrsanlagen (Schutz- und Radfahrstreifen, straßenbegleitende und selbstständig geführte Radwege) und Mischverkehr in dunklerem Blau. Die Vorschläge, die unterbreitet werden, um ein flächendeckendes Radverkehrsnetz (Zielnetz) zu realisieren, sind in der Farbe Lila gehalten und unterscheiden sich je nach Typ in der Linienart, z.B. eine rechteckig gestrichelte Linie für neu zu errichtende Radwege. Hinzu kommen Querungshilfen, Brücken und Unterführungen in einem rosa Farbton. Hier sind bei den Querungshilfen auch Einfädelungen des Radverkehrs von straßenbegleitenden Radwegen auf die Fahrbahn inbegriffen.

Abb. 27 Berücksichtigte Elemente in Bestands- und Zielnetz



Abb. 28 Radverkehrskonzept Lebach - Bestand

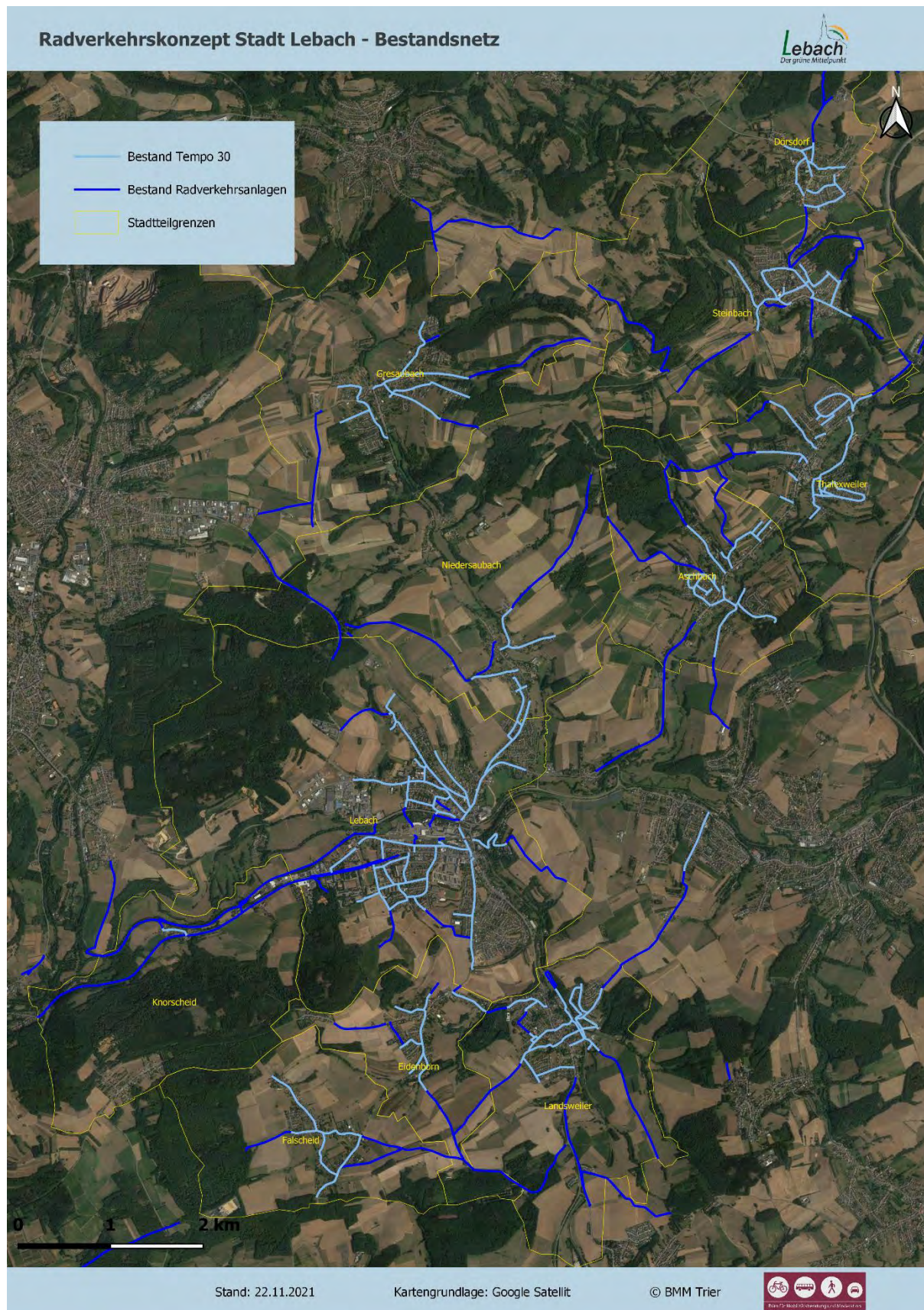


Abb. 29 Radverkehrskonzept Lebach - Vorschläge

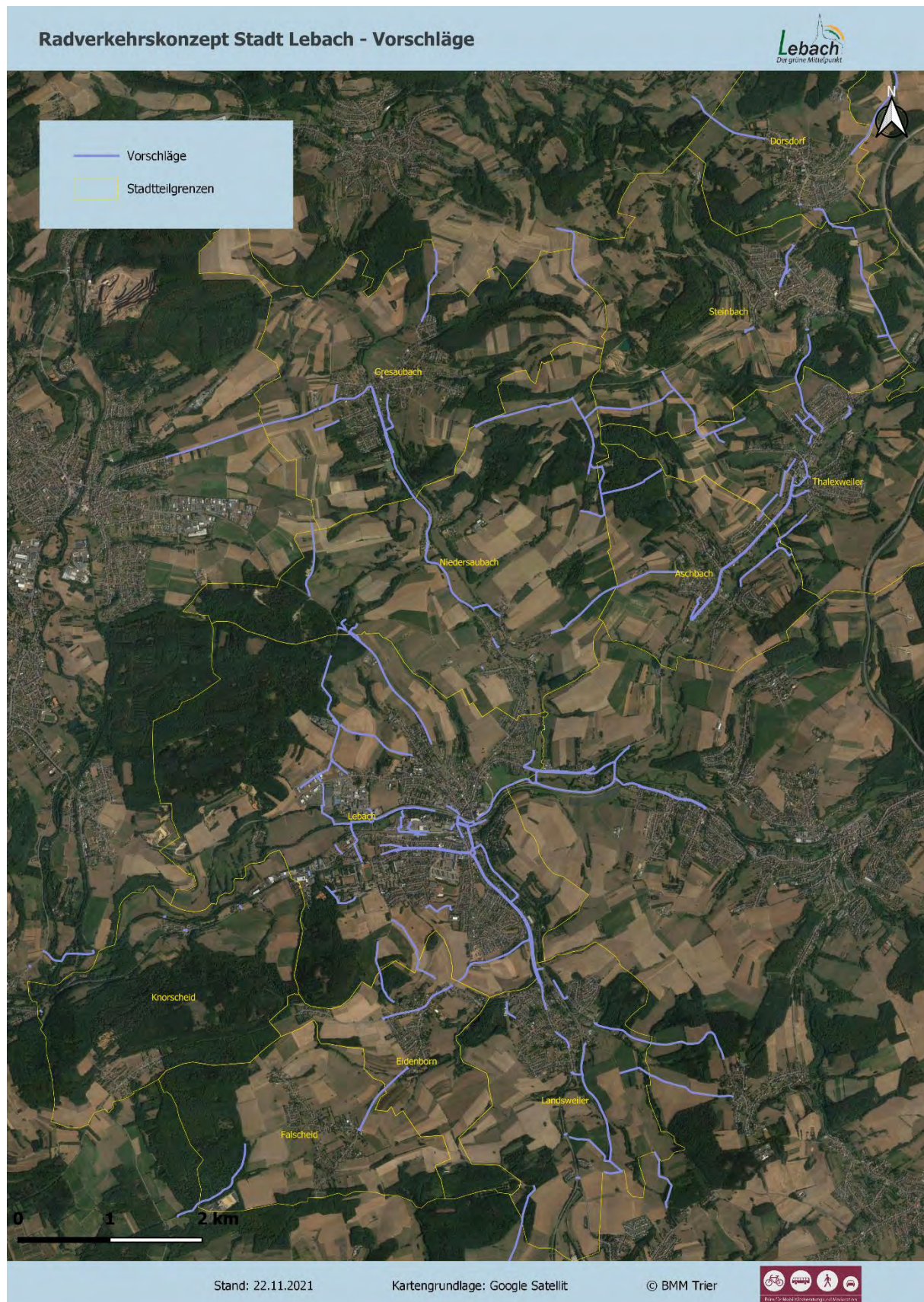
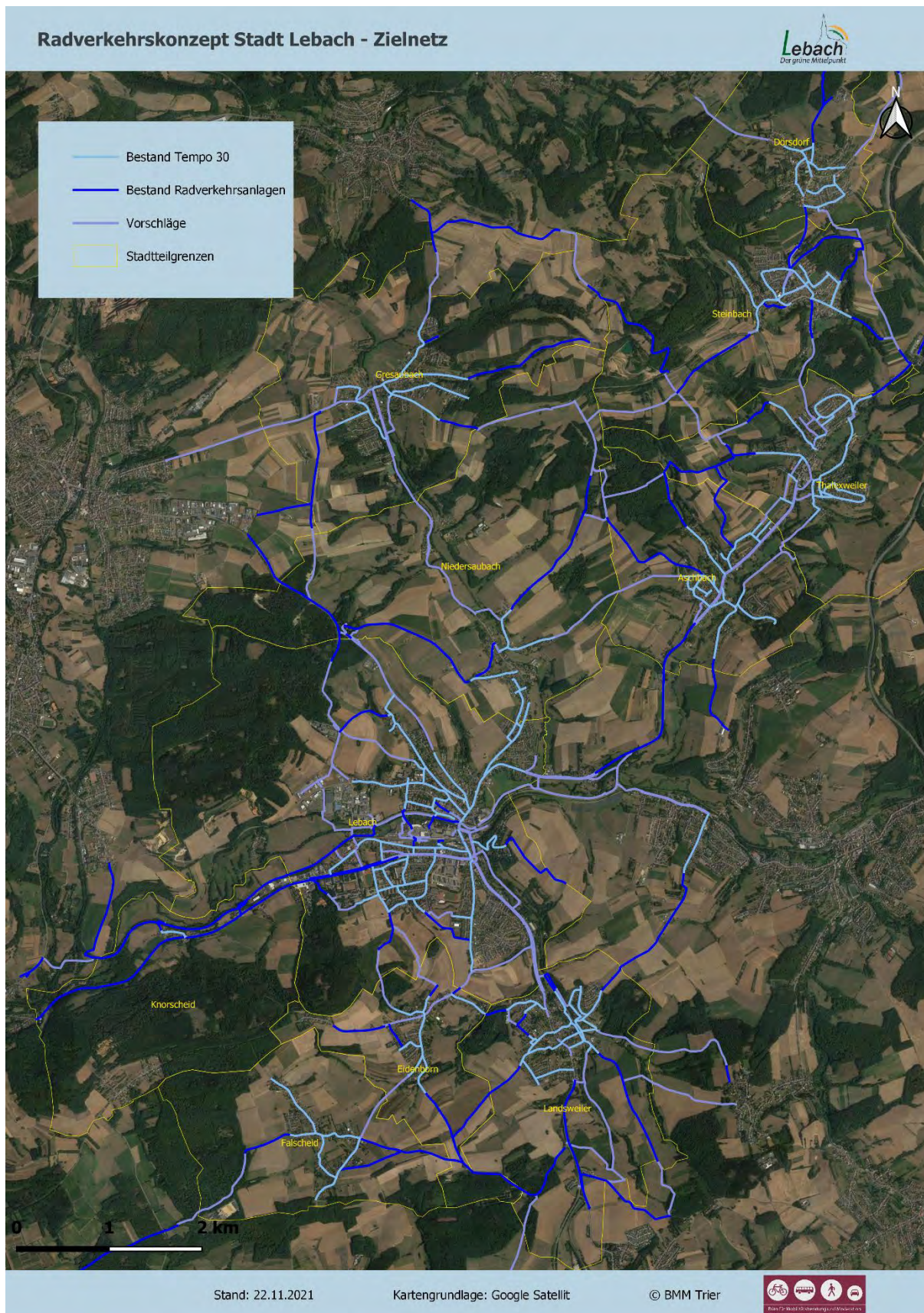


Abb. 30 Radverkehrskonzept Lebach - Zielnetz

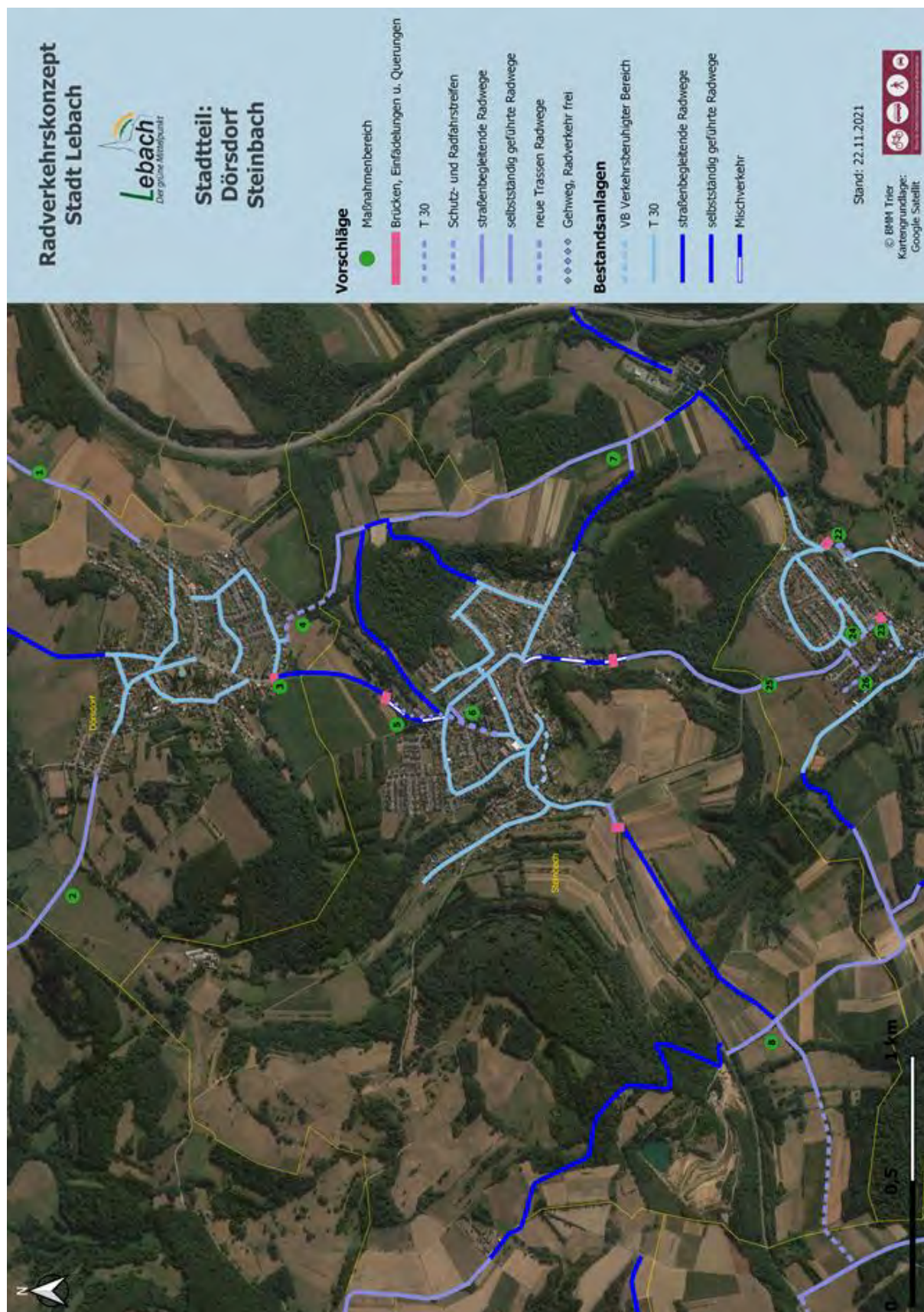


**Stadtteilkarten
und
Einzelmaßnahmen**

Dörsdorf

Steinbach

Abb. 31 Maßnahmenvorschläge Dörsdorf/Steinbach



Dörsdorf

- 1) Hasborner Str. (L 145): Verbindung nach Hasborn, Ortsausgang – Sportplatz Hasborn, Länge 1.000 m, bestehender Seitenstreifen östl. Seite zu schmal, kein Sicherheitsstreifen
- ➔ Ausbau auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m
 - ➔ provisorische Alternative: Verbreiterung des Seitenstreifens um 1,00 m und Leitplanke inkl. Leitpfosten mit notwendigem Mindestabstand zu Fahrbahn
 - ➔ Querungshilfe installieren



- 2) Scheuernstr. (L 145): Verbindung nach Scheuern, Ortsausgang – Ortseingang Scheuern, Länge 1.300 m, bestehender Seitenstreifen westl. Seite zu schmal, kein Sicherheitsstreifen
- ➔ Ausbau auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m
 - ➔ provisorische Alternative: Verbreiterung des Seitenstreifens um 1,00 m und Leitplanke inkl. Leitpfosten mit notwendigem Mindestabstand zu Fahrbahn
 - ➔ Querungshilfe installieren
 - ➔ In Dörsdorf temporäres T 30 ausweiten



- 3) Scheuernstr. (L 304): Verbindung nach Steinbach, Ortausgang Dörsdorf, bisher ungesicherter Übergang von Fahrbahn zu straßenbegleitendem Radweg für Radverkehr in Fahrtrichtung Steinbach
➔ Querungshilfe installieren
- 4) Neue Verbindung nach Steinbach und Thalexweiler: Im Wäldchen – Hubertusstraße in Steinbach
➔ Neuer Radweg über Wiese (300 m) und Feldweg (330 m) bis Abzweig Hubertusstraße
➔ Bestehenden Feldweg asphaltieren bis Einmündung Sotzweilerweg



Steinbach

- 5) Hauptstr. (L 304): Verbindung nach Dörsdorf, Ortsausgang Steinbach – Am Sonnenhang, bisher ungesicherter Übergang von Fahrbahn zu straßenbegleitendem Radweg für Radverkehr in Fahrtrichtung Dörsdorf und keine Radverkehrsführung bergab entlang Friedhof (erhebliches Gefälle)

- ➔ Ortsausgang / Anfang Radweg Querungshilfe installieren
- ➔ Radverkehr bis Am Sonnenhang bergab auf Fahrbahn führen
- ➔ bergauf entlang Friedhof Fußweg mit Radverkehr frei



- 6) Hauptstr. (L 304): Am Sonnenhang – Anfang T 30, Länge 200 m, Fahrbahnbreite 6,50 m, Gefälle etwa 5 % Rtg. Kirche

- ➔ bergauf Schutzstreifen bis Anfang Fußweg RV-frei



- 7) Sotzweilerweg: Anschluss ab Kurve Richtung Klärwerk grober Schotterweg
 ➔ bis Feldweg Dörsdorf – Thalexweiler asphaltieren (250 m)



- 8) Nordring: keine vollständige Verbindung nach Gresaubach, Länge 2.500 m zu überarbeiten
- ➔ Bau Anschlussradweg Gresaubacher Str. bis Abzw. Wirtschaftsweg entlang Nordring
 - ➔ Installation Querungshilfen Gresaubacher Str. und Nordring
 - ➔ Wirtschaftsweg südl. Nordring asphaltieren, bis Abzw. Rtg. Niedersaubach verlängern
 - ➔ ab Abzweig Niedersaubach Verbindung zu Nordring asphaltieren
 - ➔ Parallel Nordring bis Abzw. Gresaubach neuen straßenbegleitenden Radweg bauen
 - ➔ Querungshilfe installieren
 - ➔ Feldweg Abzweig Nordring Rtg. Thalexweiler asphaltieren
 - ➔ Abzweig vom Wirtschaftsweg Nordring Rtg. Niedersaubach: bestehende Feldwege asphaltieren, entlang Windräder vollständig asphaltieren (850 m)

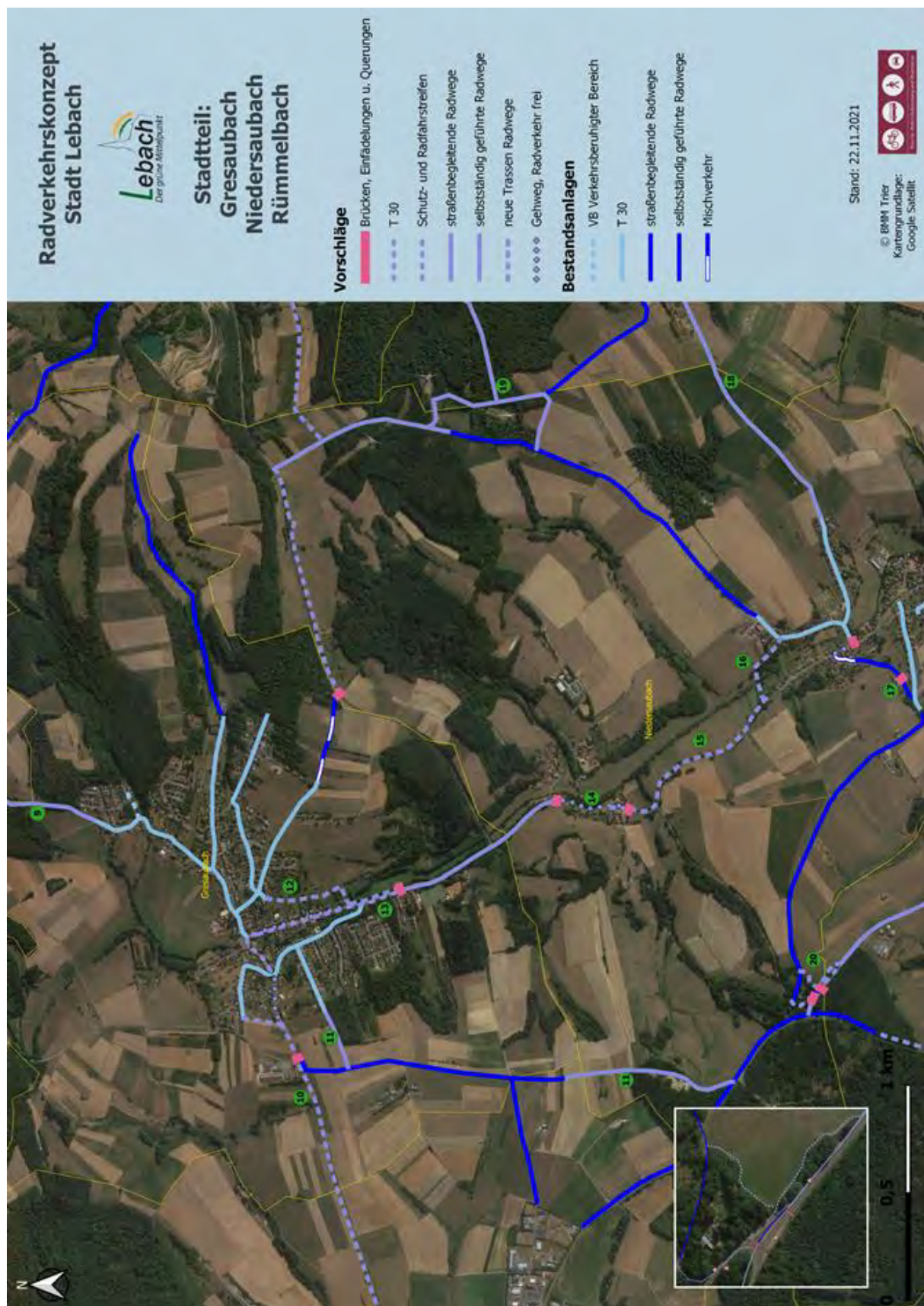


Gresaubach

Rümmelbach

Niedersaubach

Abb. 32 Maßnahmenvorschläge Gresaubach/Niedersaubach/Rümmelbach



Gresaubach

9) Verbindung nach Limbach: Verlängerung Kreuzhecker Str. (1.300 m) nur auf Limbacher Seite asphaltiert

➔ bestehenden Feldweg bis Anschlussstelle nach Limbach asphaltieren (700 m)



10) Verbindung nach Schmelz: ab Kurve Lebacher Straße bis Ortsausgang Schmelzer Str. bisher keine Radverkehrsführung und starke Steigung

➔ Kurve Lebacher Str. & Anfang Schmelzer Str. bis Abzwg. Äppelbergstr. T 30 (250 m)

➔ Äppelbergstr. - Siedlungsende bergauf Gehweg RV frei, bergab RV auf Fahrbahn

➔ Siedlungsende bis Abzwg. L 333 Rtg. Limbach neuen straßenbegl. Radweg (170 m)

➔ Ab Abzwg. L 333 bis Schmelz neuen straßenbegleitenden Radweg (1.700 m) + Querungshilfe Ortseingang Schmelz



11) Verbindung nach Lebach: Verlängerung Kürbeschstr. und Wirtschaftsweg auf Höhenrücken teilweise nicht asphaltiert (2.000 m bis B 268)

- ➔ bestehenden Feldweg Verlängerung Kürbeschstr. asphaltieren (270 m)
- ➔ bestehenden Feldwegabschnitt entlang Windrad vor B 268 asphaltieren (800 m)

12) Ortskern: bisher keine Verbindung des östlichen mit dem südlichen Ortsteil

- ➔ neuer Radweg ab Römerstraße 18 über Wiesenaue entlang Bach bis Lebacher Str. Nr. 45 (400 m), gegenüber Umweg über Lebacher Straße 350 m gespart und sicherer unterwegs



- 13) Lebacher Str.: Lebacher Str. bis Ortsausgang (Am Sportplatz) keine Radverkehrsanlagen (800 m), Fahrbahn 6,50 m – 7,00 m, Fußweg östl. Seite
- ➔ Fahrtrichtung Süden Schutzstreifen (1,50 m)
 - ➔ Fahrtrichtung Norden ab Am Sportplatz bis H.Nr. 49 (300 m)
 - ➔ Fahrtrichtung Norden ab H.Nr. 49 Fußweg auf 2,50 m verbreitern und für RV freigeben (500 m)
 - ➔ Südl. Ortsausgang bestehenden Radweg bis H.Nr. 52 auf westl. Straßenseite verlängern und dort Lebacher Str. queren, weil östl. Seite starke Böschung



Rümmelbach und Niedersaubach

14) Hermannstr. (L 334): Verbindung Gresaubach – Niedersaubach (350 m), Ortsausgang Rümmelbach, bisher ungesicherter Übergang von Fahrbahn zu straßenbegleitendem Radweg für Radverkehr in Fahrtrichtung Gresaubach und keine Radverkehrsführung durch Rümmelbach entlang Hermannstr.

- ➔ Ortseingang / Ende Radweg Querungshilfe installieren
- ➔ Westl. Fußweg auf 3,00 m ausbauen und Radverkehr in beide Richtungen zulassen
- ➔ T 30 ab H.Nr. 6A bis Ortsausgang + Querungshilfe installieren



15) Verbindung Rümmelbach - Niedersaubach (L 334): keine Radverkehrsanlage (900 m)

- ➔ ab Ortsausgang Rümmelbach neuer, separater Radweg entlang L 334 (östl. Seite) bis Niedersaubach (900 m)
- ➔ Ortseingang Niedersaubach neue Querungshilfe



16) Ortsdurchfahrt Niedersaubach (Antoniusstr./L 334): keine Radverkehrsanlage in L 334 möglich, da zu schmal (6,00 m)

- ➔ ab Ortseingang Niedersaubach neuer Radweg über Wiesen und Saubach bis Steinheckstr., ab dort bereits T 30
- ➔ Antoniusstr. Abschnitt Zum Schmittenberg – Steinheckstr. auf westl. Seite neu Gehweg Radverkehr frei

17) Zum Schmittenberg: der Fußweg in der Verlängerung der Straße Zum Schmittenberg nur bedingt für Radverkehr geeignet (270 m)

- ➔ Umlaufsperrle entfernen und bei Bedarf durch Poller ersetzen
- ➔ extreme Steigung kurz oberhalb Straße Zum Schmittenberg etwas abflachen (Weg tiefer legen)

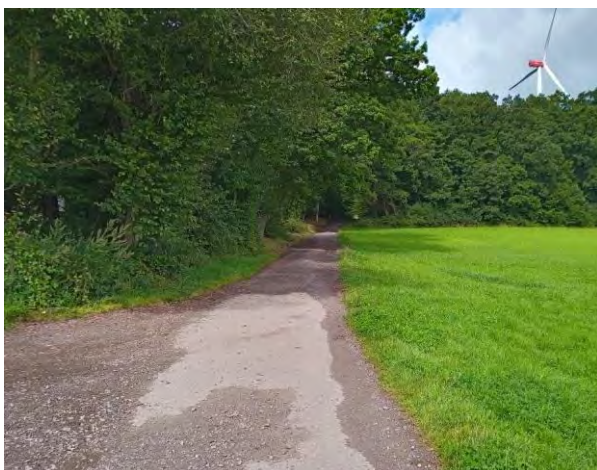
18) Verbindung Niedersaubach - Aschbach: Wirtschaftsweg über Marienstation, asphaltiert, aber Belag marode und teilweise Probleme mit Wasserabfluss (1.600 m)

➔ ab Ortsausgang Niedersaubach / Ende Zur Eiche bis Ortseingang Aschbach asphaltieren, Belag verbessern, Drainage legen



19) Waldgebiet Humesbach – Aschbach: mehrere vorhandene Feldwege im Wald um die Windräder herum

➔ einzelne Verbindungsstücke asphaltieren, um diverse diagonale Verbindungen zwischen Gresaubach, Rümmelbach, Niedersaubach, Aschbach, Thalexweiler und Steinbach zu schließen, insgesamt 1.600 m



- 20) Kreuzungsbereich B 268 / Trierer Str.: in Trierer Straße bis Hahn und weiter bis Lebach sind beidseitig Schutzstreifen markiert, mit einer durchgehenden Breite von 1,25 m dürften diese Schutzstreifen nur innerorts auf kurzen Abschnitten markiert werden, außerorts sind Schutzstreifen nach derzeitigen Regelwerken nicht zulässig, sollten sie dennoch eingesetzt werden, müssten sie mind. die Regelbreite von 1,50 m eher noch breiter sein
- ➔ von Lebach Hahn kommend Bau eines durchgehenden, straßenbegleitenden Radwegs auf der östlichen Seite der Straße (800 m), kurz vor dem Anschluss nach Rümmelbach ist detailliert zu prüfen, ob bzgl. des zur Verfügung stehenden Platzes im Seitenraum geführt werden kann oder hinter die Bäume auf das Feld ausgewichen werden muss, theoretisch Installation einer Querungshilfe nördliches Ende des neuen Radwegs (Parkplatz), um dem Radverkehr Queren von der B 268 aus Richtung Süden auf den neuen Radweg zu ermöglichen, Aufstellen von Schildern Achtung RV kreuzt
 - ➔ Anschluss des Radwegs am südlichen Ende des Parkplatzes am Privatgrundstück vorbei an den Wirtschaftsweg nach Niedersaubach
 - Alternativ hierzu Anschluss des Radwegs auf der Straße nach Rümmelbach, um die Kurve herum, diese Variante wird nicht bevorzugt, da sie etwas umwegiger ist, vor allem aber einer zusätzlichen Querung Bedarf (nach Kurve Rtg. Rümmelbach) und damit die bereits unübersichtliche Situation mit den zwei Kreuzungen und der Kurve noch deutlich unsicherer machen würde
 - ➔ Anschluss des Radwegs an die B 268 mit straßenbegleitendem Radweg zwischen Straße nach Rümmelbach und B 268, sollte diese Verbindung installiert werden, kann die neue Querungshilfe am Parkplatz und dortigem Radweganfang entfallen, es wäre dann aber von Lebach Krankenhaus kommend darauf hinzuweisen, dass zunächst die Trierer Str. und die Straße nach Rümmelbach überquert werden sollen, um den neuen Radweg zu erreichen, grundsätzlich dürfte diese Relation kaum genutzt werden

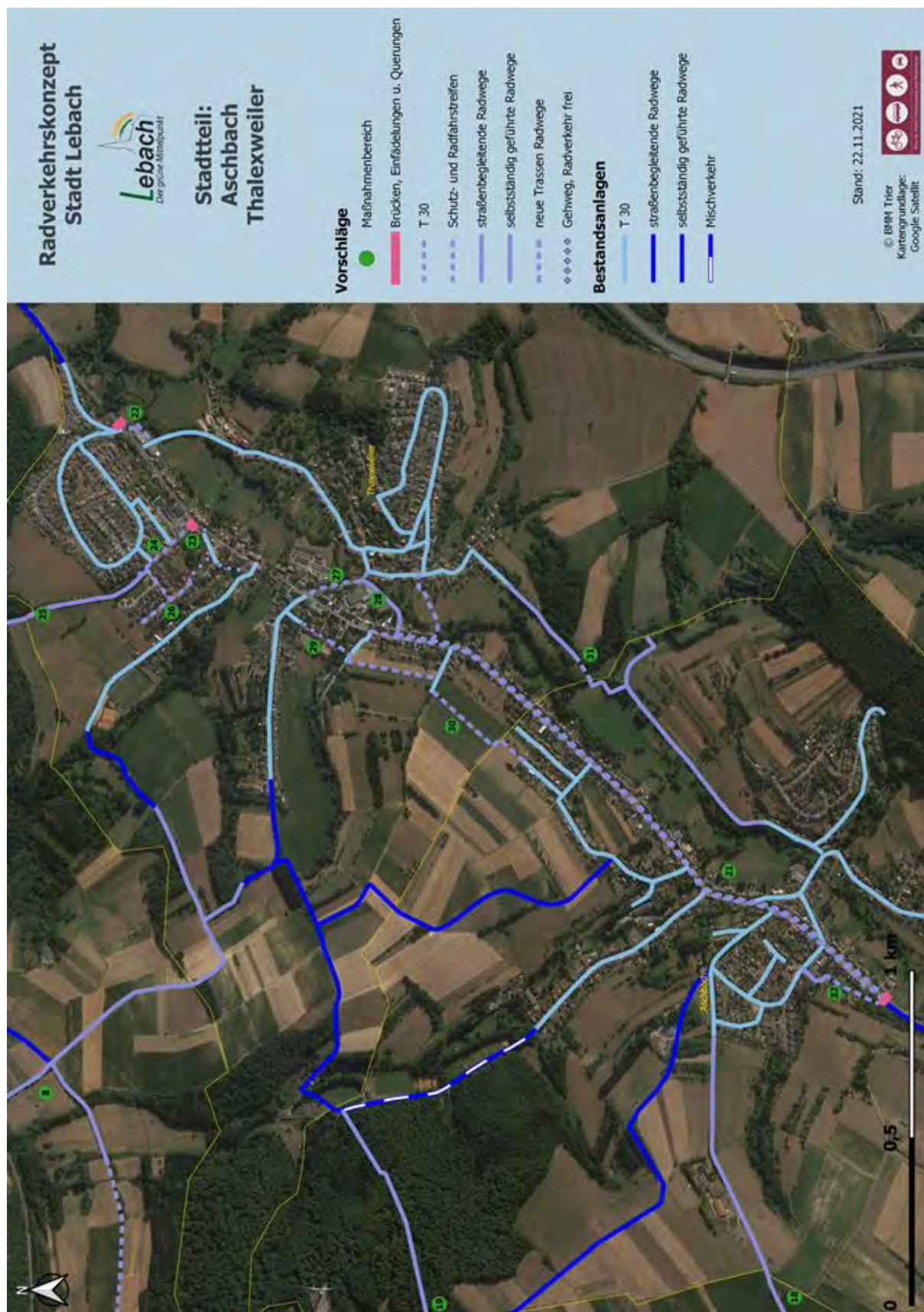


Aschbach

Thalexweiler

Neububach

Abb. 33 Maßnahmenvorschläge Aschbach/Thalexweiler



Aschbach und Thalexweiler

21) Ortsdurchfahrt B 269 vom Ortseingang Aschbach Süd (Ende des straßenbegleitenden Radwegs) bis Ortsausgang Thalexweiler (Am Kump). Insgesamt 2.900 m, wovon von Süden kommend zukünftig durchgehend 1.900 m Schutzstreifen eingerichtet werden sollten. Die Fahrbahnbreite schwankt hier zwischen 7,00 m und 8,00 m. Die Streckenabschnitte mit 7,00 m sind recht kurz und können so mit beidseitigen Schutzstreifen im Mindestmaß (1,25 m) geführt werden. Beim größten Teil dieses Abschnitts können die Schutzstreifen mit 1,30 m – 1,50 m versehen werden.

Durch Thalexweiler verbleiben 1.000 m ohne Radverkehrsführung auf der Bundesstraße. Allerdings gibt es hier bereits die alternative Parallelstrecke über die Mühlenstraße mit T 30. An der Einmündung der Mühlenstr. sollte um den Einzelhändler herum der Lückenschluss an den straßenbegleitenden Radweg nach Sotzweiler (anfangs Schaumbergstr.) inkl. neuer Querungshilfe hergestellt werden.

Koblenzer Str. (B 269): Koblenzer Str. 3 – Brühlstr., Länge 300 m, Fahrbahn 8,00 m

➔ Markierung Schutzstreifen, beidseitig

Koblenzer Str. (B 269): Brühlstr. – Flurstr., Länge 240 m, Fahrbahn 7,20 m – 7,50 m

➔ Markierung Schutzstreifen, beidseitig

Koblenzer Str. (B 269): Flurstr. - Hohlstr. Länge 240 m, Fahrbahn 7,20 m – 7,50 m

➔ Markierung Schutzstreifen, beidseitig

Koblenzer Str. (B 269): Hohlstr. - Steinstr. Länge 400 m Fahrbahn 7,10 m – 7,50 m

➔ Markierung Schutzstreifen, beidseitig (Metzgerei, Stoffgeschäft)

Koblenzer Str. (B 269): Steinstr. - Eichengartenstr. Länge 550 m Fahrbahn 7,10 – 7,50 m

➔ Markierung Schutzstreifen, beidseitig

Schaumbergstr. (B 269): Eichengartenstr. - Hobachstr. Länge 250 m Fahrbahn 7,00 m

➔ Markierung Schutzstreifen, beidseitig bis H.Nr. 61 (Abzwg. Feldweg + Gelände Gewerbe Rtg. Dirminger Str.) 170 m

Schaumbergstr. (B 269): Hobachstr. - Friedhofstr. Länge 220 m Fahrbahn 7,00 m

➔ keine Schutzstreifen, Alternative über Mühlenstraße

Schaumbergstr. (B 269): Friedhofstr. - Steinbacher Str. Länge 400 m Fahrbahnbreite 7,00

➔ keine Schutzstreifen, Alternative über Mühlenstraße

Schaumbergstr. (B 269): Steinbacher Str. – Mühlenstr. Länge 280 m Fahrbahn 7,00 m

➔ keine Schutzstreifen, Alternative über Mühlenstraße

22) Schaumbergstr. (B 269): Mühlenstr. – Am Kump Länge 70 m Fahrbahnbreite 7,00 m, südl. Fußweg ca. 2,00 m – 2,50 m

- ➔ baulich selbstständig geführter Radweg hinter Einzelhändler entlang von Mühlenstr. zu B 269, dort nördlich des Abzweigs. Am Kump neue Querungshilfe auf bestehendem Grün-/Trennstreifen, Anschluss neuer Radweg direkt an Schaumbergstr. Richtung Sotzweiler
- ➔ provisorisch südl. Gehweg „Radverkehr frei“



23) Steinbacher Str.: nördli. Fußweg zwischen Steinbacher Str. und Itzbachstr., Länge 20 m

- ➔ neu „Radverkehr frei“, um Verbindung zwischen Itzbachstr. und Steinbacher Str. ohne Querung der B 269 zu ermöglichen, über die Steinbacher Str. eine Querungshilfe, um bergauf die rechte Fahrbahn zu erreichen



24) Steinbacher Str.: Schaumbergstr. – Zur Erzkaul / Fahrbahnteiler, Länge 250 m, Fahrbahn 6,50 m

- ➔ Fahrspur bergauf Schutzstreifen (1,50 m)
- ➔ Ortsausgang bestehenden Trennstreifen zu Querungshilfe ausbauen
- ➔ Verbindung nach Steinbach



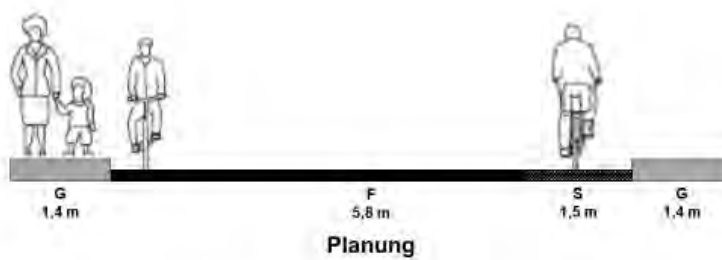
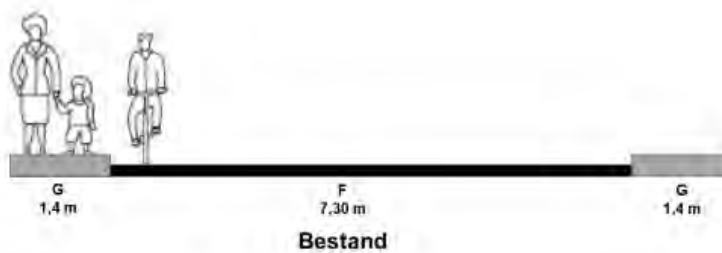
25) Steinbacher Str.: Verbindung nach Steinbach Länge 1.000 m bestehender, straßenbegleitender Radweg 1,75 m + Sicherheitstrennstreifen 0,50 m

- ➔ Ausbau auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m
- ➔ provisorische Alternative: Leitplanke inkl. Leitpfosten mittig auf bestehenden Trennstreifen
- ➔ Querungshilfe Ortseingang Steinbach



Steinacher Straße - Luftbild mit Querschnitt

(blauer Pfeil = Blickrichtung = bergauf)



26) Zur Erzkaul und Zur Nachtweide:

➔ Tempo 30 einrichten

27) Dirminger Str.: B 269 – Brücke (Theel) Länge 200 m

➔ Tempo 30 einrichten



28) Ortskern Thalexweiler: Dirminger Str. – Schaumbergstr. H.Nr. 61, Länge 210 m

➔ separaten Radweg über/entlang Gewerbegelande und bestehendem Feldweg ausbauen

➔ alternativ neuer, separater Radweg Zum Demesborn - Schaumbergstraße Nr. 42 über die Felder, hierbei Anschluss im Zum Eisresch problematisch, weil privates Gelände und Brücke zur Theel-Querung nötig



29) Ortskern Thalexweiler: Friedhofstr. - Hobachstr., Länge 230 m

- ➔ Rampe parallel zur Treppe Höhe Don-Bosco-Schule für Radverkehr abflachen und verbreitern, indem sie von Friedhofstraße aus etwas früher als Treppe beginnt und unterhalb der Treppe etwas verlängert wird, zusätzlich zur seitlichen Hecke hin verbreitern und ggf. mit Geländer absichern
- ➔ entlang des Schulgebäudes Gehweg Radverkehr frei ausschildern
- ➔ Verlängerung des Weges entlang Spielplatz und über Wiese bis Hobachstraße



30) Verbindung Thalexweiler – Aschbach nördl. der B269: Hobachstr. – Steinstr. Länge 650 m

- ➔ Neue Trasse mit separatem Radweg über die Felder, parallel zur B269 mit Anschluss an die Steinstraße oder ggf. an An der Steinstraße, sofern Durchlass dort nicht Privatgelände



31) Verbindung Thalexweiler – Aschbach südlich der B269: Hobachstr. – Steinstr. Länge 1.200 m