

- ➔ Bestehenden Feldweg in Verlängerung der Feldstr. von Thalexweiler ausbauen (ca. 300 m)
- ➔ Am Ende der bestehenden Trasse die Theel queren und vorbei an den Teichen an den von Aschbach kommenden Feldweg anschließen (100 m)
- ➔ Den von Aschbach kommenden Feldweg bis Brümburgstr. ausbauen (ca. 800 m)



32) Aschbach nördlich der B 269: In der Hauschied – Koblenzer Str. 1/Radweganschluss, Länge 300 m

- ➔ An Rückseite des Feuerwehrgeländes / der Mehrzweckhalle entlang der Grundstücksgrenzen neuen separaten Radweg anlegen, um Anschluss an Radweg nach Neububach zu erreichen (ca. 200 m)



Neububach und Abzweig nach Eppelborn

Verbindung nach Aschbach B 269: die Bundesstraße ist aus Rtg. Eppelborn nicht als bevorrechtigte Strecke eingerichtet, Vorrang hat die Straße am Bolzenberg, obwohl sie in die Siedlung Neububach führt, der Hauptverkehrsstrom der Kraftfahrzeuge jedoch auf der B 269 nach Lebach geführt werden sollte. Entsprechend dieser Relationen ist die Ortsdurchfahrt in Neububach überdimensioniert ausgebaut und die Vorfahrt Am Bolzenberg und B 269 falsch eingerichtet.

Ebenso überdimensioniert ist die Straße Im Flürchen, da der Kfz-Verkehrsstrom von der Tholeyer Straße in Lebach auch über die L 334 und die B 269 Richtung Eppelborn und Aschbach geführt werden sollte.

Einfahrt des Radverkehrs nach Eppelborn hinein durch fehlenden Radverkehrsanlage sowie unübersichtliche S-Kurve nach der Brücke geprägt. Querungen des Radverkehrs sind in diesem Bereich durch die Kurven und hohe Verkehrsbelastung gefährlich

33) B 269 und Abzweig Am Bolzenberg: Bundesstraße hat keinen Vorrang

- ➔ Kreuzung neu markieren und B 269 abknickende Vorfahrt einräumen
- ➔ über die Straße Am Bolzenberg eine Furt für den Radverkehr markieren
- ➔ neuen baul. Radweg westl. Seite entlang B 269 bis Abzw. nach Eppelborn (200 m)



34) Knotenpunkt B 269 und B 10 inkl. Weiterführung nach Lebach und Eppelborn:

- ➔ Querung des Radverkehrs Richtung Eppelborn durch Einbindung in Lichtsignalanlage an Kreuzung mit B 10 mit neuer Querung nördlich der Kreuzung
- ➔ Verbindung der neuen Querung mit neuem Radwegstück bis Brücke
- ➔ Erweiterung der Brücke über die Bahngleise mit straßenbegleitendem Radweg auf der Nordseite
- ➔ Fortsetzung des Radwegs parallel zur Straße bis östliche Seite der Kurve bis mindestens H.Nr. 73 bevor neue Querungshilfe der B10 (Illtalstr.) folgen sollte
- ➔ ab H.Nr. 73 / neue Querungshilfe Fortsetzung des RV auf Schutzstreifen in Illtalstraße
- ➔ Fortsetzung des neuen Radwegs westl. der B 269 von Kreuzung mit B 10 entlang des Klärwerks auf Böschung der B 269 bis Beginn des straßenbegleitenden Wirtschaftsweges nach Eppelborn (170 m)
- ➔ Lückenschluss vom Wirtschaftsweg mit neuem Radwegstück von Wendeschleife am Ende des Wirtschaftsweges bis zur L 334 (640 m + 80 m)
- ➔ Anmerkung zu alternativen Streckenführungen: eine Führung des Radverkehrs zwischen der B 269 und den Gleisen Richtung nach Lebach ist aus Sicht der Gutachter als unattraktiv zu bewerten, die bestehende Unterführung auf halber Strecke müsste deutlich ausgebaut werden, besonders relevant für die Seitenwahl zur Radverkehrsführung zwischen Lebach und Eppelborn ist die Einfädelung des Radverkehrs auf Eppelborner Seite, diese sollte mit möglichst wenig Wartezeiten am Knotenpunkt und sicher, also möglichst nicht direkt im Bereich der S-Kurve der Illtalstraße, erfolgen

Verbindung Lebach Eppelborn:

Die Zentren von Lebach und Eppelborn sind bisher nicht mit einer geeigneten und durchgehenden Radverkehrsanlage verbunden. Der LfS plant hier eine Trasse von der Straße am Markt beginnend, zur Theel, an der Mühle vorbei und südlich der bestehenden Brücke über die Theel und die B 269 hinüber, von da im weiteren Verlauf zwischen der Bundesstraße und den Gleisen entlang Richtung Eppelborn. In Eppelborn ist der Anschluss laut städtischer Aussage vom LfS noch nicht definiert. Der vorliegende Plan des LfS enthält im Detail u.a. eine neue Brücke über die Theel. Die dargestellte Bauausführung der Brücke und Linienführung des zuführenden Radweges erscheinen in der rechtwinkligen Form in Verbindung mit den ausgewiesenen Querschnittsmaßen für eine zügige Führung des Radverkehrs nicht ausreichend. Die Führung sollte in diesem Abschnitt insgesamt deutlich komfortabler erfolgen. Darüber hinaus ist in Frage zu stellen, ob eine Trasse zwischen Bundesstraße und Bahngleise ausreichend attraktiv ist.

Die Stadt Lebach schlägt alternativ vor, die Theel erst nördlich der Zufahrt zur Mühle zu queren und dann zwischen Theel und B 269 bis zur L 334 einen neuen Radweg anzulegen. Über die L 334 hinüber würde im weiteren Verlauf ein Wirtschaftsweg bis zum Klärwerk in Höhe der Kreuzung B 269 und B 10 (Abzweig nach Eppelborn) genutzt werden können. An der Kreuzung am Ortseingang von Eppelborn soll laut städtischer Aussage die Straßenbrücke der B 10 / Illtalstr. über die Gleise neu gebaut werden.

Die Gutachter schlagen vor, den neuen Radweg nördlich der Theel bis zur L 334 zu führen und ansonsten dem Vorschlag der Stadt Lebach zu folgen. Somit könnte der für die Fauna sicherlich sehr interessante Bereich zwischen Theel und Bundesstraße ungestört bleiben.

Alternativ könnte in diesem ersten Abschnitt auf Lebacher Gemarkung auch eine frühere Querung der Theel in Erwägung gezogen werden, indem die Theel mit einer neuen Geh- und Radwegbrücke unmittelbar nach Unterquerung der B 269 überquert wird. Der neue Radweg wäre von da ab bereits zwischen B 269 und den Gleisen. Ein großer Vorteil wäre, dass dieser Radweg dann zusätzlich bereits von der B 269 direkt über eine bestehende Abfahrt zur Saarbrücker Str. 7 erreicht werden könnte, was den erheblichen und komplizierten Umweg über die Marktstraße ersparen würde. Aus Sicht der Gutachter ist die Frage, ob der neue Radweg zwischen Bundesstraße und Gleisen verlaufen sollte, vor allem auf Eppelborner Seite zu klären. Momentan gibt es in der Illtalstr. innerorts keine Radverkehrsanlagen. Hier könnten und sollten jedoch beidseitig Schutzstreifen markiert werden. Eine Zuführung des neuen Radweges in der bestehenden Kurve der B 10 kurz vor der Brücke ist problematisch und sollte vermieden werden. Die Gutachter schlagen daher die bei der vorherigen Maßnahme beschriebene Vorgehensweise vor. Diese impliziert, dass der neue Radweg nördlich der Bundesstraße auf dem bestehenden Wirtschaftsweg geführt wird.





35) Ortsdurchfahrt Neububach: Am Bolzenberg straßenbegleitender Radweg endet am Ortseingang, dort fehlen Radverkehrsanlagen bis am westl. Ortsausgang zu Beginn der Gefällestrecke beidseitig Radwege vorhanden sind, Länge 300 m. Der Bergab Abschnitt der Straße Im Flürchen hat ebenfalls keine Radverkehrsanlagen, zudem ist dieser Abschnitt bezüglich der Verkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs überdimensioniert, da die Verkehrslast auf der B 269 und ergänzend der L 334 liegen sollte. Fahrbahnbreite der Ortsdurchfahrt 7,00 m – 10,00 m.

- ➔ Umbau des Mittelstreifens und der bestehenden Querungsmöglichkeit am Ortseingang nach aktuellem Planungsstandard inkl. Absenkung des Bordsteins zum Radweg
- ➔ Auflösung der Abbiegespuren in Mittellage und Rückbau des Trennstreifens der Ortsdurchfahrt zugunsten beidseitiger Radfahrstreifen
- ➔ Umwidmung der Straße Im Flürchen zur Fahrradstraße



- 36) Verbindung Neububach und Lebach: Ortsausgang – Anfang L334, Länge 350 m, Höhenunterschied 10 m, beidseitig straßenbegleitende Radwege
- ➔ bergab, den straßenbegleitenden Weg als Gehweg, Radverkehr frei ausweisen (zügiger Radverkehr nicht auf schmalem Weg)
 - ➔ ab Einfahrt zum Einzelhandel Überführung des Weges auf die Fahrbahn
 - ➔ Markierung eines Schutzstreifen bis L 334 (1,50 m) Entfernung der Grünfläche bzw. Passage des Schutzstreifens in Tholyer Str.
 - ➔ bergauf Radweg mit Tholyer Straße mit Schutzstreifen verbinden
 - ➔ Tholyer Straße Vorfahrt gegenüber L 334 geben



Lebach und Knorscheid

Abb. 34 Maßnahmenvorschläge Lebach

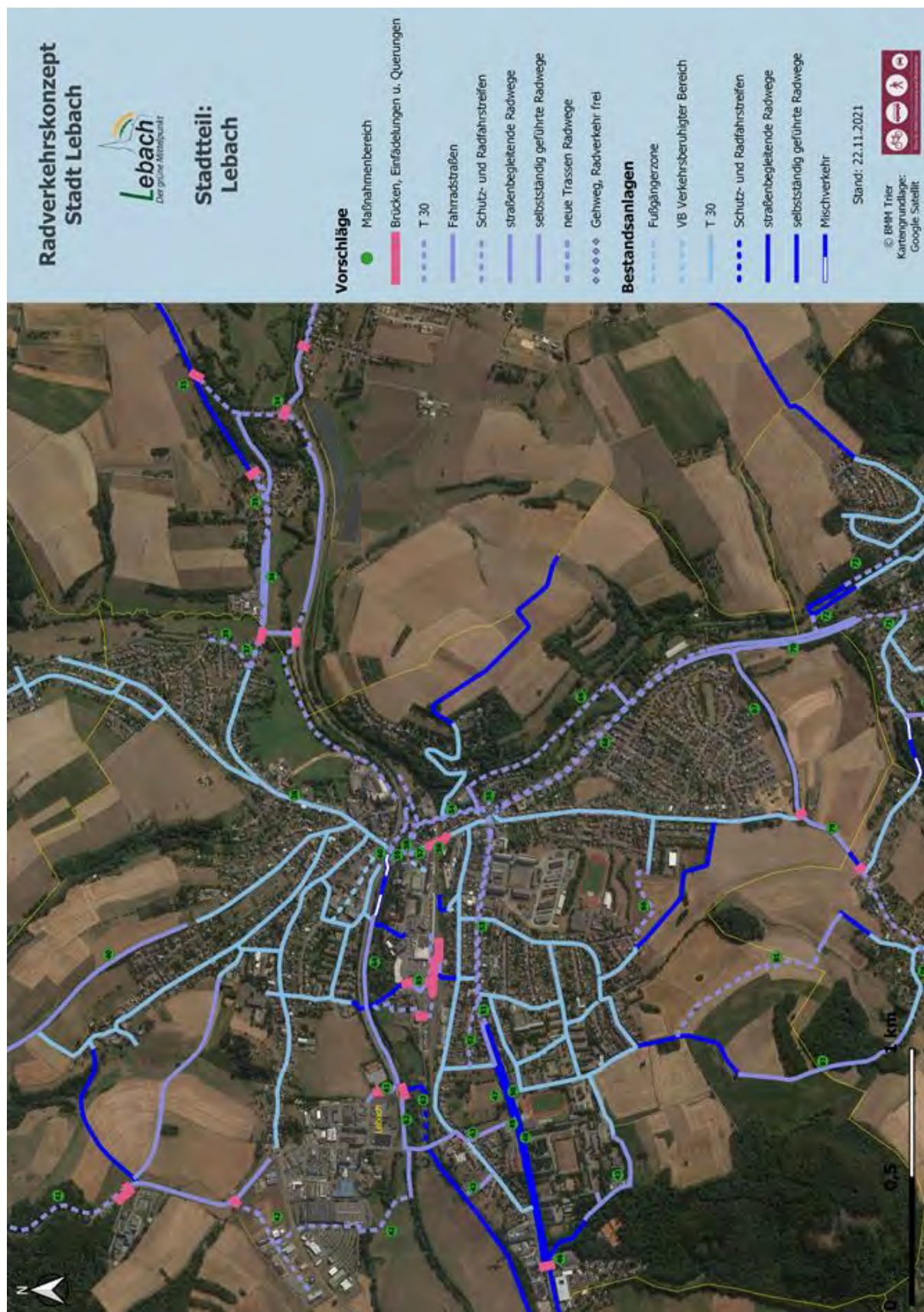


Abb. 35 Maßnahmenvorschläge Lebach Zentrum – City-Zoom

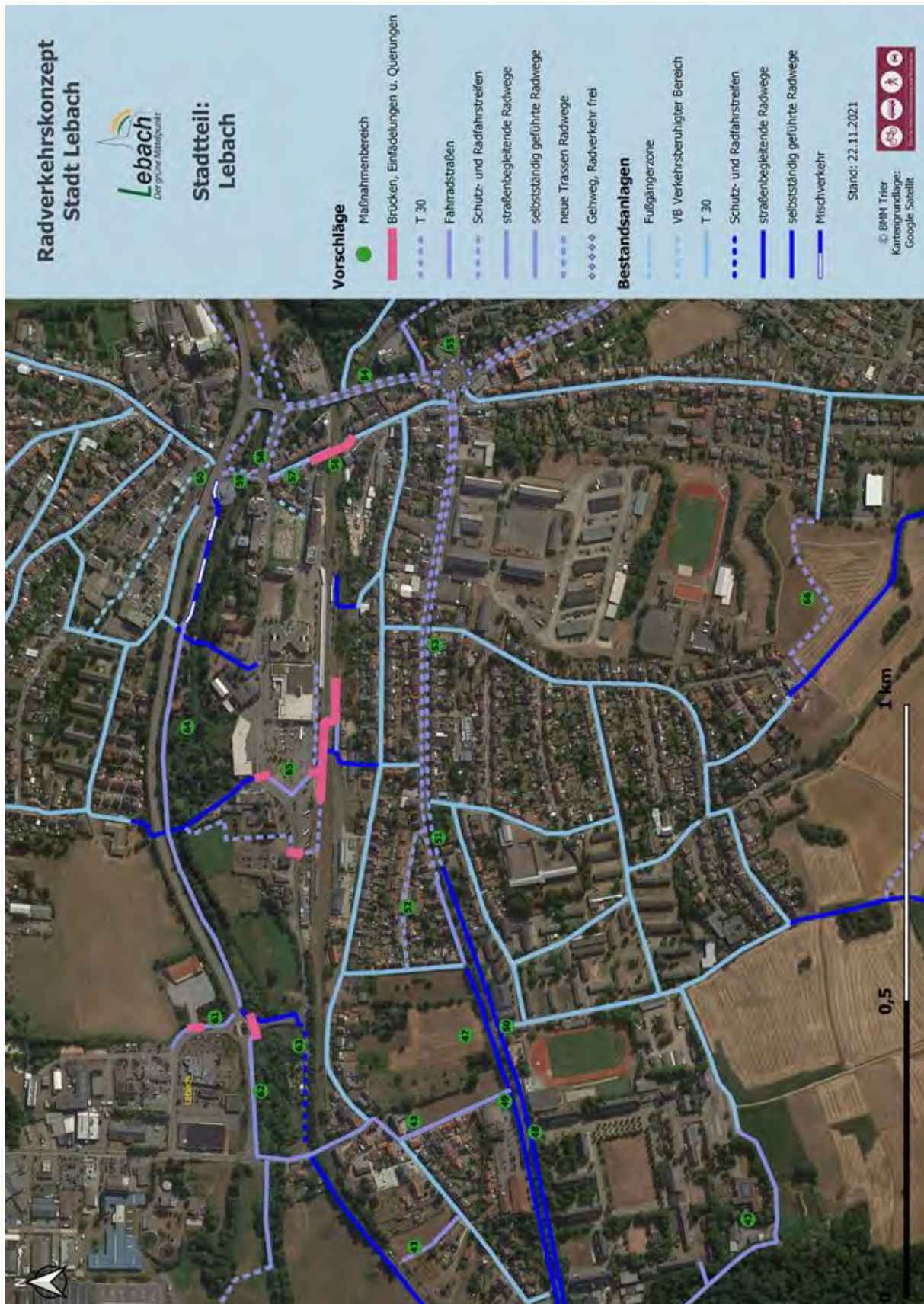


Abb. 36 Maßnahmenvorschläge Falscheid/Knorscheid



37) Tholeyer Straße: L 334 – Niedersaubachstraße, Länge 140 m, Fahrbahnbreite 8,00 m, bisher keine Radverkehrsanlagen, Fahrbahnbreite für T 30 ungeeignet

➔ beidseitige Schutzstreifen markieren (1,50 m)

38) Tholeyer Straße: Niedersaubachstraße - Marktstraße, Länge 1.100 m, Fahrbahnbreite 7,00 m, Tempo 30, Schutzstreifen könnten beidseitig nur mit 1,25 m Breite markiert werden, was auf eine so lange Strecke nicht zulässig ist

➔ beibehalten Tempo 30

➔ Neuordnung des Parkens mit wechselseitigen Parkständen zur Verkehrsberuhigung

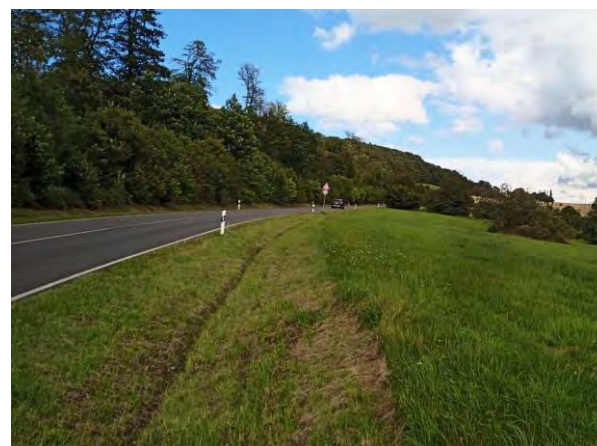
39) Niedersaubachstraße: Tholeyer Str. – Plückwies, 210 m, Fahrbahnbreite 6,50 m, Höhenunterschied 10 m, keine Radverkehrsanlagen

➔ bergauf Markierung einseitig Schutzstreifen

➔ bergab Führung im Mischverkehr



- 40) Verbindung nach Schmelz / Trierer Str.: Ortsausgang Lebach – Abzweig Hahn; Länge 700 m, auf der kompletten Länge 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 mindestens die Regelbreite von 1,50 m aufweisen, besser noch etwas mehr
- ➔ Bau eines durchgehenden straßenbegleitenden Radwegs auf der östlichen Seite der Straße, bis Abzweig Hahn 700 m (von dort weiter bis zur B 268)



41) Verbindung nach Schmelz / B 268: Abzweig Trierer Straße – Krankenhaus, Länge 1.100 m, davon 250 m mit straßenbegleitendem Radweg

- ➔ Ausbau des bestehenden Radwegs auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m
- ➔ Neubau der Verlängerung bis zum Krankenhaus Lebach und Anschluss an den dort befindlichen Radweg (850 m)
- ➔ Zufahrt Krankenhaus mit Mittelinsel auf Fußgängerüberweg sichern, Zufahrt Krankenhaus mit Querungshilfe absichern, beide Querungen mit neuem kurzem Stück baulichem Geh- und Radweg verbinden
- ➔ Abschnitt Lebach Krankenhaus – Kreisverkehrsplatz Heeresstraße Ausbau des bestehenden Radwegs auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m (600 m)
- ➔ Abschnitt Lebach Krankenhaus – Lebach Nord / An der Ziegelhütte, bestehenden Feldweg bis Ortseingang / Straßenbeginn asphaltieren (850 m)



42) Lebacher Nordwesten

- ➔ vom Am Gästehaus (Heeresstr. 40) neuen Geh- und Radweg als Abzweig bis zur Wendeschleife im neuen Gewerbegebiet auf Häpelt
- ➔ Abzweig mit Querungshilfe und Schildern Achtung Radfahrer sichern
- ➔ Geschwindigkeitsbegrenzung Auf Häpelt auf Tempo 30
- ➔ Geschwindigkeitsbegrenzung Hans-Schardt-Straße auf Tempo 30, östlicher Ast entlang Verbundschule Einbahnstraße in Gegenrichtung öffnen
- ➔ neuer selbstständig geführter Radweg westl. an Zufahrt des Wertstoffhofes vorbei zum bestehenden Feldweg entlang der Theel (270 m)
- ➔ Asphaltieren des bestehenden Feldwegs entlang der Theel bis Heeresstraße (180 m)



43) Lebacher Westen

- ➔ Heeresstr ab B 268 – Rennbahnstr. als Fahrradstraße ausweisen (90 m)
- ➔ Rennbahnstraße als Fahrradstraße ausweisen (110 m)
- ➔ Jabacher Str. zwischen Rennbahnstr. und Seminarweg als Fahrradstraße ausweisen (70 m)
- ➔ Seminarweg für RV in beide Richtungen öffnen, für Kfz gesperrt lassen (210 m)
- ➔ Fußweg zum Haltepunkt Lebach Jabach als Geh- und Radweg ausweisen, asphaltieren, Äste der Bäume auf ausreichende Höhe zurückschneiden
- ➔ Bestehenden Feldweg ab Straße der Weißen Rose um Geschwister-Scholl-Gymnasium herum Richtung Dillinger Str. bis zum bereits asphaltierten Wirtschaftsweg asphaltieren (470 m)
- ➔ neue Zuwegung von diesem Weg auf Höhe Tennisplätze zum ehemaligen Kasernengelände (nördlich Geschwister-Scholl-Gymnasium, südl. Kita) (30 m)



44) Knorscheid

- ➔ Körpricher Str. 4a, Querungshilfe installieren, um Bahntrassenradweg und Radweg entlang B 269 zu verbinden, verkürzt den Weg nach Körprich gegenüber der alternativen Nutzung der zweiten Eisenbahnbrücke (Hasenbergstraße) von 1.500 m auf 900 m
- ➔ Einmündung Hasenbergstr. in B 269 Fußgängerüberweg mit Querungshilfe versehen, um Seitenwechsel des Radwegs entlang B 269 zu sichern
- ➔ Auf nördlicher Seite des Fußgängerüberweges Fuß- und Radverkehr mehr Platz einräumen (Aufstellfläche)
- ➔ Am Fuße der Rampe des Bahntrassenradwegs auf die Brücke zur Hasenbergstr. die Steine und Poller etwas verschieben, damit die Abfahrt in den Bahntrassenradweg Richtung Lebach zügiger erfolgen kann
- ➔ Ortseingang Körperich neue Querungshilfe östl. der Kurve installieren und Schilder Achtung Radverkehr aufstellen



45) Bahntrassenradweg Richtung Körperich: Bahntrassenradweg und L 143 westlich der Prims bisher nicht verbunden, somit Umweg über B 269 oder Primsweiler nötig, entlang der Teiche besteht bereits ein Feldweg, über die Prims fehlt ein Steg, westl. der Prims ist ein Feldweg vorhanden

- ➔ vom Bahntrassenradweg Zufahrt zu Teichen bis Gleisbrücke asphaltieren (150 m)
- ➔ ab Gleisbrücke Feldweg in Wassergebundener Decke bis zur Prims herrichten (250 m)
- ➔ Steg / Brücke in Metallbauweise für Fußgänger und Radverkehr über die Prims bauen
- ➔ Feldweg im Anschluss westl. der Prims von Fluss bis L 143 verlängern und asphaltieren (200 m)
- ➔ hier Querungshilfe über L 143 installieren
- ➔ auf der L 143 Ortseingang Körperich Abzweig Hüttersdorfer Str. Querungshilfe installieren

Dillinger Straße / B 269: Wanderparkplatz / Tenniscenter – Pickardstr., Länge 1.700 m, Fahrbahnbreite 7,00 m – 8,00 m, großer Schulstandort im westlichen Teil, Dillinger Straße ist vom Zentrum aus bis dahin wichtiger Verbindung zum Schulstandort; bis kurz vor Jahnstr. auf beiden Seiten Geh- und Radwege, ab Jahnstr. nur noch Gehwege, dazu aber zusätzlich Parkstände auf beiden Seiten (bei Stichprobenerhebung an verschiedenen Tagen und Tageszeiten lediglich etwa Hälfte der Stellplätze belegt), östl. Jahnstr. vereinzelt Einzelhandel,

46) westl. Ende des Geh- und Radweges auf der Nordseite

- ➔ neue Querungshilfe am, um von dort weiterführenden Geh- und Radweg auf der Südseite zu erreichen

47) Abschnitt Wanderparkplatz – Jahnstraße verstärkt auf überwucherndes Gebüsch achten und rückschneiden, ggf. entfernen

- ➔ Abschnitt Wanderparkplatz – Jahnstraße alle Bordsteinkanten an den Einmündungen auf Null senken und ggf. Furt markieren

48) Bushaltestelle Nordseite Johannes-Kepler-Gymnasium 15 m Rtg. Westen verschieben, um auch Fußgängerampel 15 m nach Westen zu verschieben, damit kann ehemalige Zufahrt zur Schule als Aufstellfläche für Ampel genutzt werden

- ➔ Radweg in diesem Bereich auf durchgehendes Niveau anheben, ohne Kante asphaltieren, einfärben und mit RV-Piktogramm versehen

- ➔ Telefonzelle entfernen
- ➔ Provisorisch: Furt über ehemalige Zufahrt zum Johannes-Kepler-Gymnasium anheben und aufräumen (insbesondere Telefonzelle entfernen), durchgehend ohne Kante/Bordstein asphaltieren und Furt einfärben
- ➔ großes Tor für Einfahrt Radverkehr öffnen

49) Abschnitt Fußgängerampel Johannes-Kepler-Gymnasium - Seminarweg, Länge 50 m, Geh- und Radweg auf Nordseite für Radverkehr nur in Richtung Westen befahrbar (normale Fahrtrichtung), Seminarweg ist mit Rad nur ungesichert über die Fahrbahn erreichbar

- ➔ auf 4,00 m verbreitern
- ➔ Radverkehr in beide Richtungen zulassen (Seminarweg über Fußgängerampel erreichbar)

50) Einmündung Schlesierallee: Radverkehr parallel zur B 269 nicht Vorfahrt berechtigt

- ➔ Radverkehr parallel zur B 269 Vorfahrt gewähren und Furt geradlinig und nicht von Fahrbahn abgesetzt markieren, durchgehend ohne Kanten asphaltieren, einfärben und RV-Piktogramm markieren
- ➔ in Schlesierallee abbiegenden Kfz-Verkehr mittels Schildes auf Radverkehr hinweisen
- ➔ durch Vorfahrt des Radverkehrs wird die Attraktivität des Einfahrens in die Schlesierallee leicht vermindert, was bzgl. Elterntaxis zum Geschwister-Scholl-Gymnasium erwünscht ist

51) Einmündungsbereich Jahnstr.: keine Radverkehrsanlagen, Länge 90 m, Fahrbahnbreite 8,00 m

- ➔ ab Ende Geh- und Radweg südl. Seite bei H.Nr. 80 Schleuse von Radweg auf Fahrbahn markieren
- ➔ als Schutzstreifen bis Dörrenbachstr. fortsetzen
- ➔ auf Nordseite von Dörrenbachstr. Schutzstreifen bis Anfang kleiner Parallelstraße ab H.Nr. 82
- ➔ ab hier Radverkehr in kleiner Parallelstraße führen
- ➔ kleine Parallelstraße als Fahrradstraße ausweisen

52) Jahnstr: bisher kein Tempo 30 und nicht für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet

- ➔ für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen
- ➔ Tempo 30 ausweisen

- 53) Abschnitt Dörrenbachstraße – Scherer KVP, Länge 700 m, Fahrbahnbreite 8,00 m, in weiten Teilen Parkplätze auf beiden Seiten (je 1,50 m breit), zusätzlich beidseitige Fußwege (je 2,00 – 3,00 m), in der Summe weitestgehend 15,00 m und mehr zur Verfügung, Abschnitt vor wenigen Jahren neu gemacht, Parkplatzbelegung durchgehend rund die Hälfte aller zur Verfügung stehenden Parkplätze
- ➔ für Schutzstreifen müssen 1,50 m je Seite eingerechnet werden
 - ➔ bei daneben liegenden Parkplätzen muss Sicherheitsstreifen von 0,50 m dazwischen
 - ➔ zusammen ergibt das eine Breite von 2,00 m pro Seite und 4,00 m insgesamt
 - ➔ von der Fahrbahn verblieben $8,00\text{ m} - 4,00\text{ m} = 4,00\text{ m}$, was zu wenig ist
 - ➔ Reduktion der Parkplätze in der Summe auf etwas mehr als die Hälfte (reicht bei bisher etwa hälftiger Auslastung)
 - ➔ in der Summe können dann alle Parkplätze auf einer Seite angeordnet und etwas breiter werden (Anordnung auf immer der gleichen Seite würde ggf. den Ausbau vereinfachen und Verschwenkungen der Straße vermeiden)
 - ➔ dies spart gegenüber auf der jeweils anderen Seite den Parkplatz (1,50 m bisher) und den Sicherheitsstreifen für den Schutzstreifen (0,50 m) also 2,00 m in der Summe
 - ➔ neue Anordnung würde also aus beidseitigem Schutzstreifen, einer Seite mit Parkplätzen und Sicherheitsstreifen sowie der Fahrbahn bestehen, die Fußwege blieben unberührt





- 54) Saarbrücker Straße: Marktstr. – Scherer Kreisverkehrsplatz, Länge 270 m, Fahrbahnbreite 10,40 – 11,00 m inkl. durchgehend Abbiegespur oder Sperrfläche in Mittellage, beidseitig Bordsteingehweg (je 2,35 m), Engstellen: Zufahrt zum Scherer KVP von Norden auf Höhe H.Nr. 15 und westl. Bordsteingehweg auf Höhe der Abbiegespur Rtg. Marktstr. Beide nur 1,50 m; keine Radverkehrsanlage, obwohl sehr hohe Verkehrsbelastung (23.000 Kfz/24h), allerdings unproblematische Schwerverkehrsmenge (860 Kfz/24h)

Variante A

Auflösen der Abbiegespur zur Straße Am Wünschberg und Verbot des Abbiegens von Norden in Straße Am Wünschberg, Umleitung über den Kreisverkehr mit Umweg 400 m = 1 Minute, Radfahrstreifen auf beiden Seiten mit (je 1,85 m), verbleibende Restfahrbahn 6,50 m (aufgrund der großen Verkehrsmenge keine Schutzstreifen möglich), zusätzliche Zentimeter können auf die Kfz-Spuren verteilt werden, Abbiegespur Richtung Marktstr. verkürzen, von Süden kommend am Anfang des Abbiegestreifens Radfahrstreifen als Schutzstreifen auf Abbiegespur schleusen (hier 11,40 m zur Verfügung)

Aufteilung Höhe Abbiegespur

Radfahrstreifen	0,00 m
Schutzstreifen	1,50 m
Fahrbahn Rtg. Süden	3,00 m
Abbiegespur	2,75 m
Fahrbahn Rtg. Norden	2,75 m
Radfahrstreifen	0,00 m
Schutzstreifen	1,50 m
Summe	11,50 m

Aufteilung bis Abbiegespur

Radfahrstreifen	1,85 m
Schutzstreifen	0,00 m
Fahrbahn Rtg. Süden	3,25 m
Abbiegespur/Sperrfläche	0,00 m
Fahrbahn Rtg. Norden	3,25 m
Radfahrstreifen	1,85 m
Schutzstreifen	0,00 m
Summe	10,20 m

Variante B

exakt wie Variante A nur wird der Radverkehr Richtung Norden nicht über einen Schutzstreifen auf die Abbiegespur Richtung Marktstraße geschleust, sondern fährt gerade aus über die Kreuzung Richtung Norden und biegt dann indirekt mittels neu zu installierendem Lichtzeichen ab, Vorteil dieser Variante ist die deutlich höhere Sicherheit. Nachteil ist die zusätzlich benötigte Integration des Radverkehrsampel in die Phaseneinteilung, wodurch höchstwahrscheinlich die Kapazität deutlich minimiert werden würde.

Variante C

Führung auf beidseitigen Bordsteingehwegen mit Breiten von 2,30 m auf beiden Seiten; problematisch hierbei die fehlende Absicherung zur Fahrbahn, Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn mit je 0,75 m nötig, zudem müssten die Wege selbst mindestens und durchgehend 2,50 m breit sein; mit zusätzlichem Geländer nach innen zur Fahrbahn könnte je Seite eine Gesamtbreite von 3,00 m ausreichend sein; somit müssten die Bordsteingehwege jeweils um etwa 0,70 m verbreitert werden; in der Summe würde man die Gesamtfahrbahnbreite um 1,40 m verringern und es verbleiben etwa 9,00 m und somit je 3,00 m für die Kfz-Spuren und die Abbiegespuren bzw. Sperrflächen;

problematisch die beiden Engstellen: Höhe Abbiegespur Marktstraße müsste Bordsteingehweg um ca. 1,50 m verbreitert werden, was möglich ist, weil hier deutlich mehr Fahrbahnbreite zur Verfügung steht (11,50 m), Höhe H.Nr. 15 könnte die zusätzlich notwendige Breite geringer sein, dennoch müsste hier der freie Abbieger in die Dillinger Straße später beginnen, um Platz zu schaffen

hochproblematisch ist die Weiterführung des Radverkehrs bei der Bordsteinlösung: Richtung Norden kann der Radverkehr nicht bereits am bestehenden Überweg queren, da sonst der weitere Verlauf auf der westlichen Seite noch breiter ausfallen müsste, zudem sind Zweirichtungsradwege zu vermeiden und drittens würde in der Marktstraße der Anschluss fehlen, bei Weiterführung an der Einmündung der Marktstraße vorbei, ergäbe sich das gleiche Problem, wie bei Variante B, es müsste eine extra Querung in die Ampel installiert werden



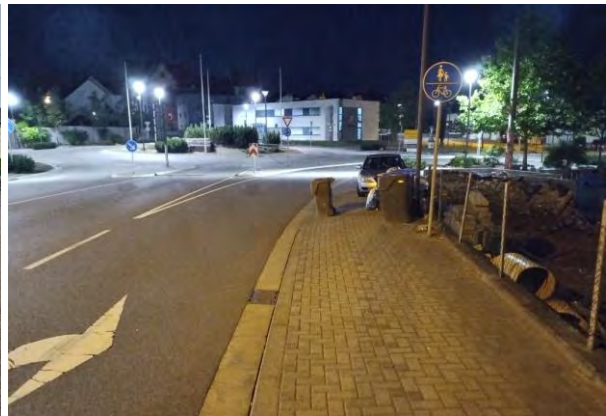
55) Scherer Kreisverkehr

Kreuzung der B 268 und B 269 mit der Saarlouiser Straße, direkt nebenan Einmündung der Pickardstraße, insgesamt auch für den Radverkehr ein sehr wichtiger Knotenpunkt, insbesondere die Relation Süd – West müsste sonst über die Höhe geleitet werden; baulich 40 m Außenradius und damit an der Obergrenze eines kleinen Kreisverkehrs, dadurch Führung eigentlich im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlagen, auch weil Führung zum Kreisverkehr ohne Radverkehrsanlagen erfolgt, aber Verkehrsmenge wohl deutlich über 15.000 Kfz am Tag, womit die Akzeptanz des Radverkehrs zur Führung im Mischverkehr deutlich abnimmt; zusätzliches Problem durch freien Abbieger von Norden kommend in die Dillinger Straße, des weiteren fehlende Querung für Fußgänger und Radfahrer über die Dillinger Straße (40 m weit in Dillinger Straße hinein versetzt)

Aus Sicht einer deutlich verbesserten RV-Führung, wäre es sinnvoll den freien Rechtsabbieger in die Dillinger Straße aufzugeben, damit könnte um den gesamten Kreisverkehr herum ein baulich getrennter Geh- und Radweg geführt werden, momentan fehlt dieser auf dem nördlichen Abschnitt über die Saarbrücker Straße. Gleiches gilt für die Dillinger Straße auf der westlichen Seite. Dort kommt eine Querungshilfe nach 40 m versetzt, was für die Führung im Kreisverkehr vollkommen unbrauchbar ist. Der Weg sollte komplett umlaufend 3,00 m breit sein, da beide Richtungen befahren und begangen werden würden. Im Detail wären alle Bordsteinkanten zu entfernen und die Linienführung sollte in einem gut zu befahrenden, gleichmäßigen Kreis erfolgen. Bisher sind mehrere Winkel in der bestehenden Führung.

Da die Zuführung des Radverkehrs zukünftig aus der Dillinger Straße, der Saarlouiser Straße, der Heusweiler Straße und der Straße Zur Kirchenmühle auf Schutzstreifen oder im Mischverkehr und somit auf der Fahrbahn erfolgen wird, sollte dem Radverkehr auch im Kreisverkehr die Möglichkeit gegeben werden, im Mischverkehr mitzufahren. Entsprechend wäre ein umlaufender Geh- und Radweg nicht mit einer Benutzungspflicht für den Radverkehr zu versehen, sondern als Gehweg, Radfahrer frei auszuweisen.





56) Pickardstraße Bahnunterführung: Rampe nördlich 20 m, Unterführung 20 m, Rampe südlich 20 m, Breite durchgehend 2,30 m, zu schmal für gemeinsame Führung Geh- und Radweg, Umlaufsperrn auf beiden Rampen, südl. Rampe endet mit Kurve, trotz sehr hoher Verbindungsfunktion für den Radverkehr für Radverkehr ungeeignet

- ➔ Verbreiterung der Rampen und Unterführung auf 4,00 m
 - ➔ Begradigung der Eingangssituation bei der südlichen Rampe
 - ➔ Entfernung der Umlaufsperrn
 - ➔ Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radweg
-
- ➔ Provisorisch: Ausbau der Rampen von außen mit 4,00 m beginnend und sich verjüngend bis Unterführung auf 2,30 m, inkl. Begradigung südl. Ausgang, Ersatz der Umlaufsperrn durch Poller, Ausweisung des Gehwegs mit RV-frei



57) Pickardstraße: KVP – Am Bahnhof, Länge 60 m, Fahrbahn 6,00 m, Einbahnstraße in Fahrtrichtung KVP, Tempo 30, keine Radverkehrsanlage, beidseitig Parkplätze

- ➔ Öffnung Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung
- ➔ Markierung Schutzstreifen in Gegenrichtung (westl. Fahrbahnseite) (1,50 m)
- ➔ Markierung Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und Parkständen westl. Seite (0,50 m)
- ➔ Markierung Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und Fahrbahn westl. Seite (0,50 m)

58) Marktstr.: KVP Anfang Pickardstraße - B 269, Länge 100 m, Fahrbahn 9,50 m – 11,00 inkl. Mitteltrennstreifen und -insel, keine Radverkehrsanlagen

- ➔ Markierung beidseitiger Schutzstreifen (1,50 m)
- ➔ Auflösung Trennstreifen
- ➔ Mittelinsel schmaler

59) Marktstr.: KVP unter B 268 – KVP Anfang Pickardstraße, Länge 60 m, Fahrbahn 7,00 m, keine Radverkehrsanlagen, beide Kreisverkehrsplätze ohne Radverkehrsanlagen

- ➔ Markierung beidseitiger Schutzstreifen
- ➔ Führung Radverkehr in beiden Kreisverkehrsplätzen weiterhin im Mischverkehr

60) Fußgängerzone

- ➔ Öffnung für Radverkehr über Nacht von 19:00 Uhr bis 11:00 Uhr vormittags



61) Nahversorgungszentrum Auf dem Graben

Bis Kreisverkehr B 268, Poststraße und Auf dem Graben kann straßenbegleitender Radweg genutzt werden, nördlich der B 268 ist der Straßenbegleitende Geh- und Radweg teilweise zu schmal, es fehlt zudem eine Querungshilfe über die Zufahrt zum Discounter

- ➔ Ausbau auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m (130 m)
- ➔ Installation einer Querungshilfe über die dreispurige Zufahrt



62) Lebach B 268: Heeresstr. – Kreisverkehrsplatz Poststraße, Länge 200 m, gesamte Fahrbahnbreite 11,00 m, keine Radverkehrsanlagen, dadurch fehlende, direkte Verbindung zwischen Radweg östlichem Abschnitt entlang der B 268 und der Theel bis Heeresstraße und neuer Verbindung ins Gewerbegebiet (Wertstoffhof und Verbundschule

- ➔ Neuaufteilung der bestehenden Fläche und Markierung eines Zweirichtungsradwegs (2,50 m) auf der südlichen Seite
- ➔ Markierung eines Trennstreifens (1,00 m) zwischen Fahrbahn und Radweg mit Installation einer Leitplanke inkl. Leitpfosten
- ➔ Reduktion des nördl. Seitenstreifens auf 0,50 m
- ➔ Verbleibende Fahrbahnbreite 7,00 m
- ➔ Installation Querungshilfe am Kreisverkehr
- ➔ Verkürzung der Abbiegespur in südlichen Teil der Heeresstr. auf 15 m



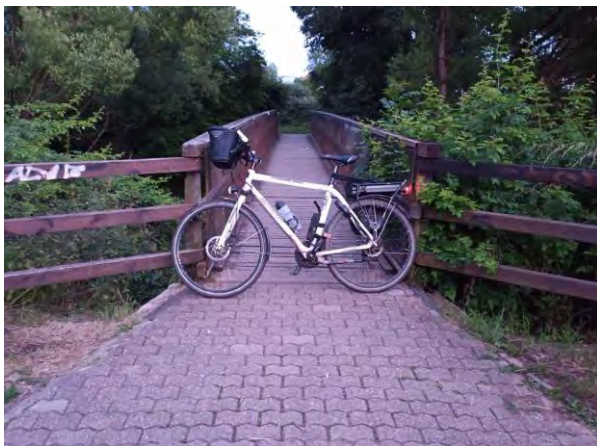
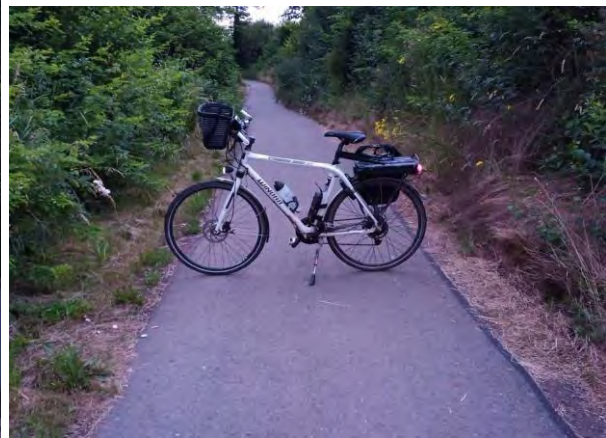
63) Poststraße: Kreisverkehr - Heeresstr., Länge 220 m, am westl. Ende Stellplätze markiert, Fahrspur hier zu schmal, Einbahnstraße Fahrtrichtung Osten, einseitiger Schutzstreifen Rtg. Osten linksseitig für den Radverkehr in Gegenrichtung, Piktogramme auf Schutzstreifen unklar, Zuwegung zum Schutzstreifen östl. Seiten unübersichtlich, Schlechte Sichtbeziehung vom Bahnhof kommend Richtung Kreisverkehr abbiegend

- ➔ Parkplätze auflösen
- ➔ Schutzstreifen auf 1,85 m verbreitern und in Radfahrstreifen umwidmen
- ➔ Piktogramme in gedachte Fahrtrichtung des Radfahrstreifens drehen
- ➔ Richtungspfeile über Piktogramme setzen
- ➔ zusätzliche Piktogramme einfügen
- ➔ Zuwegung zum Radfahrstreifen östl. Seite verbreitern
- ➔ gegenüberliegende Seite Sichtbeziehung für abknickende Kfz verbessern (Zaun, Mauer Gebüsch)



64) Lebach, Radweg entlang B 268: Kreisverkehrsplatz Poststr. – Am Markt; Länge 900 m, zentrale Achse im Radverkehrsnetz Lebach

- ➔ Winterdienst einführen
- ➔ Abschnitt KVP – Stadtverwaltung auf durchgehend 4,00 m ausbauen
- ➔ Radweg in gerader Linie bis auf anschließenden Parkplatz Am Markt verlängern
- ➔ nördlich der Unterführung zur Wiesenstraße das Gebüsch deutlich minimieren, um Einsehbarkeit zu verbessern, ggf. kleines Rasenstück mit Parkbank in Kurve



- 65) Lebach Poststraße, Am Bahnhof, Gleisquerung: wichtige Verbindung für Radverkehr
Richtung Schulstandort Dillinger Straße, Poststraße ohne Radverkehrsanlagen,
Gleisquerung nur Fußweg, mit Umlaufsperrern für Radverkehr ungeeignet

Variante A

- ➔ bestehenden Geh- und Radweg bis Poststraße nutzen
- ➔ neuen Fußgängerüberweg mit Mittelinsel über Poststraße
- ➔ neuer 4,00 m breiter Geh- /Radweg entlang Parkplatz bis Straße am Bahnhof (100 m)
- ➔ evtl. Verlust von bis zu 4 Parkplätzen, ansonsten ggf. den parallel verlaufenden Abschnitt der Straße am Bahnhof Richtung Busparkplatz verschieben
- ➔ Fußgängerüberweg Straße am Bahnhof zur Brücke
- ➔ neue Brücke ausschließlich für Rad- und Fußverkehr über die Gleise



Variante B

- ➔ südlich der Unterführung Wiesenstraße neuen Radweg entlang Umspannwerk; möglicherweise keine Fläche zur Verfügung! (220 m)
- ➔ Einrichtung neuer Fußgängerüberweg über Poststraße
- ➔ neuer 4,00 m breiter Geh-/Radweg westl. Busparkplatz und entlang Gleise (150 m)
- ➔ neue Brücke ausschließlich für Rad- und Fußverkehr über die Gleise



- 66) Abkürzung südl. Wohngebiet und Lebach West (Schulstandort Dillinger): Mit der Straße Lindchesdell zweigt von der Saarlouiser Straße eine Sackgasse ab, die in der Verlängerung mit einem neuen Weg bis zur Schubertstraße geführt werden kann, somit müssten Anwohner aus dem Bereich Im Kaumet keinen Umweg über die Saarlouiser Straße machen und dabei zusätzliche Höhenmeter fahren, um den Weg südlich des Oberen Galgenheck zu nutzen
- ➔ neuer Weg ohne bisherige Trasse mit Querung der Zufahrt zu Kasernengebäude, dann über Feld und entlang Kasernengelände bis Schubertstraße, 350 m



- 67) An der Südumgehung / 142: einseitiger, straßenbegleitender Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht, Länge 700 m, Breite des Weges 2,00 m, Höhenmeter 40 m.
- ➔ Aufgrund unzureichender Breite (2,50 m außerorts nötig) Benutzungspflicht aufheben und Gehweg mit Radverkehr frei ausweisen, geübtere Radler sollten aufgrund des Gefälles und der damit einhergehenden Geschwindigkeit besser die Fahrbahn nutzen
- ➔ Für bergauf fahrende sollte der Weg auf verbreitert und zur Sicherheit des Radverkehrs mittels Leitplanke abgetrennt werden (3,00 m inkl. Leitplanke)



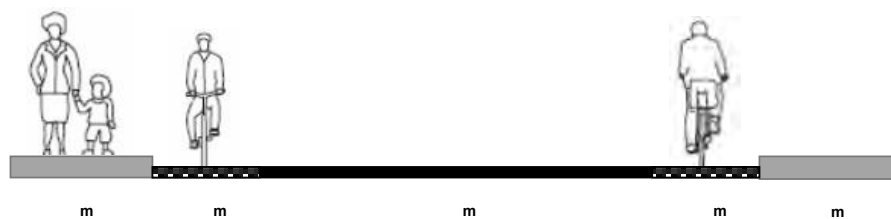
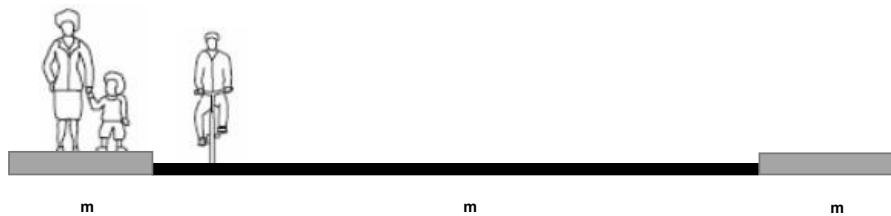
68) Saarbrücker Straße / B 268 Richtung Heusweiler: Bundesstraße mit jeweils einer Richtungsfahrbahn für den Kfz-Verkehr und begleitenden Fußwegen, zusätzlich zwischen Im Kaumet und Ortsausgang permanente Abbiegespur im Wechsel mit Sperrfläche oder Grünstreifen/Trennstreifen Länge insgesamt bis Ortsausgang / Abzweig Südumgehung 1.100 m, Fahrbahnbreite 8,00 m – 10,50 m, Fußwegbreite 2,00 m, Abbiegespur Im Kaumet außerhalb der Hauptverkehrszeiten keine großen Verkehrsmengen, in Hauptverkehrszeit ggf. Abkürzungsverkehr ausbremsen

- ➔ Auflösen der Sperrflächen / des Trennstreifens in Mittellage
- ➔ Reduktion der Abbiegespuren auf notwendigen Bedarf
 - Abbiegespur H.Nr. 79 fraglich
 - Abbiegespur H.Nr. 73 von 130 m Länge auf 15 einkürzen (etwa 3 Pkw)
 - Abbiegespur Haltepunkt Süd bleibt (15 m)
- ➔ Abbiegespur Im Kaumet von 55 m Länge auf 25 m einkürzen (etwa 5 Pkw)
- ➔ Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit 1.50 m Breite von Scherer Kreisverkehrsplatz bis Im Kaumet (500 m), verbleibende Fahrbahnbreite 5,00 m
- ➔ Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit 1.50 m Breite von Im Kaumet bis Ortsausgang / Südumgehung (600 m) verbleibende Fahrbahnbreite 6,50 m – 7,50 m, bei längeren Abschnitten mit verbleibender Fahrbahn von mehr als 6,50 m Schutzstreifen verbreitern
- ➔ bei verbleibenden 55 m Abbiegespuren (15 + 15 + 25) Schutzstreifen unterbrechen



Saarbrücker Straße südl. Scherer KVP - Luftbild mit Querschnitt

(blauer Pfeil = Blickrichtung = KVP)



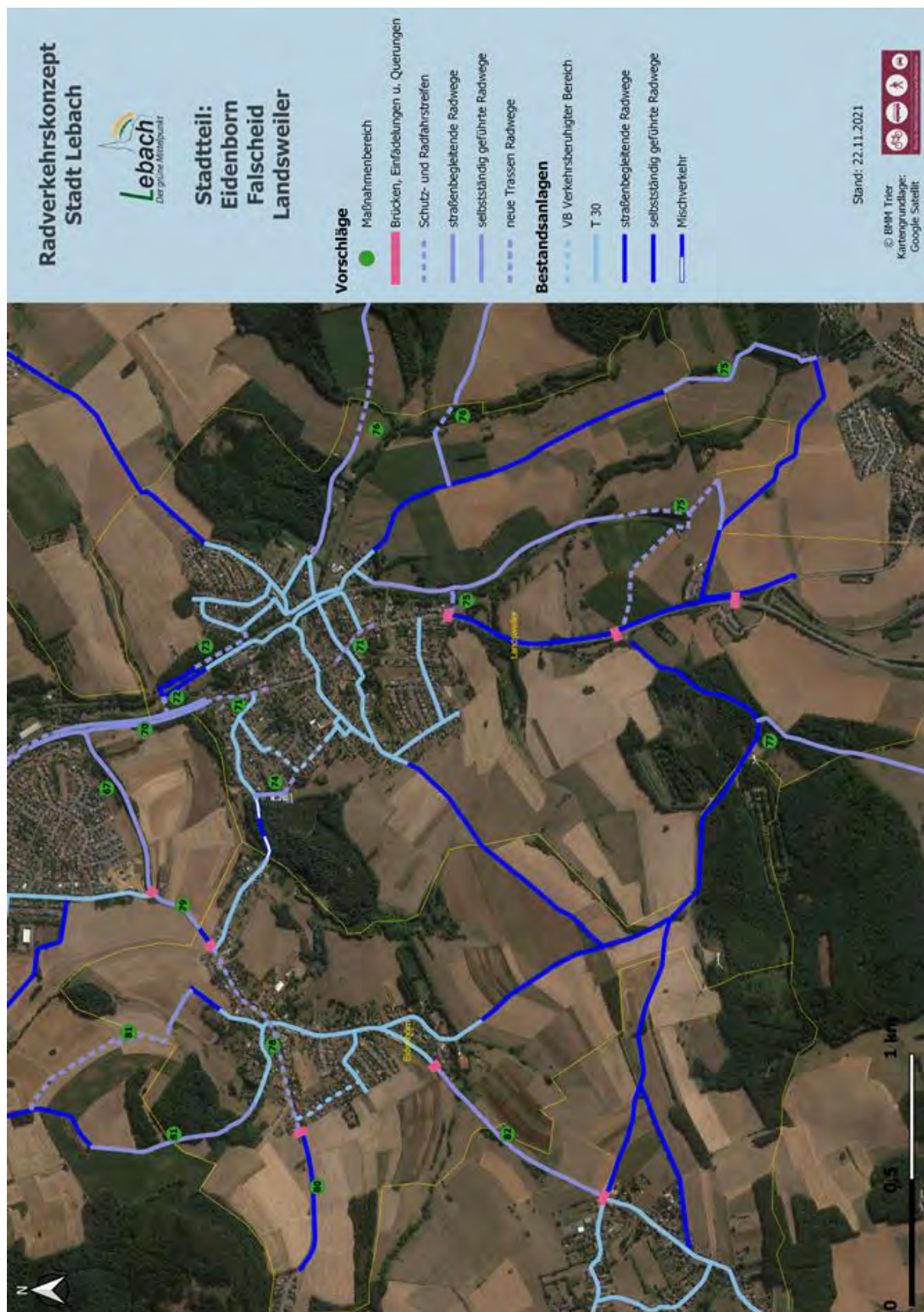
- 69) Umfahrung Saarbrücker Str.: ab Haltepunkt Lebach Süd besteht entlang Gleise eine Wiesenwegtrasse bis zum Parkplatz Apotheke nördl. Scherer KVP (700 m), vom Parkplatz Auffahrt auf B 269, damit Umfahrung des Scherer KVP (90 m) Rtg. Norden, zum Haltepunkt Süd besteht bereits asphaltierter (90 m)
- ➔ Ausbau der Trasse entlang der Gleise als alternative Radverkehrsführung (700 m)
 - ➔ Wichtig: Kein Ersatz für die Radverkehrsanlagen in der Saarbrücker Straße selbst!

Landsweiler

Eidenborn

Falscheid

Abb. 37 Maßnahmenvorschläge Eidenborn/Falscheid/Landsweiler



Landsweiler

Der Stadtteil Landsweiler ist geprägt durch seine für Lebacher Verhältnisse relativ hohe Verkehrsbelastung auf der B268 zwischen Lebach und Heusweiler (12.000 Fahrzeuge am Tag). Hinzu kommt die trennende Wirkung dieser Straße und der Eisenbahnschienen. Ansonsten ist auch Landsweiler weitgehend in Tempo 30-Zonen aufgeteilt und damit durchaus fahrradfreundlich. Dies gilt insbesondere für den Bereich um die Grundschule und den Friedhof herum. Hier gibt es sogar einen verkehrsberuhigten Bereich, wodurch in diesem Abschnitt maximal Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf.

- 70) Verbindung nach Lebach / B 268; beidseitig straßenbegleitende Radwege mit nicht ausreichenden Maßen bzw. fehlenden oder nicht ausreichenden Sicherheitstrennstreifen, fehlende Querungshilfen an den Ortsein- und Ausgängen
- ➔ Ausbau auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m, (aufgrund der hohen Verkehrsmengen und der auch für Radverkehr sehr wichtigen Verbindung sollte hier nicht mit Provisorien gearbeitet werden.)
 - ➔ Querungshilfen Ortseingänge



71) Ortsdurchfahrt (B 268): Ende des straßenbegleitenden Radwegs Ortseingang Nord – Anfang des straßenbegleitenden Radwegs Ortsausgang Süd, Länge 1.100 m, 20 Höhenmeter, Höhendifferenz konzentriert sich auf zwei kürzere Abschnitte (10 m zwischen H.Nr. 5 bis 27 = 200 m Länge und 5 m zwischen H.Nr. 61 bis 73 = 140 m Länge); keine Radverkehrsanlagen, hohe Verkehrsdichte, geringer Parkdruck, Fahrbahnbreite durchgehend 7,00 m, zu schmal, um beidseitig Schutzstreifen einzurichten (kein Mindestmaß auf längeren Abschnitte)

- ➔ Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf im Abschnitt H.Nr. 5 – 27 (200 m)
- ➔ Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf im Abschnitt H.Nr. 59 – 79 (200 m), hier den gesamten Kurvenbereich der leichten S-Kurve abdecken
- ➔ Einrichtung von Querungshilfen an beiden Ortseingängen / Enden der Radwege

72) Ortsdurchfahrt entlang der Gleise: Mit den Straßen Zum Stangenwald, Habacher Str. und Zum Sägewerk gibt es bereits weitestgehend eine Tempo 30-Verbindung durch den Ort. Es fehlt lediglich der Anschluss vom Haltepunkt Landsweiler Nord in nördliche Richtung entlang der Gleise und die Querung der Wiese außerhalb des Ortes bis zur B 268 und den dortigen Radweg

- ➔ neuer Weg ohne bisherige Trasse ab Gleisunterführung nördl. Sägewerk über Wiese bis Radweg entlang B 268 (70 m)



73) Abkürzung östl. Wohngebiet nach Lebach: vom östl. Wohngebiet in Heusweiler gibt es keine direkte Radverkehrsführung nach Lebach, von Mitte südl. Ast Dornheckstraße bis Bundesstraße Höhe Gleisunterführung nördlich Sägewerk Radverbindung 1.100 m, Kfz-Verbindung 1.500 m, neu 600 m, würde somit gegenüber dem MIV fast 1 km eingespart werden, durch die zudem geradlinigere Führung ergeben sich enorme Zeitvorteile für den Radverkehr

- ➔ neuer Weg ohne bisherige Trasse östlich entlang der Gleise bis Gleisunterführung, ab dort über neuen Weg über Wiese direkt auf Radweg entlang B 268 (1.550 m + fahrradfreundlicher Ausbau Rampe Zugang Haltepunkt Landsweiler Nord)



74) Abkürzung westl. Wohngebiet Richtung Eidenborn: von der St. Barbara-Straße sind es Luftlinie 180 m bis zur Eidenborner Straße (Einmündung Hoffmannstraße), über die Straße Zum Roßbach und Eidenborner Straße 650 m und zusätzliche Höhenmeter

- ➔ neuer Radweg ohne bisherige Trasse über Wiese und Felder bis Hoffmannstraße und Eidenborner Straße (200 m), Strecke nach Eidenborn / L 142 verkürzt sich von 1.400 m auf 900 m, zzgl. eingesparter Höhenmeter.

75) Verbindung nach Heusweiler (B 269): neben dem straßenbegleitenden Radweg an der Bundesstraße (ca. 3.200 m von Ortskern zu Ortskern, 30 Höhenmeter) gibt es noch einen Wirtschafts- und Feldweg in Verlängerung der Habacher Straße (3.700 m und knapp 90 Höhenmeter)



Variante A: aufgrund der direkteren Linienführung und zügigen Befahrbarkeit sowie der deutlich geringeren Höhendifferenz eindeutig zu bevorzugen!

- ➔ Ausbesserung der Asphalt Schäden des Radwegs entlang der B 268 bis Abzweig Lebacher Straße nach Eiweiler (1.400 m)
- ➔ Errichten eines Steges / Brücke für Radfahrer und Fußgänger (Metallkonstruktion) am südlichen Ende der Bebauung (Heusweiler Str. 113) über den Osenbach und die Gleise als Anschluss an den asphaltierten Wirtschaftsweg parallel zu den Gleisen nach Landsweiler hinein (50 m)
- ➔ Ausbesserung der Asphalt Schäden des Wirtschaftsweges entlang der Gleise bis Ortseingang (300 m)

Variante B: nicht bevorzugt, weil länger und sehr viel umwegiger und etwa 50 Höhenmeter mehr zu bewältigen (80 statt 30)

- ➔ Ausbesserung der Asphalt Schäden des Wirtschaftsweges in Verlängerung der Harbacher Str. in Rtg. Eiweiler, Schützenhaus (1.400 m)
- ➔ Asphaltieren des restlichen Abschnittes bis zum Schützenhaus und dem dortigen Anschlussweg nach Eiweiler (700 m)

Variante C: nicht bevorzugt, weil länger und sehr viel umwegiger, etwa 50 Höhenmeter mehr zu bewältigen (80 statt 30) und sehr steil

- ➔ Ausbesserung der Asphalt Schäden des Wirtschaftsweges parallel zu den Gleisen bis kurz vor Tunnel (1.200 m)
- ➔ neuer Radweg ohne bisherige Trasse über den Tunneleingang und über die Wiesen den Berg hoch entweder zur Bundesstraße (850 m) oder zum Wirtschaftsweg auf der Höhe (650 m)

76) Rtg. Südosten, Habach: von Habacher Straße aus keine Querung über Habacherbach nach Habach vorhanden, Verlängerung Straße Zum Stangenwald endet auf Feld Rtg. Habach; Lückenschluss würde Verbindung Habach – Lebach, mit dem Lückenschluss wäre man von Habach aus bis zum Scherer KVP gegenüber dem Auto etwa gleichschnell, in der Hauptverkehrszeit bis 5 Min. schneller

➔ Auswahl einer Trasse und durchgängigen Radweg herstellen (1.500 m)



77) Rtg. Südwesten, Schwalbach und Püttlingen: auf Höhe Eisenbahntunnel zweigt asphaltierter Wirtschaftsweg ab, dort zweigt in Kurve am Windrad Richtung Süden Feldweg Richtung Püttlingen und Schwalbach zur L 339 ab

➔ asphaltieren des Feldweges von der Kurve im Wald (Windrad) bis zur L 339 (1.200 m)



Eidenborn und Falscheid

Die beiden Stadteile Eidenborn und Falscheid sind durch ihre geringe Ortsgröße mit einer einhergehenden, großflächigen Ausweisung von Tempo 30-Zonen charakterisiert. Einzige Hauptverkehrsstraße ist die L 142 durch Eidenborn. In der Ortslage hat die L 142 keine Radverkehrsanlagen.

78) Eidenborn Ortsdurchfahrt: Provinzialstr. / L 142 hat keinerlei Radverkehrsanlagen, Länge 800m, Fahrbahn 6,50 m – 7,00 m, daher auf die komplette Länge keine ausreichende Fahrbahnbreite für beidseitige Radverkehrsanlagen; aber relativ gleichmäßiges Gefälle von etwa 6 % Richtung Lebach mit insgesamt etwa 50 m Höhenunterschied

- ➔ Markierung Schutzstreifen nur bergauf, bergab aufgrund des Gefälles nicht nötig und eher störend
- ➔ Querungshilfen an beiden Ortseingängen der L 142, um die jeweils einseitigen straßenbegleitenden Radwege zu erreichen

79) Eidenborn, Verbindung nach Lebach / L 142: Ortsausgang Eidenborn – Saarlouiser Str. Länge 300 m, einseitiger Radweg mit zu geringem Querschnitt und zu schmalem Sicherheitstrennstreifen (200 m)

- ➔ 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 am Ortseingang Lebach, östl. der Saarlouiser Str. installieren
- ➔ Beschränkung des Streckenabschnitts auf Höhe der Kurve und Abzweig der Saarlouiser Straße auf 30 km/h
- ➔ Warschilder für Kfz-Verkehr auf L 142 von beiden Seiten der Kreuzung



- 80) Eidenborn, Verbindung nach Zollhaus / L 142: Ortsausgang Eidenborn – OE Zollhaus, Länge 600 m, einseitiger Radweg mit zu schmalen Sicherheitstrennstreifen (600m)
- ➔ Ausbau auf Regelmaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m
 - ➔ provisorische Alternative: Leitplanke inkl. Leitpfosten auf bestehenden Sicherheitstrennstreifen
 - ➔ Freihalten des straßenbegleitenden Radwegs durch erhöhten Kontrolldruck
 - ➔ Querungshilfe am OE Zollhaus und des dort endenden straßenbegleitenden Radwegs

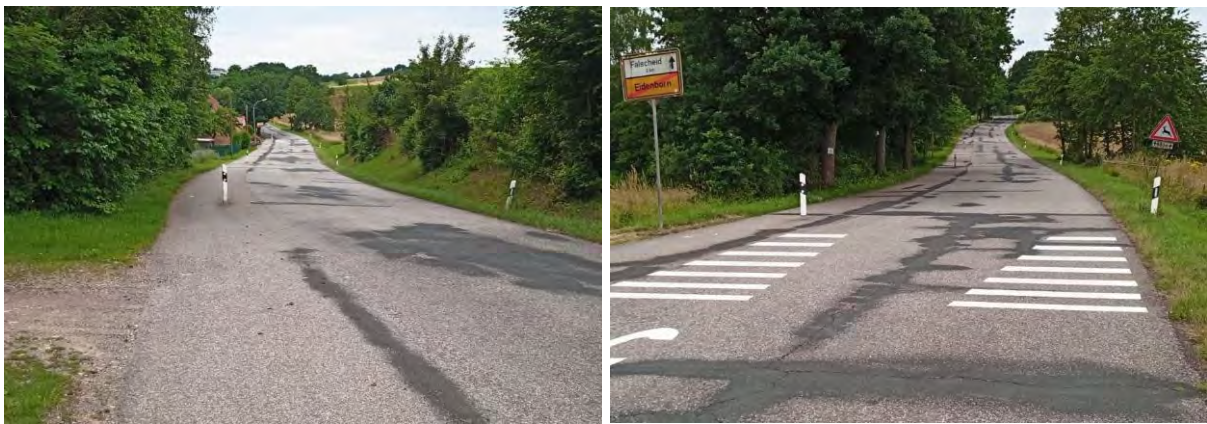


- 81) Verbindung nach Lebach West / Schulstandort Dillinger Str.: bisher gibt es nur einen Feldweg von Eidenborn aus in Verlängerung der Straße zum Schäferberg (1.200 m), der Weg ist erst ab dem Wasserspeicher auf Lebacher Seite asphaltiert, 700 m sind nicht asphaltiert, insgesamt sind von Ortskern Eidenborn bis Ortseingang Lebach etwa 70 Höhenmeter zu bewältigen, insbesondere von Lebach raus geht es 500 m etwa 10 % steil bergauf, das steilste Stück der flacheren Alternative über den Cäcilienweg mit etwa halb so viel Höhenmetern bleibt knapp unter 10 % und ist vor allem nur 180 m lang, es fehlt hier aber die Verbindung entlang des Lebacher Dörrenbaches oder etwas direkter über die Felder
- ➔ Sanierung des Cäcilienweges und Verlängerung in Form eines neuen Radweges hangparallel Richtung Lebach mit Anschluss an den Radweg zwischen Wasserspeicher und Schlesierallee



82) Falscheid, Verbindung nach Eidenborn: Ortsausgang Eidenborn – Ortseingang Falscheid, Länge 850m, in beiden Orten schließen Tempo 30-Zonen an, straßenbegleitender Mehrzweckstreifen auf der östl. Fahrbahnseite, kein Trennstreifen vorhanden

- ➔ Ausbau auf Regellaß mit Radweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 1,75 m
- ➔ provisorische Alternative: Leitplanke inkl. Leitpfosten an Fahrbahnrand und Verbreiterung des verbleibenden Mehrzweckstreifens auf 2,50 m



83) Falscheid, Anschluss an Saarlandradwegenetz Richtung Saarwellingen: Anfang Wald – Einmündung RAG-Straße, Länge 1.200 m, Radweg mit wassergebundener Decke vorhanden, hohes Potenzial für Berufsverkehr mit Pedelec Rtg. Dillingen und Saarlouis (z.B. Ford Werke 10 km)

- ➔ Abschnitt durchgehend asphaltieren



4.1 Einbahnstraßen

Einbahnstraßen können häufig problemlos für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden und ermöglichen so eine Verbesserung und höhere Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes samt Streckenverkürzungen und Zeitgewinnen für Radfahrende. Im Gesamtgebiet der Stadt Lebach befinden sich insgesamt 12 Einbahnstraßen, wovon 4 bereits geöffnet wurden (Am Dörrenbach, Kapellenstr., Weinheckstr. und Poststraße). Es wird empfohlen, alle weiteren Einbahnstraßen mit Ausnahme des nördlichen Zweiges Am Markt in Gegenrichtung zu öffnen (vgl. Tab. 7).

In manchen Fällen sollten gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs ergriffen werden. So könnte ein Radfahrstreifen in der Pickardstraße zwischen Kreisverkehr und Mündung Am Bahnhof für Radelnde in Gegenrichtung markiert werden. Die gleiche Maßnahme sollte in Am Bahnhof für den Bereich zwischen dem Kaufland und Kurvenbereich (Höhe Linienbusparkplatz) geprüft werden. Hierfür müssten die Parkstände auf der Gebäudeseite, also in Fahrtrichtung links entfallen. Die Fahr- und Sichtbeziehungen im genannten Kurvenbereich Höhe des Linienbusparkplatzes sind zu verbessern. Im Falle des Seminarweges ist bei Öffnung in Gegenrichtung zusätzlich der Bereich zwischen Freiwilliger Feuerwehr und Einbahnstraße für den Radverkehr zu öffnen. Dazu ist das Zeichen „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ entweder mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zu ergänzen oder durch das „Verbot für Kraftfahrzeuge aller Art“ zu ersetzen.

Tab. 7 Einbahnstraßen Stadt Lebach

Ortsteil	Straßennamen	Abschnitt		nicht	geöffnet	Tendenz
Lebach	Am Bahnhof	Poststraße	Pickardstr.	X		öffnen
Lebach	Weinheckstr.	Dillinger Str.	Jabacher Str.	✓		-
Lebach	Am Dörrenbach	Jabacher Str.	Dillinger Str.	✓		-
Lebach	Pickardstr.	Am Bahnhof	Marktstr.	X		öffnen
Lebach	Am Markt Nord	Am Markt	Marktstr.	X		nicht öffnen
Lebach	Am Markt Süd	Marktstr.	Am Markt	X		öffnen
Lebach	Jabacher Str.	Jabacher Str.	Seminarweg	X		öffnen
Lebach	Seminarweg	Jabacher Str.	Dillinger Str.	X		öffnen
Lebach	Kapellenstr.	Dillinger Str.	Jabacher Str.	✓		-
Lebach	Poststraße	Heeresstraße	Abzw. KVP	✓		-
Lebach	Jahnstr.	Kapellenstr.	Dillinger Str.	X		öffnen
Gresaubach	Äppelbergstr.	Heidenkopfstr.	L333	X		öffnen

Abb. 38 Verbot für Fahrzeuge aller Art Höhe der Feuerwehr Lebach im Seminarweg



Abb. 39 Problemstellen Kurvenbereich und Parkstände (links) Am Bahnhof

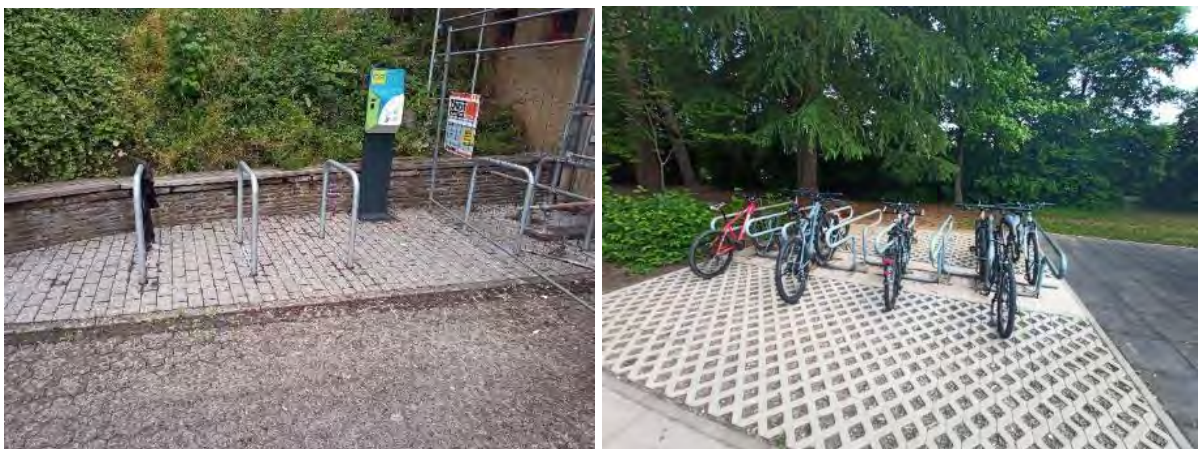


4.2 Fahrradabstellanlagen

Wie bereits im Kapitel zur Ausgangssituation angerissen, gibt es in Lebach Verbesserungsbedarf im Hinblick auf das Thema Fahrradparken bzw. Fahrradabstellanlagen. Im Rahmen der Befahrung und Besichtigung der öffentlichen Einrichtungen und den allgemeinen Points of Interest konnte festgestellt werden, dass an den meisten Orten keine Abstellanlagen vorhanden sind oder dass es sich, wenn dies der Fall ist, um ungeeignete oder zum Teil auch in schlechtem Zustand befindliche Anlagen handelt. Aber es gab auch Positivbeispiele. Die Zahl letzterer sollte ausgeweitet werden, vor allem vor dem Hintergrund der in Kapitel 6 geschilderten, aktuellen Fördermöglichkeiten. Von Seiten der Schulleitung des Johannes-Kepler-Gymnasiums kam außerdem der Hinweis, dass es Fälle von Vandalismus an Fahrrädern im Umfeld der Schule gab. Auch dieser Punkt wird aufgegriffen, um nochmals für adäquate und sichere Abstellmöglichkeiten zu plädieren, da deutlich zunehmend hochwertige Fahrräder (v.a. Pedelecs) angeschafft werden.

Die sogenannten U-Bügel, wie sie z.B. am Berufsbildenden Zentrum zu finden sind, bieten gute Abstell- wie auch Anschlussmöglichkeiten. Die hier rund ausgeführten Rohre des U-Bügels schützen zudem den Fahrradrahmen vor Schäden und Kratzern. Ein weiteres, gutes Anlehnhaltermodell findet sich am Johannes-Kepler-Gymnasium, bei dem das Vorderrad in einer zusätzlichen Vorrichtung aufgenommen wird. Offensichtlich herrscht hier auch Bedarf. (vgl. Abb. 40)

Abb. 40 Gut geeignete und gut angenommene Abstellanlagen (BBZ u. Johannes-Kepler-Gymn.)



Beim Versorgungs- und Entsorgungszweckverband in der Dillinger Straße wurde ein Parkplatz umgewidmet, um dort Fahrradabstellanlagen einzurichten, was als sehr positiver Schritt hervorzuheben ist. Dazu wurden Schließfächer mit Lademöglichkeiten aufgebaut. Wenn jedoch, wie im Foto eingefangen, unmittelbar nebenan geparkt wird, ist die Zugänglichkeit der Bügel von der linken Seite nicht mehr gegeben und es besteht zudem die Gefahr von Beschädigungen beim Rangieren. Widmet man den zweiten Parkplatz auch um, entsteht ausreichend Fläche zum einfachen Ein- und Ausparken und es passen noch 1-2 Bügel mehr hin. Die U-Bügel-Rohre sind derzeit noch eckig und sollten langfristig bei einem Austausch durch Rundbügel ersetzt werden. Die Absteller an der Theeltalschule sind vom Modell her geeignet, ihr Standort könnte aber optimaler sein. Bei schlechtem Wetter mit Regen oder Schnee müssen die Schülerinnen und Schüler ihre Räder auf der matschigen Wiese manövrieren. Weiterhin könnte auch der Abstand zum Rangieren in den hinteren beiden Reihen großzügiger sein.

Abb. 41 Abstellanlagen mit Verbesserungspotenzialen



Abb. 42 zeigt eine Zusammenstellung von Abstellmöglichkeiten, die aus Sicht des Radverkehrs völlig ungeeignet sind und daher perspektivisch entfernt und durch neue Anlagen ersetzt werden sollen. Die Bilder in der ersten Reihe zeigen exemplarisch Vorderradhalterungen, die die Felge beschädigen (können) und auch keinerlei sichere Anschlussmöglichkeit bieten. Das erste Bild in der zweiten Reihe zeigt einen Vorderradhalter des Typs Omega, der ebenfalls gänzlich untauglich ist. Hier sind u.a. die Abstände viel zu gering. Im vierten Bild ist nicht das Modell (wenn auch beschädigt) das vordergründige Problem, sondern die Standortwahl. Der Standort ist abschüssig, unbefestigt und mit Unkraut bewachsen. Dies signalisiert in keinem Fall Wertschätzung oder Priorität des Themas Radverkehrs.

Abb. 42 Auswahl gänzlich ungeeigneter Abstellanlagen



Tab. 8 Übersicht Fahrradabstellanlagen

Standort		Adresse	Kategorie	Anzahl Stellplätze	
Ort	Gebäude		to do	Bestand	Neu
Lebach	Stadtverwaltung	Am Markt 1	Aufwertung	10	
Lebach	Theeltalschule	Mottener Str. 52	Aufwertung	48	
Lebach	Berufsbildungszentrum	Friedensstraße 4	Aufwertung	10	
Lebach	Bitcher Platz		Aufwertung	2	
Lebach	Stadtwerke	Dillinger Str. 116	Aufwertung	5	
Lebach	Johannes-Kepler-Gymn.	Dillinger Str. 67	Aufwertung	40	
Lebach	Geschwister-Scholl-Gymn.	Straße der weißen Rose 1	Aufwertung	18	
Lebach	Haltepunkt Lebach-Süd		Aufwertung	3	
Landsweiler	Haltepunkt Landsweiler-Nord		Aufwertung	4	
Landsweiler	Haltepunkt Landsweiler-Süd		Aufwertung	3	
Lebach	Bahnhof	Am Bahnhof	Austausch	3	5
Lebach	Einzelhandel	Auf dem Graben	Austausch	2	3
Lebach	Einzelhandel	Poststraße	Austausch	5	3
Lebach	Fitnessstudio	Dillinger Straße	Austausch	10	3
Lebach	Kreissparkasse	Poststraße	Austausch	3	2
Lebach	Levo Bank	Poststraße	Austausch	3	2
Lebach	KiTa	Dillinger Str.	Austausch	3	3
Lebach	AWO Seniorenhaus	Am Markt	Austausch	4	2
Lebach	Campingplatz	Dillinger Str. 81	Austausch	4	2
Lebach	Landesamt	Dörrenbachstr.	Austausch	8	3
Lebach	Krankenhaus	Heeresstraße 49	Austausch	4	5
Landsweiler	Stangenwaldhalle		Austausch	8	3
Thalexweiler	Grundschule	Don-Bosco-Str. 6	Austausch	3	3
Thalexweiler	KiTa	Don-Bosco-Str.	Austausch	4	3
Thalexweiler	Schmitt Frischemarkt	Schaumbergstr. 98	Austausch	4	2
Dörsdorf	Mehrzweckhalle	Schulstraße 7	Austausch	3	3
Aschbach	Edeka	Flurstraße 17	Austausch	4	2
Aschbach	Feuerwehr	In der Hauschied 3	Austausch	5	2
Aschbach	Mehrzweckhalle	In der Hauschied 3	Austausch	12	2
Lebach	Verbundschule		ohne Abstellanlagen	-	5
Lebach	Berufsbildungszentrum	Dörrenbachstr.	ohne Abstellanlagen	-	5
Lebach	Sporthalle		ohne Abstellanlagen	-	3
Lebach	Logistik Center		ohne Abstellanlagen	-	2
Lebach	Sport- und Freizeitzentrum	Dillinger Str.	ohne Abstellanlagen	-	3
Lebach	Kaserne	Dillinger Str.	ohne Abstellanlagen	-	2
Lebach	Sporthalle an der Ziegelhütte		ohne Abstellanlagen	-	3
Lebach	Hallenbad	Am Markt 2	ohne Abstellanlagen	-	3
Aschbach	Sportanlagen	Zur Homesmühle	ohne Abstellanlagen	-	2
Aschbach	Kindergarten	Flurstraße 11	ohne Abstellanlagen	-	2
Aschbach	Kirche	Zur Homesmühle	ohne Abstellanlagen	-	2
Thalexweiler	Sportplatz	Alemanniastraße 45	ohne Abstellanlagen	-	3
Thalexweiler	Bäckerei Bost	Schaumbergstr.	ohne Abstellanlagen	-	2
Steinbach	Pestalozzischule	Pestalozzistr.	ohne Abstellanlagen	-	2
Steinbach	Caritas Tagespflege	Hauptstr. 114	ohne Abstellanlagen	-	2
Steinbach	Sportplatz	Im Waldwinkel 1	ohne Abstellanlagen	-	3
Steinbach	Kultur- und Sporthalle	Pestalozzistr.	ohne Abstellanlagen	-	2
Gresaubach	Kreissparkasse	Lebacher Str. 2	ohne Abstellanlagen	-	2
Gresaubach	Mehrzweckhalle	Wendalinusstr.	ohne Abstellanlagen	-	2
Gresaubach	Levo Bank	Wendalinusstr.	ohne Abstellanlagen	-	2
Dörsdorf	Kirche		ohne Abstellanlagen	-	
Dörsdorf	Sportplatz	Am Sportplatz	ohne Abstellanlagen	-	2
Eidenborn	Kulturzentrum	Im Eichgarten	ohne Abstellanlagen	-	2
Eidenborn	Friedhof		ohne Abstellanlagen	-	2
Landsweiler	Grundschule	Im Breitenfeld	ohne Abstellanlagen	-	3
Landsweiler	Friedhof		ohne Abstellanlagen	-	2
Falscheid	Sportplatz	Ritterstr.	ohne Abstellanlagen	-	3

Vorhandene Abstellanlagen aufwerten

Auf den nachfolgenden Fotos sind vorhandene Abstellanlagen erfasst, die in einzelnen Aspekten aufgewertet werden sollten. Am häufigsten geht es hierbei um eine fehlende Überdachung bei zu erwartenden Langzeitparkern. Darüber hinaus sollten grundsätzlich runde statt kantiger Rohre verwendet werden. Die bestehenden kantigen Bügel müssen aber nicht zwingend ausgetauscht werden. Bei der Abstellanlage der Stadtwerke mit Lademöglichkeit sollte den Radlern mehr Platz zum Einparken gegeben werden. Alle Fälle dieser Gruppe wurden ausschließlich in Lebach und Landsweiler festgestellt.

Stadtverwaltung Lebach – überdachen



Theeltalschule - überdachen



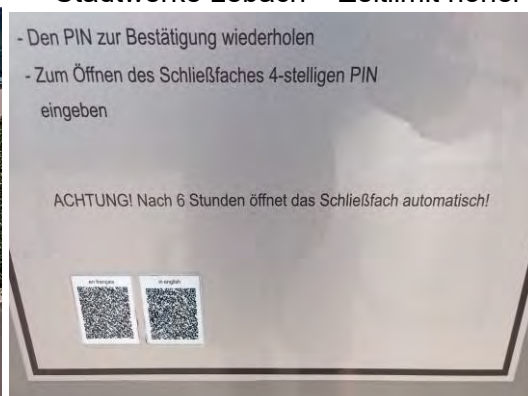
BBZ Lebach Friedensstraße – überdachen Lebach Bitcher Platz – zukünftig rundes Rohr



Stadtwerke Lebach – mehr Platz



Stadtwerke Lebach – Zeitlimit höher



2 x Johannes-Kepler-Gymnasium – überdachen



Geschwister-Scholl-Gym. – überdachen



Haltepunkt Lebach Süd – Dach + Untergrund



Haltepunkte Landsweiler Nord und Süd - überdachen



Vorhandene Fahrradbügel austauschen

In der zweiten Gruppe sind Fahrradbügel zusammengefasst, die ausgetauscht werden sollten, weil die verwendeten Bügel funktional mangelhaft sind. So bestehen zum einen kaum Anschließmöglichkeiten und zum anderen werden die Räder bei einem leichten seitlichen Stoß nicht ausreichend stabil in ihrer Position gehalten. So ist z.B. der am Bahnhof von Lebach verwendet Bügel in seiner Form eigentlich sehr gut, nur deutlich zu niedrig. Die in den hinteren Bildern dieser Gruppe zusammengefassten Beispiele sollten dringend getauscht werden, da sie vollkommen dysfunktional sind.

Lebach Bahnhof – Bügel höher



Lebach Auf dem Graben - Einzelhandel



Lebach Poststraße - Einzelhandel



Lebach Dillinger Straße - privat



Lebach – Kreissparkasse Poststr.



Lebach - Levo Bank Poststr.



Lebach – Kita Dillinger Str.



Lebach – AWO Seniorenhaus



Lebach - Campingplatz



Lebach – Landesamt Dörrenbachstr.



Lebach – Krankenhaus



Landsweiler - Stangenwaldhalle



Thalexweiler – Grundschule



Thalexweiler - Kita



Thalexweiler - Einzelhandel



Dörsdorf - Mehrzweckhalle



Aschbach – Feuerwehr



Aschbach - EDEKA



Aschbach - Mehrzweckhalle



Ziele ohne Fahrradabstellanlagen

Die letzte Gruppe an Bildern zeigt verschiedene potenzielle Ziele des Radverkehrs in Lebach und seinen Stadtteilen, die bisher nicht mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet sind. Zumindest konnten im öffentlichen Raum im Umfeld dieser Einrichtungen keine Fahrradabstellanlagen entdeckt werden. Insofern kann es in Einzelfällen vorkommen, dass auf nicht zugänglichen Geländeteilen, Garagen, Schuppen oder Kellern doch Abstellanlagen vorhanden sind. Sollte dies der Fall sein, wäre deren Zugänglichkeit relevant. Gegebenenfalls sollten auch in diesen Fällen außen frei zugängliche Abstellanlagen installiert werden. Die Zahl der Stellplätze sollte individuell festgelegt werden. Bei vielen Zielen wird es zunächst reichen, zwei oder drei Stellplätze zu installieren. Bei Zielen mit größerem Nutzerandrang kann mit fünf oder zehn Einheiten begonnen werden. Sollten die Bügel auf Dauer ausgelastet sein, sollte sukzessive nachgesteuert werden.

Lebach – Verbundschule



Lebach BBZ Dörrenbachstr.



Lebach – Sporthalle Dillinger Str.



Lebach - Privat



Lebach – Freizeitzentrum



Lebach - Kaserne



Lebach – Sporthalle an der Ziegelhütte



Lebach - Hallenbad



Aschbach – Sportanlagen



Aschbach - Kindergarten



Aschbach – Volksbank



Aschbach - Sportplatz



Aschbach - Kirche



Thalexweiler – Sportplatz



Thalexweiler - Einzelhandel



Steinbach – Pestalozzischule



Steinbach – Caritas Tagespflege



Steinbach - Sportplatz



Steinbach – Sportplatz



Steinbach - Sporthalle



Gresaubach - Kreissparkasse



Gresaubach - Mehrzweckhalle



Gresaubach – Levo Bank



Dörsdorf – Kirche



Dörsdorf - Sportplatz



Eidenborn - Kulturzentrum



Eidenborn - Friedhof



Landsweiler – Friedhof



Landsweiler - Grundschule



Falscheid - Sportplatz



5 Kommunikation und Motivation

Die Umsetzung der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen sollte durch ein kontinuierliches Marketing flankiert werden, durch das das Thema Radverkehr konstant im öffentlichen Bewusstsein vertreten ist und langfristig zu einem zunehmenden Radverkehrsaufkommen in Lebach führt. In der untenstehenden Tabelle sind lokale und regionale Medien und Möglichkeiten zusammengestellt, die für die Öffentlichkeitsarbeit in Lebach genutzt werden können und im Folgenden kurz aufgegriffen werden. So kann im Lokalteil der Saarbrücker Zeitung oder im Lebacher Anzeiger regelmäßig über den Fortschritt der im Radverkehrskonzept behandelten Maßnahmen berichtet werden. Selbiges gilt für den Bereich Fernsehen und Hörfunk, wobei es hier schwieriger sein könnte, solch lokalspezifische Nachrichten unterzubringen.

Tab. 9 Medienkanäle und Veranstaltungsorte in Lebach

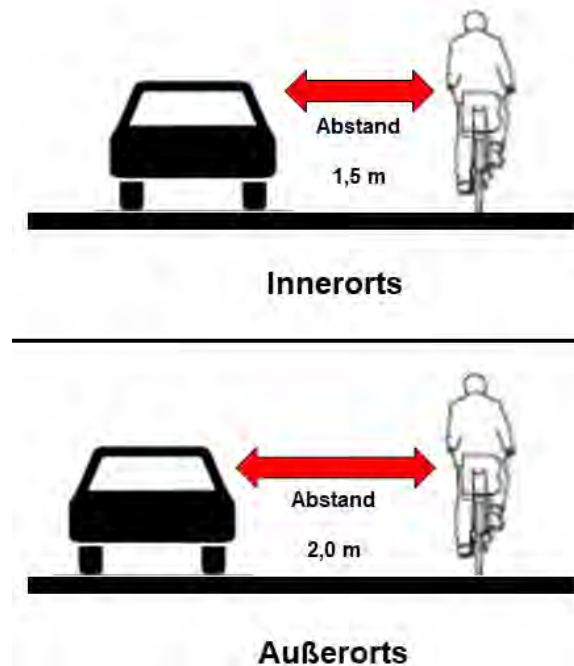
Medium		Name
Zeitungen	Tageszeitung	Saarbrücker Zeitung
	Amtsblatt	Lebacher Anzeiger
Web	Nachrichten	Saarbrücker Zeitung
		Saarzeitung
	Website Stadt	News
		Rubrik Radwege
		neue Rubrik nachhaltige Mobilität
		neue Rubrik Radverkehrskonzept
Fernsehen		SR Saarländischer Rundfunk
Hörfunk		SR Saarländischer Rundfunk
Veranstaltungsorte		Nikolaus Jung-Stadthalle
		Dorfgemeinschaftshäuser
		Marktplatz/Fußgängerzone
		Volkshochschule
		Stadion Lebach

Auf der Webseite der Stadt Lebach gibt es neben den allgemeinen News auf der Startseite bereits eine Rubrik Radwege. Dort gibt es Hinweise zu einzelnen Radwegen sowie zu den Pedelec-Ladestationen in der Dillinger Straße. Dies ist allerdings sehr touristisch orientiert und dementsprechend auch in der Kategorie „Tourismus & Freizeit“ gelistet. Da die Zielsetzung jedoch lautet, das Fahrrad auch als Alltagsverkehrsmittel zu fördern und populärer zu machen, sollte hierfür eine neue Rubrik auf der Homepage geschaffen werden. Diese könnte z.B. in den Reiter „Lebach“ mit Themen zur Stadt platziert werden. Die Rubrik könnte Namen wie „Radverkehr in Lebach“ tragen oder in einem größeren Kontext gesehen z.B. „Nachhaltige Mobilität in Lebach“ oder „Klimaschutz in Lebach“, um auch Aspekte der Verkehrsplanung oder des ÖPNV aufgreifen zu können. In der Rubrik sollte die Gesamtfassung des Konzeptes für Bürgerinnen und Bürger auffindbar sein. Hinzugefügt werden kann z.B. eine Übersicht über

die Maßnahmen des Konzeptes und den Umsetzungsstand. Auch Berichte zu den Projekten sollten hier veröffentlicht werden. Für alle Verkehrsteilnehmenden können die wichtigsten Regeln zum Thema Radverkehr (z.B. Sicherheitsabstand 1,5 m innerorts und 2 m außerorts, Schutz- und Radfahrstreifen, geöffnete Einbahnstraßen, Regeln zum Halten und Parken) zum Nachlesen bereitgestellt oder auch auf Fördermöglichkeiten eingegangen werden.

Wie bereits im Maßnahmenkapitel angeklungen ist, bilden gute Infrastruktur und Kommunikation (z.B. von neuen Verkehrsregeln) wichtige Bausteine in der Radverkehrsförderung. Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln durch ausreichende Kontrolle bleibt jedoch im Hinblick auf das Thema Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer unerlässlich.

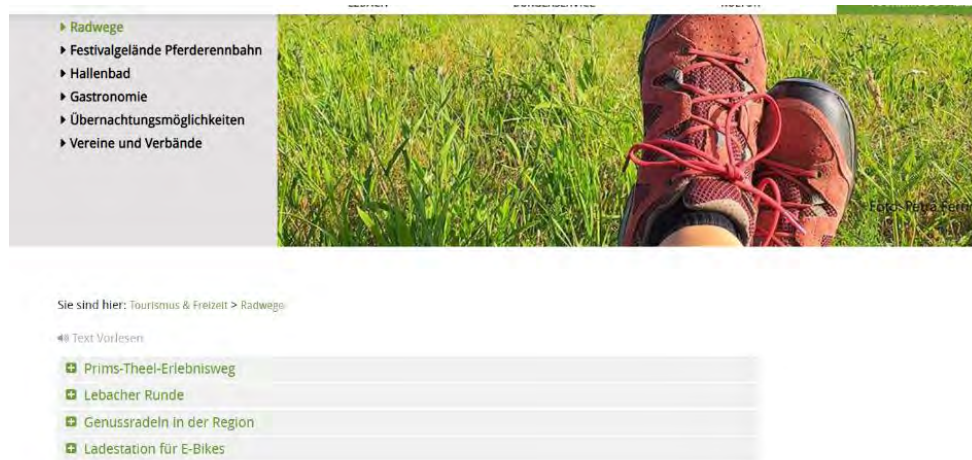
Abb. 43 Überholabstände nach StVO



In Bereichen mit besonderer oder möglicherweise noch nicht so verbreiteter Verkehrsführung kann mit Hinweistafeln gearbeitet werden, um Verkehrsteilnehmenden auf die Regeln bzw. Handhabung hinzuweisen. So gibt es bereits in der Poststraße in Lebach das Element des einseitigen Schutzstreifens. Diese Führungsform wird im Rahmen des Konzeptes auch für weitere Orte vorgeschlagen (u.a. in der Steinbacher Str. in Thalexweiler, in der Heusweiler Str. in Landsweiler oder der L142/Provinzialstr. in Eidenborn). Hier können Radfahrenden mit Hinweistafeln oder auch mit Piktogrammketten mit Richtungspfeil auf die korrekte Nutzung ausschließlich in Fahrtrichtung hingewiesen werden. Das fälschliche Befahren des Schutzstreifens in Gegenrichtung führt sonst zu sehr gefährlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Als weiterer Schritt könnte eine digitale Karte des Radverkehrsnetzes in Lebach auf der Homepage präsentiert werden, die nach dem Abschluss von einzelnen Maßnahmen aktualisiert wird. Auch für diejenigen, die sich bereits mit dem Rad in der Stadt auskennen, stellt dies eine hilfreiche Übersicht über den aktuellen Stand der Umsetzungsphase dar. Außerdem könnte hier eine Möglichkeit zur kontinuierlichen Interaktion geschaffen werden, indem Benutzerinnen und Benutzer der Homepage die Möglichkeit erhalten, entsprechendes Feedback und weitere Anregungen zu geben.

Abb. 44 Bisherige Hinweise zu Radwegen auf der Homepage der Stadt Lebach



Quelle: Stadt Lebach Homepage (2021)

Da es beim Thema Radverkehr stets Berührungspunkte und Überschneidungen zu anderen Themenbereichen, wie z.B. „Kultur“ oder „Tourismus und Freizeit“ gibt, sollte daran angeknüpft werden und auch verwiesen werden. So kann beim Konzept für den Alltagsradverkehr auf die darüber hinaus bestehenden touristischen Angebote verwiesen werden – wie auch umgekehrt. Beim Kapitel zu den Sehenswürdigkeiten und Points of Interest der Stadt können Hinweise angefügt werden, wie diese mit den (zukünftig) bestehenden Alltagsradverbindungen erreicht werden können. Auch findet sich in der Kategorie „Kultur“ der Homepage bereits ein Veranstaltungskalender. Dort sollten alle radspezifischen Veranstaltungen selbstverständlich eingetragen und geführt sein.

Neben der Bereitstellung von themenrelevanten Informationen ist auch die Möglichkeit zur aktiven Teilnahme an Kampagnen, Veranstaltungen und Wettbewerben essentieller Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit. Positiv zu erwähnen ist hier die Teilnahme der Stadt an der deutschlandweit sehr bekannten und populären Aktion Stadtradeln. Im Zeitraum von 06. Juni bis 26. Juni 2021 legten 550 Radelnde insgesamt mehr als 90.000 km zurück (vgl. Stadtradeln.de (2021)).

Eine weitere Aktion, an denen die Bürgerinnen und Bürger der Stadt teilnehmen können, und die daher aktiv beworben werden sollte, ist „Mit dem Rad zur Arbeit“, welche von der AOK und dem ADFC durchgeführt wird. Hier lautet die Zielmarke, im Aktionszeitraum mindestens 20 Tage mit dem Fahrrad zur Arbeit zu pendeln (Teilstrecken, z.B. zur Bahn, zählen dabei auch). Bei dieser Aktion fallen keine organisatorischen Aufwendungen oder finanziellen Kosten für die Stadt an. Andere Beispiele sind „FahrRad!“ des VCD für Jugendliche oder die Kindermeilen des Klima-Bündnis für Kindergärten und Schulen.

Die in Tab. 9 exemplarisch aufgeführten Veranstaltungsorte können für die Ausrichtung von fahrradspezifischen Events genutzt werden. Dabei muss es sich nicht zwangsläufig um eine größere Fahrradmesse oder ähnliches handeln. Es können kleinere Veranstaltungen wie Fahrradreparaturkurse, Fahrradflohmärkte oder Pedelec-Testfahrten angeboten werden. Auch könnte die Polizei ein Check-Up zu verkehrstauglichen Fahrrädern oder guter Beleuchtung in der dunklen Jahreszeit anbieten.

Auch bei Veranstaltungen gilt es, bereits bestehende Ressourcen zu nutzen. So könnten beispielsweise an Gemeindefesten in den Stadtteilen, verkaufsoffenen Sonntagen oder ähnlichem in der Innenstadt auch einzelne Angebote zum Radverkehr aufgebaut werden, wie ein Stand mit Informationsmaterial oder ein Parcours zum Testen von Pedelecs. Kleinere Angebote könnten zusätzlich auch an völlig themenfremden Veranstaltungen geschaffen werden. Auf diese Weise können womöglich neue Zielgruppen generiert werden.

Das betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement ist als weiterer Maßnahmenblock nicht außer Acht zu lassen. Für letzteres sei beispielsweise die Veranstaltung von Radaktionstagen, Sternfahrten zur Schule, Fahrrad-Workshops auf dem Schulhof, Fahrrad- und Helmcheck oder der Cycling Bus als Radler-Fahrgemeinschaft auf dem Schulweg genannt.

6 Finanzielle Förderung des Radverkehrs

Deutschland soll bis 2030 Fahrradland werden. So lautet die Vision und auch Zielstellung des im April 2021 vorgestellten Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP) 3.0 der Bundesregierung. Mehr und insgesamt längere Wege sollen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und die Sicherheit der Radfahrenden erhöht werden (vgl. NRVP (2021), S.9 f.). Zur Umsetzung des Planes stellt die Bundesregierung Fördermittel von rund 1,5 Milliarden € bis 2023 bereit. Die gesamten Ausgaben für den Radverkehr werden für diesen Zeitraum auf rund 11 € je Person und Jahr beziffert (vgl. NRVP (2021), S.19). Diese Kenngröße soll sich langfristig auf 30 € je Person und Jahr erhöhen (vgl. NRVP (2021, S.25), d.h. es ist u.a. mit einer Ausweitung der finanziellen Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren zu rechnen. Zum Vergleich gibt Kopenhagen, welches für viele als Vorreiter in Sachen Radverkehr gilt, z.B. rund 36 € je Einwohnenden und Jahr aus. In Oslo (70 €) oder Utrecht (132 €) liegen die Werte sogar noch deutlich höher (vgl. Greenpeace (2018)).

Wesentliche Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen ergeben sich aktuell einerseits aus den Förderprogrammen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Andererseits hat das Saarland mehrere Förderpakete im Rahmen seiner nachhaltigen Mobilitätsstrategie (NMOB) aufgelegt. Die Erstellung des vorliegenden Konzeptes liegt z.B. im Rahmen dieses Förderprogramms.

Die Förderquoten hängen u.a. vom Gegenstand der Förderung, aber auch von der Haushaltslage der Kommune ab, sodass in der Übersicht die gesamte Spanne der möglichen Zuschüsse aufgeführt ist (vgl.

Tab. 10). Zum Teil gibt es Deckelungen des Förderzuschusses, sodass z.B. E-Lastenräder und -anhänger nach der NKI-Richtlinie maximal bis 2.500 € je Stück bezuschusst werden (vgl. NKI (2021)). Die Förderung steht in einigen Fällen nicht nur den Kommunen zur Verfügung, sondern auch Privatpersonen. Lasten- oder E-Lastenfahrräder (Cargobikes) können so z.B. nach der NMOB-Rad auch von Bürgerinnen und Bürgern mit Zuschuss gekauft werden (vgl. NMOB-Rad (2021)). Für solche Fälle kann von Kommunen im Sinne der ganzheitlichen Radverkehrsförderung informiert und geworben werden. Die Inanspruchnahme mehrerer Förderungen für ein Projekt oder Vorhaben, sprich die Kumulierbarkeit der Mittel, muss im Einzelfall geprüft werden.

Die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative bietet ein breites Förderspektrum mit Fokus auf Radverkehrsinfrastruktur für den fließenden wie auch ruhenden Verkehr.

Hierunter können z.B. Radfahr- und Schutzstreifen, Radwege oder Fahrradstraßen fallen, aber auch Wegeverbreiterungen im Zuge erhöhten Aufkommens. Abstellanlagen werden im Allgemeinen, aber auch im Speziellen im Sinne von Bike + Ride an Bahnhöfen gefördert. Unter Umständen können auch die Fahrradwegweisung, Beleuchtung oder Mobilitätsstationen bezuschusst werden. (vgl. NKI (2021a), S.22 f.)

Das Sonderprogramm Stadt und Land hat v.a. die Infrastruktur im Blick. In seinem Rahmen kann ebenfalls die Errichtung von selbstständigen wie auch straßenbegleitenden Radwegen sowie Radfahr- und Schutzstreifen oder Fahrradstraßen durch die Kommunen finanzielle Unterstützung erfahren. Außerdem sieht das Programm Hilfen für Radwegebrücken und -unterführungen zur Querung von Schienen- und Wasserwegen vor. Parkmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenfahrräder sind mit Ausnahme von Standorten an Bildungseinrichtungen Fördergegenstand. Für Bildungsstandorte wird auf die Richtlinie NMOB-Rad verwiesen. (vgl. Stadt und Land (2021), S.1 f.)

Die zuletzt angesprochene Richtlinie NMOB-Rad bietet zum einen Unterstützung bei der Anschaffung von Pedelecs und Cargobikes. Letztere sind auch für Privatpersonen förderfähig. Andererseits werden Serviceangebote wie Reparaturstationen oder auch Lademöglichkeiten für Pedelecs/Lastenpedelecs finanziell unterstützt. Die Errichtung von Abstellanlagen mit mindestens 6 Stellplätzen richtet sich im Speziellen an Bildungseinrichtungen. Auch lohnt sich der Blick auf die möglichen Zuwendungsempfängenden. Neben Kommunen sind auch die Bildungseinrichtungen selbst und z.T. auch Betriebe in vorwiegend kommunaler Trägerschaft antragsberechtigt. (vgl. NMOB-Rad (2021a), S.1 ff.)

Die beiden Förderprogramme Klimaschutz durch Radverkehr sowie die Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland unterscheiden sich im Verfahrensablauf insofern, als dass hier keine festgelegten Förderschwerpunkte existieren, sondern Projektskizzen eingereicht und in einem Auswahlverfahren bewertet werden. So gibt es im Programm Klimaschutz durch Radverkehr beispielsweise zwei Zeiträume (März/April sowie September/Oktober), in denen Projektvorschläge eingereicht werden können (vgl. BMU (2021), S.12). Die bisher bewilligten Projekte umfassen kleine Gemeinden wie auch große Städte und die Fördersummen reichen vom oberen fünfstelligen bis hin zum mittleren siebenstelligen Bereich (vgl. BMU (2021a)). In der näheren Umgebung wurde z.B. die Verbandsgemeinde Birkenfeld zur Etablierung als Radregion bei der Errichtung von Fahrradboxen, Lademöglichkeiten und Anschaffung von Dienstpedelecs mit rund 400.000 € gefördert (vgl. ebd.).

Tab. 10 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen

Gegenstand	Förderquote	Laufzeit
NKI - Kommunalrichtlinie		
u.a. Radverkehrs u. -abstellanlagen, Mobilitätsstationen	50 - 65 %	30.06.2024
NKI - Klimaschutz durch Radverkehr		
regionale Modellprojekte mit bundesweiter Übertragbarkeit	80 - 100 %	15.11.2024
NKI - E-Lastenfahrrad-Richtlinie		
E-Lastenfahrräder sowie -anhänger	25%	29.04.2024
BMVI - Modellvorhaben des Radverkehrs		
innovative Projekte zur Entwicklung des Radverkehrs	75 - 90 %	31.12.2026
NMOB - Stadt und Land		
u.a. Radverkehrsanlagen, Radabstellanlagen	75 - 90 %	31.12.2023
NMOB - Rad		
Pedelecs, Cargobikes, Servicestationen, Abstellanlagen u.v.m.	40 - 80 %	31.12.2022
NMOB - Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen		
Mobilitätsstationen u. Umsteigeparkplätze	75%	31.12.2021

(Stand 10/2021)

Quellenverzeichnis

ADFC (2011): Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen. Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit. Technische Richtlinie TR 6102. Bremen.

ADFC (2019): So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr. Berlin.

ADFC (o.J.): ADFC-empfohlene Abstellanlagen. Geprüfte Modelle. – URL:

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle> [01.10.2021].

BBSR (2021): Zentrale Orte in Deutschland. Einführung. – URL:

[https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2021/ak-11-2021-](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2021/ak-11-2021-dl.pdf;jsessionid=4E97AA7CE99F8C1A039C0EC456164B1F.live21301?__blob=publicationFile&v=4)

[dl.pdf;jsessionid=4E97AA7CE99F8C1A039C0EC456164B1F.live21301?__blob=publicationFile&v=4](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2021/ak-11-2021-dl.pdf;jsessionid=4E97AA7CE99F8C1A039C0EC456164B1F.live21301?__blob=publicationFile&v=4) [18.08.2021].

BMU (2021): Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs (Klimaschutz durch Radverkehr). Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. – URL:

https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/210901_NKI-FA_Klimaschutz_durch_Radverkehr.pdf [29.10.2021]

BMU (2021a): Projektübersicht Förderaufruf „Klimaschutz im Radverkehr“. – URL:

https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/200115%20Anlage_Radverkehr_Projektuebersicht.pdf [29.10.2021]

BMVI (2020): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). – URL:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html> [01.09.2021].

Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.): Verkehrszeichen und Symbole. – URL:

https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vz-start.html [01.10.2021]

ERA (2010): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Straßenentwurf. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA.

Freecountrymaps.com (o.J.): Free Map of Lebach. – URL:

<https://www.freecountrymaps.com/map/towns/germany/1558098581/>

FGSV (2012): Hinweise zum Fahrradparken. FGSV-Nr. 239. Köln.

Greenpeace (2018): Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten. – URL:

<https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf> [25.10.2021]

KBA (2021): Zulassungsbezirke und Gemeinden 2021. – URL:

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html;jsessionid=895EE8914A7C99A9355A66905D0022F1.live11294
[01.09.2021]

LfS Saarland (2015): Verkehrsmengenkarte. – URL:

<https://www.saarland.de/lfs/DE/service/verkehrsmengenkarte/verkehrsmengenkarte.html>
[01.09.2021]

MiD (2017): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht.

NKI (2021): Förderprogramm. E-Lastenfahrrad-Richtlinie. Der Antrieb zum Umstieg. – URL:
<https://www.klimaschutz.de/foerderung/e-lastenfahrrad-richtlinie> [25.10.2021].

NKI (2021a): Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie). Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. – URL:
https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/2022_NKI_Kommunalrichtlinie%20des%20BMU.pdf [29.10.2021]

NMOB-Rad (2021): Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr. NMOB-Rad. – URL:

https://www.saarland.de/mwaev/DE/portale/verkehr/mobilitaetsfoerderung/nmob/nmob_rad.html [25.10.2021]

NMOB-Rad (2021a): Amtsblatt des Saarlandes Teil I vom 11.März 2021. Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB). Teil Förderung des Radverkehrs. RL-NMOB-Rad. – URL:

https://www.saarland.de/mwaev/DE/downloads/verkehr/nmob/dld_nmob_rl_rad.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [29.10.2021]

NRVP (2021): Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Fahrradland Deutschland. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.

Pendleratlas (2021): Saarland. Saarlouis. Lebach. Stadt Lebach. – URL:

<https://www.pendleratlas.de/saarland/saarlouis/lebach/>

Radverkehrsplan Saarland (2015): Radverkehrsplan. – URL:

<https://www.fahrrad.saarland/projekte/radverkehrsplan/> [01.10.2021]

Saarbahn (2021): Fahrplan S1. Sarreguemines – Lebach. Gültig ab 1.Juli 2021. – URL:

<https://www.saarbahn.de/media/download-60c994eac32c2> [31.08.2021]

Saarland Statistik (2011): Statistik. Gemeindezahlen. Stadt Lebach. – URL:

<https://lapldelfive01.saarland.de/11683.htm> [18.08.2021]

Stadt Lebach (2021): Bevölkerungsstand der Stadt Lebach mit den einzelnen Stadtteilen. (Nur Haupt- u. Einzige Wohnsitze). – URL:

https://www.lebach.de/fileadmin/user_upload/Einwohnerzahlen_Juli.pdf [31.08.2021]

Stadt Lebach Bundeswehr (o.J.): Graf-Haeseler-Kaserne in Lebach. – URL:

<https://www.lebach.de/lebach/die-stadt/bundeswehr.html> [31.08.2021]

Stadt Lebach Homepage (2021): Tourismus und Freizeit. Radwege. – URL:

<https://www.lebach.de/tourismus-freizeit/uebernachtungsmoeglichkeiten/> [29.10.2021]

Stadtradeln.de (2021): Lebach im Landkreis Saarlouis. Stadtradeln vom 06.06. – 26.06.21. – URL: <https://www.stadtradeln.de/lebach>

Stadt und Land (2021): Amtsblatt des Saarlandes Teil I vom 15. Juli 2021. Richtlinie zur Umsetzung des Sonderprogrammes „Stadt und Land“ des Bundes im Saarland NMOB-Stadt Land. – URL:

https://www.saarland.de/mwaev/DE/downloads/verkehr/nmob/dld_nmob_rl_stadtland.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [29.10.2021]

Statistisches Amt Saarland (2020): Fläche und Bevölkerung – Stand: 31.03.2020 (Basis Zensus 2011). – URL:

https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_Fl%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_2020_03.html?nn=e6a2b795-5b7c-4d73-b08a-730ae8ec3818 [31.08.2021]

topographic-map.com (o.J.): Kostenlose topografische Karten. Visualisierung und Weitergabe. –

URL: <https://de-de.topographic-map.com/maps/6jbu/Lebach/>

Wetterdienst.de (2021): Klima Lebach – Station Tholey (386 m). – URL: <https://www.wetterdienst.de/Deutschlandwetter/Lebach/Klima/> [18.08.2021]

ZIV (2021): Pressemitteilung. Zahlen – Daten – Fakten zum deutschen Fahrrad- und E-Bike Markt 2020. – URL:

https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2021_10.03._Fahrrad-_und_E-Bike_Markt_2020.pdf [18.08.2021].