



Im Auftrag der:

Gemeinde Riegelsberg

Saarbrücker Straße 31

66292 Riegelsberg



Bearbeitet von:

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation

Dipl.-Geograph Maik Scharnweber

Kapellenstraße 8, 54332 Wasserliesch

maik.scharnweber@bmm-trier.de

www.bmm-trier.de



Autoren:

Maik Scharnweber

Thorsten Ströher

Gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Franz-Josef-Röder-Straße 17

66119 Saarbrücken



Oktober 2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis I

Abbildungsverzeichnis II

Tabellenverzeichnis III

Abkürzungsverzeichnis IV

1 Hintergrund und Ausgangslage 1

 1.1 Geographische Gegebenheiten 2

 1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft 7

2 Grundlagen Radverkehrsplanung 14

3 Ausgangssituation in Riegelsberg 22

4 Maßnahmen 26

 4.1 Vorgehensweise 26

 4.2 Maßnahmen - Riegelsberg 36

 4.3 Maßnahmen - Walpershofen 76

 4.4 Fahrradabstellanlagen 86

 Vorhandene Abstellanlagen aufwerten 88

 Vorhandene Abstellanlagen austauschen 89

 Ziele ohne Abstellanlagen 91

5 Kommunikation und Motivation 95

6 Finanzielle Förderung des Radverkehrs 99

Quellenverzeichnis V

Anhang VIII

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Gemeinde Riegelsberg in der Gesamtübersicht	2
Abb. 2 Ortsplan der Gemeinde Riegelsberg	3
Abb. 3 Topografisches Profil der Gemeinde Riegelsberg	5
Abb. 4 Durchschnittstemperaturen und Niederschläge in Riegelsberg	6
Abb. 5 Schulen samt Schüler/-innenzahl in Riegelsberg	8
Abb. 6 Höher belastete Verkehrsbereiche in Riegelsberg	9
Abb. 7 Haltestellen der Saarbahn in Riegelsberg	10
Abb. 8 Modal Split der Gemeinde Riegelsberg	11
Abb. 9 Arbeitsort der Erwerbstätigen Riegelsbergs	12
Abb. 10 Pendlersaldo Gemeinde Riegelsberg	12
Abb. 11 Pendlerverflechtungen der Gemeinde Riegelsberg	13
Abb. 12 Einseitiger Schutzstreifen am Anstieg	15
Abb. 13 Prinzipskizze eines alternierenden Schutzstreifens	15
Abb. 14 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich	16
Abb. 15 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Straße	16
Abb. 16 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen	17
Abb. 17 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen	17
Abb. 18 Querungshilfe in der Prinzipskizze	18
Abb. 19 Einfädelungshilfe in der Prinzipskizze	18
Abb. 20 Beispiel eines geeigneten Sperrpfostens mit reflektierendem Element	19
Abb. 21 Beispiele geeigneter Fahrradhalter	21
Abb. 22 Eindrücke vom Bürgerworkshop und der Ortsbefahrung	22
Abb. 23 Verbesserungsbedürftige Abstellanlagen an der Haltestelle Riegelsberg-Süd	23
Abb. 24 Unterbindung des Radverkehrs durch Kette beim queren der einer Kreuzung	24
Abb. 25 Absperrungen als Hindernisse und Gefahrenquelle für den Radverkehr	24
Abb. 26 Radverkehrskonzept Riegelsberg - Bestandsnetz	28
Abb. 27 Radverkehrskonzept Riegelsberg - Vorschläge	29
Abb. 28 Radverkehrskonzept Riegelsberg - Zielnetz	30
Abb. 29 Maßnahmenübersicht Ortsteil Riegelsberg	34
Abb. 30 Maßnahmenübersicht Ortsteil Walpershofen	35
Abb. 31 Alternierende einseitige Schutzstreifen	39
Abb. 32 einseitiger Schutzstreifen und Fahrbahn im Querschnitt	39
Abb. 33 Anlehnhalter mit Ausführung als Rundrohr	86
Abb. 34 Anlehnhalter in kantiger Ausführung	87
Abb. 35 Auswahl gänzlich ungeeigneter Abstellanlagen	87
Abb. 36 Bereich Verkehr auf der Homepage der Gemeinde	96
Abb. 37 Einladung zu einem Event des RSF Phönix Riegelsberg	98

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Flächennutzung der Gemeinde Riegelsberg	4
Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Gemeinde Riegelsberg	7
Tab. 3 Bevölkerung nach Ortsteilen	7
Tab. 4 Maßnahmenübersicht - Riegelsberg (I).....	31
Tab. 5 Maßnahmenübersicht - Riegelsberg (II).....	32
Tab. 6 Maßnahmenübersicht Walpershofen	33
Tab. 7 Übersicht über die Abstellanlagen in Riegelsberg	93
Tab. 8 Medienkanäle und Veranstaltungsorte in Riegelsberg	95
Tab. 9 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen.....	100

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohnende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KBA	Kraftfahrzeugbundesamt
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
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VB	Verkehrsberuhigter Bereich
VCD	Verkehrsclub Deutschland
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband

1 Hintergrund und Ausgangslage

Die Umstände der aktuellen Coronapandemie wie auch die zunehmenden Anzeichen des Klimawandels und seiner Auswirkungen in unseren Breiten samt Dringlichkeit des Handelns stoßen Veränderungsprozesse in den verschiedensten Lebensbereichen an, darunter auch dem Feld Mobilität. Im Zuge dieser Entwicklung erhält auch das Thema Radverkehr aktuell viel Aufmerksamkeit und Auftrieb. Das Fahrrad boomt momentan mehr denn je und gewinnt sowohl im Alltags- als auch Freizeitverkehr deutlich an Stellenwert. Gründe hierfür liegen u.a. in der Tatsache, dass das Fahrrad viele positive Attribute vereinen kann. Es ist ein umweltfreundliches, flächensparsames, gesundheitsförderndes und verhältnismäßig günstiges Verkehrs- und Fortbewegungsmittel.

Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist mit Sicherheit in der zunehmenden Verbreitung von sogenannten Pedelecs, d.h. Fahrrädern mit elektrischem Hilfsmotor, zu sehen. Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) vermeldete 2020 rund 5 Millionen neu verkaufte Fahrräder, darunter rund 2 Millionen Pedelecs (vgl. ZIV (2021a)). Im ersten Halbjahr 2021 wurden bereits 1,2 Millionen Pedelecs in Deutschland verkauft, sodass die Prognose für das Gesamtjahr von erneut nahezu 2 Millionen abgesetzten Pedelecs ausgeht (vgl. ZIV (2021b)). Dabei ist davon auszugehen, dass die Verkaufszahl hätte noch höher sein können, wenn die Fahrradbranche nicht mit durch den Boom ausgelösten Engpässen bezüglich Rohstoffen, Komponenten und Teilen kämpfen würde (vgl. ebd.). In der Erhebung Fahrrad-Monitor des Sinus-Instituts gab ein Viertel der Befragten an, während der Pandemie mehr Fahrrad gefahren zu sein. Immerhin jeder Fünfte äußerte auch nach der Pandemie häufiger das Fahrrad nutzen zu wollen (vgl. Sinus-Institut (2021), Folie 4).

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr möchte diese Entwicklungen im Saarland unter dem Motto „Fahr Rad. Beweg was.“ unterstützen. Schließlich bildet das Saarland mit einem Radverkehrsanteil von lediglich 3% auf allen Wegen im Bundesländervergleich deutlich das Schlusslicht (vgl. Infas (2017), S.2). Das Ministerium hat daher mehrere Förderprogramme auf den Weg gebracht, u.a. die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland – Teilförderung Radverkehr (NMOB-Rad). Diese ermöglicht Gemeinden und Kommunen z.B., sich die Erstellung von Radverkehrskonzepten zur Verbesserung des Alltagsradverkehrs fördern zu lassen.

Die Gemeinde Riegelsberg greift diese Unterstützung gerne auf, um ihrerseits die Rahmenbedingungen für Radfahrende in ihrer Gemeinde zu verbessern und den Radverkehr im Alltag zu fördern. Das Büro für Mobilitätsberatung und Moderation aus Wasserliesch wurde daher beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Gemeinde Riegelsberg zu erstellen.

1.1 Geographische Gegebenheiten

Geographische Lage

Die Gemeinde Riegelsberg liegt im südlichen Bereich des Saarlandes und gehört zum Regionalverband Saarbrücken. Ungefähr in 10 km Entfernung der Gemeinde befindet sich südöstlich die Landeshauptstadt Saarbrücken. Riegelsberg ist auf dem gleichnamigen Höhenzug angesiedelt und unterteilt sich in die beiden Ortsteile Riegelsberg Riegelsberg und Walpershofen. Mit dem Köllerbach quert ein kleinerer Fluss den Teil Walpershofen, um schlussendlich bei Völklingen in die Saar zu münden.

Neben der Landeshauptstadt Saarbrücken bilden Heusweiler im Norden und Püttlingen im Südwesten als unmittelbar anliegende Gemeinden das Umfeld. Weitere größere Städte im Umkreis sind Saarlouis und Dillingen im Westen, Völklingen im Südwesten und Neunkirchen im Nordosten. Die nächsten Großstädte sind (abgesehen von Saarbrücken) Trier (55 km Luftlinie), Kaiserslautern (60 km Luftlinie) und Luxemburg (65 km Luftlinie).

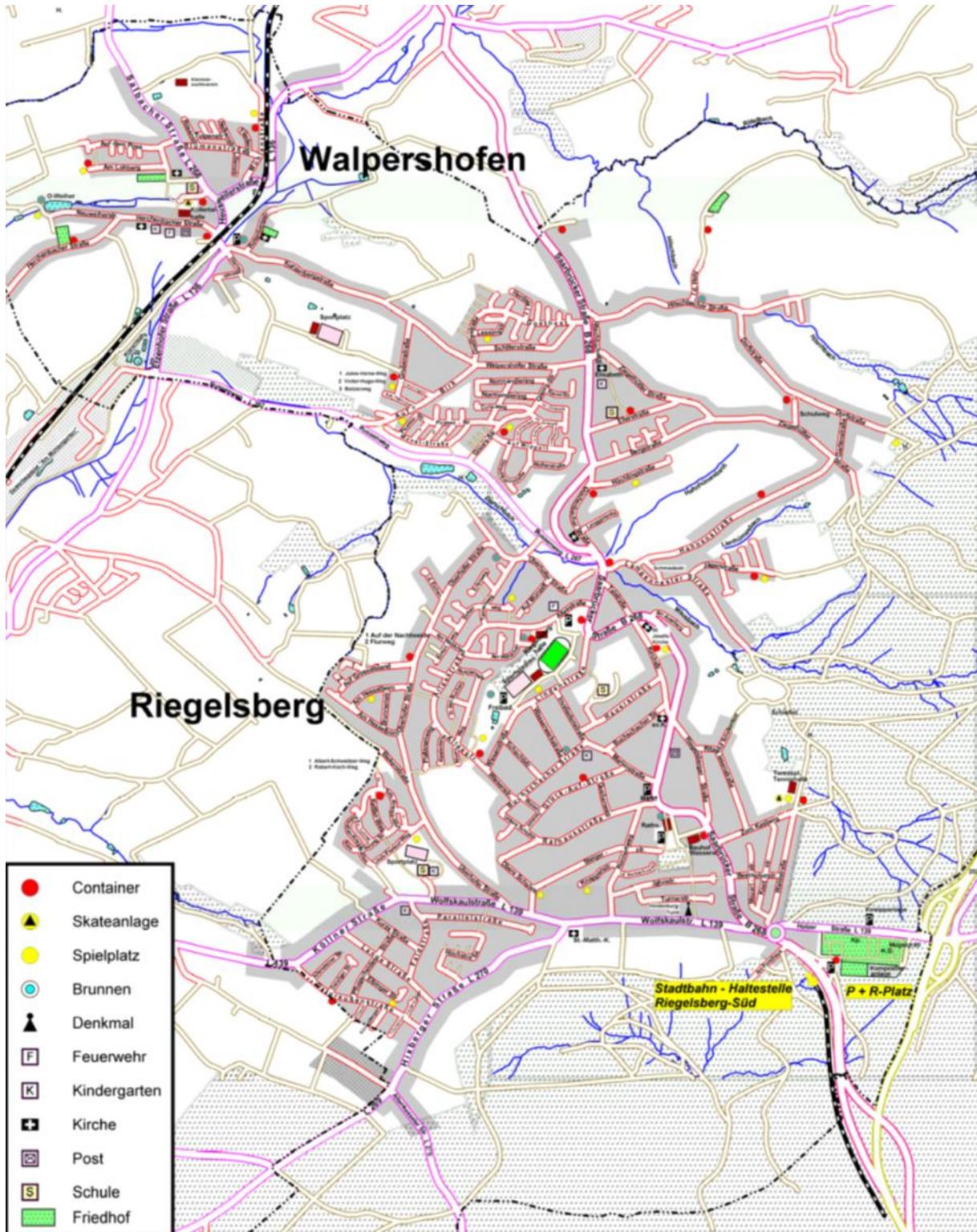
Abb. 1 Gemeinde Riegelsberg in der Gesamtübersicht



Kartengrundlage: Google Maps Satellit

Flächennutzung und -struktur

Abb. 2 Ortsplan der Gemeinde Riegelsberg



Quelle: Gemeinde Riegelsberg

Die Gemeindefläche von Riegelsberg umfasst rund 1.500 Hektar. Der überwiegende Teil des Gemeindegebietes fungiert als forstwirtschaftliche Fläche (39%) oder als Grün- respektive Sportanlage (36%). Ca. ein Fünftel steht der Landwirtschaft als Nutzfläche zur Verfügung. Dem Bereich Verkehr werden 4% der Gemeindefläche gewidmet (vgl. Tab. 1).

Tab. 1 Flächennutzung der Gemeinde Riegelsberg

Funktion	Fläche [ha]	Fläche [%]
Landwirtschaftsfläche	278,0	19%
Forstwirtschaftsfläche	574,0	39%
Grün-, Sportanlagen	522,0	36%
Wasserflächen	14,0	1%
Verkehrsflächen	66,0	4%
Sonstige	15	1%
Gesamt	1469,0	100%

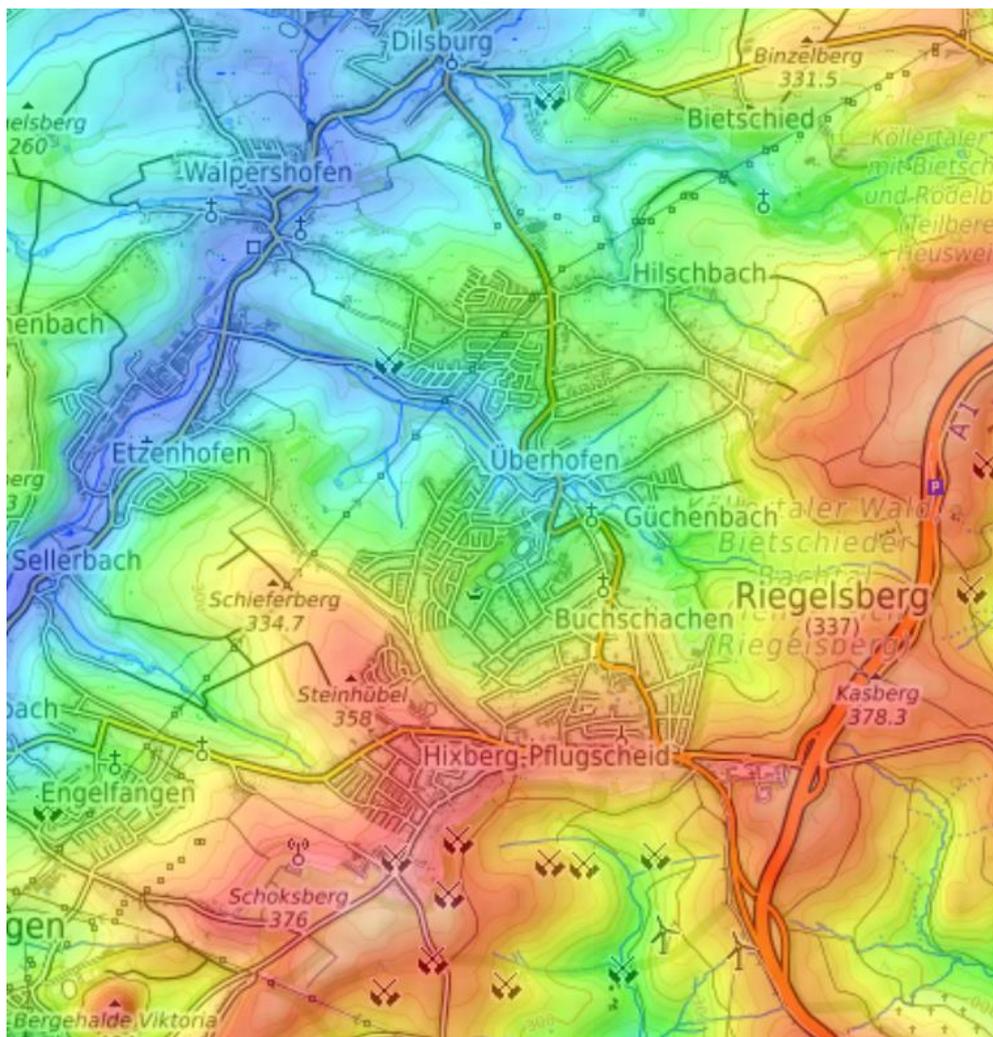
Datenquelle: Gemeinde Riegelsberg Fakten (o.J.)

Der größere der beiden Ortsteile Riegelberg beherbergt auch die Mehrheit der Bedarfe des alltäglichen Lebens. So sind hier u.a. die Gemeindeverwaltung, eine Gemeinschaftsschule sowie Grundschulen, verschiedene Einzelhandelsgeschäfte wie auch Freizeitmöglichkeiten in Form des Hallen- und Freibades oder mehrerer Sportplätze anzutreffen.

Topografie

Die Topografie der Gemeinde ist dahingehend geprägt, dass es einen deutlichen Höhenunterschied zwischen den beiden Gemeindeteilen Walpershofen und Riegelsberg gibt. Walpershofen verfügt sozusagen über die Tallage und befindet sich auf rund 220 m Höhe über Normalnull. Bewegt man sich vom Ortskern dann südlich in Richtung Partnerortsteil, nimmt die Höhe kontinuierlich zu und erreicht in Riegelsberg bis zu 380 m über Normalnull. Der Wohnbereich zwischen Überhofer Str. und Hixberger Str. sowie um die Wolfskaulstr. in Riegelsberg gehören zu den höchstgelegenen Gebieten der Gemeinde. Der Höhenunterschied ist jedoch über längere Strecken zu überwinden, d.h. die durchschnittlichen Steigungen fallen eher moderat aus. Auf der Strecke Neuweiherstr. in Walpersdorf nach Ecke Hixberger Str./Ostpreußenstr. in Riegelsberg sind knapp 150 Höhenmeter auf 5,4 km Weg zu bewältigen, was einer moderaten durchschnittlichen Steigung etwas unter 3% entspricht. Diese sind bereits jetzt zu bewältigen und vor dem Hintergrund steigender Pedelec-Verbreitung kein Hindernis für den Radverkehr in der Gemeinde.

Abb. 3 Topografisches Profil der Gemeinde Riegelsberg



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

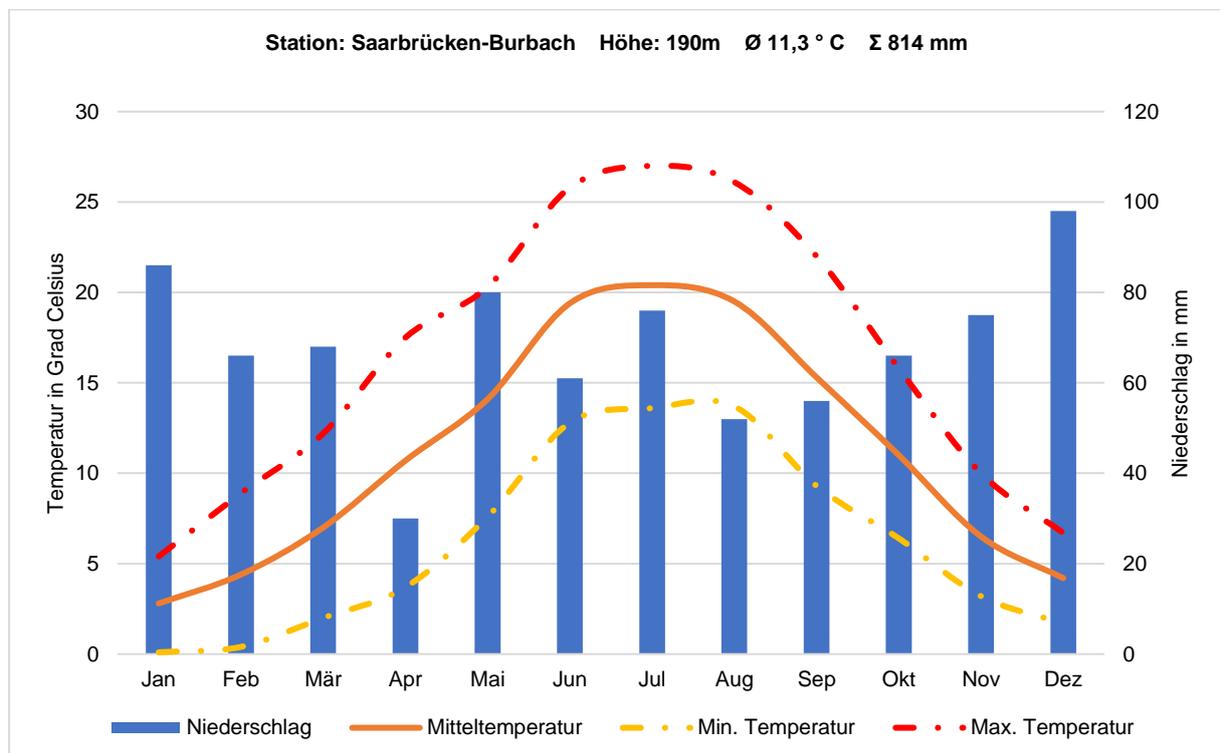
Klimatische Bedingungen

Im Hinblick auf die klimatischen Gegebenheiten in Riegelsberg werden die Wetterdaten aus der Wetterstation Saarbrücken-Burbach ausgewertet. Die Station befindet sich in rund 7 km Entfernung zu Riegelsberg. Das in Riegelsberg anzutreffende Klima ist sehr mild. Die Durchschnittstemperatur auf das Jahr gesehen lag in den vergangenen 5 Jahren bei 11,3 °C. Der wärmste Monat war dabei der Juli mit 20,4 °C, während das Thermometer im Januar im Schnitt gerade die 0 °C-Marke übertraf.

Die höchsten Niederschläge waren im Dezember (98 mm) und im Januar (86 mm) zu verzeichnen. Ebenfalls niederschlagsreich waren noch Mai und Juli. Im April fielen dagegen lediglich 30 mm Regen an 11 Regentagen, was den April mit Abstand zum trockensten Monat des Jahres macht. Insgesamt gab es in den letzten 5 Jahren in Riegelsberg im Schnitt etwas mehr als 800 mm Niederschläge im Jahr auf durchschnittlich 173 Regentage verteilt. (vgl. Abb. 4)

Insgesamt lässt sich sagen, dass die Wetterbedingungen in Riegelsberg gute Grundvoraussetzungen für das Fahrradfahren bieten. Es werden vereinzelt Tage auftreten, in denen die Rahmenbedingungen, z.B. Starkregen oder Eisglätte, an denen das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht an erster Stelle steht. Alles in allem liefern die vorherrschenden Wetterverhältnisse jedoch wenig Gründe, die gegen das regelmäßige Fahrradfahren sprechen.

Abb. 4 Durchschnittstemperaturen und Niederschläge in Riegelsberg



Eigene Darstellung. Datenbasis 2016 – 2021. Datenquelle: Wetterdienst.de (2021)

1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft

Bevölkerungsstruktur

Nach Angaben des statistischen Landesamtes des Saarlandes leben rund 14.400 Menschen in Riegelsberg. Die Geschlechterverteilung ist nahezu paritätisch, fällt aber leicht zu Gunsten der weiblichen Bevölkerung aus, d.h. letztere weist einen Anteil von 52% auf (vgl. auch Tab. 2). Mit seiner Einwohnerzahl rangiert die Gemeinde im Mittelfeld des Regionalverbandes Saarbrücken (6 von 10 Gemeinden). Riegelsberg weist dabei eine sehr hohe Bevölkerungsdichte auf. Fast 1.000 Einwohnende entfallen hier auf jeden km². Lediglich die Landeshauptstadt Saarbrücken (1.075), Friedrichsthal (1.111) und Sulzbach (1.014) weisen noch höhere Werte auf. Die Einwohnerdichte des Regionalverbandes Saarbrücken liegt bei 799 EW je km² und damit deutlich über den deutlich dünner besiedelten, verbleibenden Landkreisen im Saarland. (vgl. Statistisches Amt Saarland (2020))

Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Gemeinde Riegelsberg

Riegelsberg			
Bevölkerung			Einwohner
insgesamt	männlich	weiblich	je km ²
14.407	6.927	7.480	983

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

Nach der offiziellen und aktuellsten Einwohnerstatistik der Gemeinde leben rund 14.500 Menschen in der gesamten Gemeinde Riegelsberg. Die absolut überwiegende Mehrheit wohnt hierbei im gleichnamigen Ortsteil Riegelsberg. Mit über 12.000 Personen sind dies rund 87% der Gesamtheit und das mehr als Sechsfache des Partnerortes Walpershofen (vgl. Tab. 3)

Tab. 3 Bevölkerung nach Ortsteilen

Gemeinde Riegelsberg			
Bevölkerung			
Ortsteil	insgesamt	männlich	weiblich
Riegelsberg	12.639	6.128	6.511
Walpershofen	1919	933	986
Gesamt	14.558	7.061	7.497

Einwohnerstatistik Gemeinde Riegelsberg. Stand 28.10.21

Bildung und Versorgung

Nennenswerte größere gewerbliche Ansiedlungen gibt es auf dem Gemeindegebiet Riegelsberg abgesehen von einem Gebiet im Süden von Walpershofen (mit Übergang ins benachbarte Püttlingen) nicht. Durch die unmittelbare Nähe und Anbindung zu Saarbrücken und auch Völklingen gibt es dort einige Anlaufpunkte. In Völklingen sind v.a. das Saarstahl-Werk und das Kraftwerk Fenne zu nennen. Im Saarbrücker Stadtteil Burbach ist ebenfalls ein Standort der Saarstahl AG. Ebenfalls in Saarbrücken-Burbach befindet sich der Innovationscampus mit einigen Ingenieur- und Softwaredienstleistern. Auch die ZF Friedrichshafen AG im Gebiet Goldene Bremm ist zu nennen, um nur ein paar Beispiele zu geben. Als Landeshauptstadt sind auch viele Ministerien dort angesiedelt.

Im Bezug auf die Nahversorgung finden sich Einzelhandelsgeschäfte nahezu überwiegend entlang der Saarbrücker Str. in Riegelsberg und auch in durchaus größerer Anzahl, z.B. Lidl, Aldi, Kaufland etc. An Freizeitmöglichkeiten stehen u.a. das Freibad, diverse Sportmöglichkeiten (Fußball, Tennis, Beachvolleyball, Kegeln etc.) wie auch zum Wandern einladende Gebiete zur Verfügung. Auch das Vereinsleben genießt in Riegelsberg mit über 50 Vereinen aus den verschiedensten Bereichen hohen Stellenwert (vgl. Gemeinde Riegelsberg Vereine (o.J.)).

In Riegelberg gibt es weiterhin drei Grundschulen, eine Gemeinschafts- sowie Volkshochschule: die Grundschule Lindenschule in der Lindenstr., die Grundschule Pflugscheid in der Wolfskaulstr., die Grundschule Hilschbach-Walpershofen in der Ellerstr., die Gemeinschaftsschule Leonardo-da-Vinci in der Lindenstr. sowie die in der Marienstraße ansässige Volkshochschule. Die Grundschulen und Gemeinschaftsschulen unterrichten insgesamt etwas weniger als 900 Schülerinnen und Schüler. Nach Schulart unterschieden sind es rund 500 Grundschüler/-innen und 400 Schüler/-innen auf der weiterführenden Schule. (vgl. Abb. 5)

Abb. 5 Schulen samt Schüler/-innenzahl in Riegelsberg

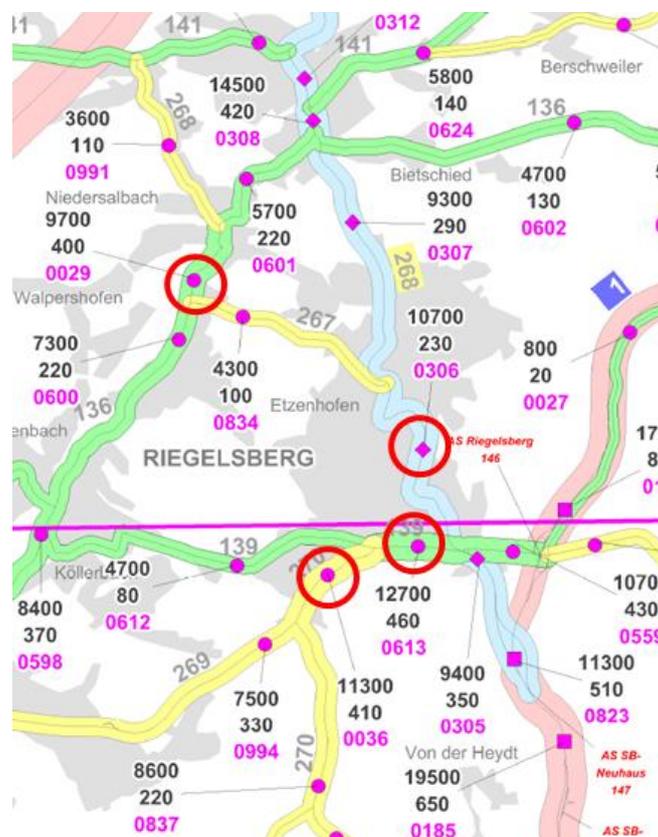


Mobilität und Verkehr

Durch die Bundesstraße 268, welche die Gemeinde in nord-südlicher Achse quert, erhält die Gemeinde Riegelsberg Anschluss an die Autobahnen A8 und A1. Mit Hilfe der A8 kann Dillingen in westlicher Richtung erreicht werden sowie Neunkirchen bei Fahrt in Richtung Osten. Die A1 stellt den Anschluss an die Landeshauptstadt Saarbrücken her, von wo aus viele weitere Ziele erreicht werden können. Folgt man der B268 in Richtung Norden, erreicht man zunächst u.a. Lebach und kann weiter bis nach Trier fahren. Über die Landestraßen L269 und L136 im Südosten besteht eine Verbindung nach Völklingen. Über die L139 in westlicher Richtung lassen sich Schwalbach und im weiteren Verlauf Saarlouis erreichen.

Vier Straßenbereiche der Gemeinde sind höher belastet durch den Straßenverkehr. An erster Stelle steht die Wolfskaulstraße mit einer Belastung von fast 13.000 Kfz pro Tag, darunter auch fast 500 Schwerfahrzeuge. Rund 11.000 Kfz bewegen sich täglich im Nahe gelegenen Bereich der Hixberger Straße. Ungefähr die gleiche Anzahl an Fahrzeugen passiert über die B268 schließlich auch den Zentrumsbereich von Riegelsberg. Mit nahezu 10.000 Wagen pro Tag liegt der Abschnitt der Etzenhofer Straße zwischen Herchenbacher Straße und Russenweg ebenfalls im fünfstelligen Bereich. Im Russenweg als Querverbindung zwischen Etzenhofer Straße und B268 sind gerade einmal 4.000 Kfz täglich unterwegs.

Abb. 6 Höher belastete Verkehrsbereiche in Riegelsberg



Bildquelle: LfS Saarland (2015)

Insgesamt 9.930 Pkw waren 2021 in der Gemeinde Riegelsberg zugelassen. Damit lag der Motorisierungsgrad, d.h. das Verhältnis der Anzahl Pkw zur Anzahl der Einwohnenden, bei 689 Pkw je 1.000 EW. Damit liegt der Wert von Riegelsberg schon deutlich über dem Durchschnitt des Regionalverbandes Saarbrücken (587 Pkw/1.000 EW) und leicht über dem Durchschnitt des Saarlandes (656 Pkw/1.000 EW). Für die Bundesrepublik liegt der Motorisierungsgrad aktuell bei 580 Pkw je 1.000 EW. (vgl. KBA (2021))

Abb. 7 Haltestellen der Saarbahn in Riegelsberg

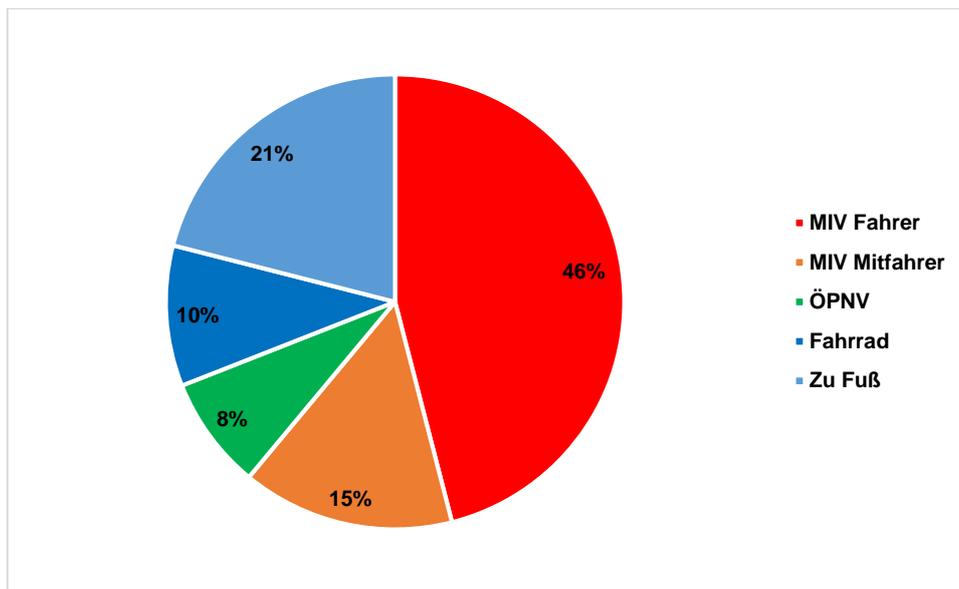


Bildquelle: Saarbahn Fahrplanheft (2021). S.2.

Im Bereich ÖPNV spielt neben einigen vorhandenen Buslinien v.a. der Anschluss an die Linie 1 der Saarbahn eine herausragende Rolle. So gibt es auf der zwischen Lebach und Saarbrücken (bzw. Sarreguemines) verkehrenden Straßenbahnverbindung insgesamt 10 Haltestellen in der Gemeinde Riegelsberg. Die Haltestelle Riegelsberg Süd stellt dabei eine Art Hauptknotenpunkt. An Werktagen fahren die Bahnen zu den Hauptverkehrszeiten i.d.R. in einem Viertelstundentakt in Richtung Saarbrücken Hbf. Zu den Spitzenzeiten des Pendlerverkehr zwischen 5 Uhr und 8 Uhr wird die Taktung teilweise auf bis zu 8 Fahrten pro Stunde verdichtet. Die anderen Haltestellen in Riegelsberg werden im Normalfall im Halbstundentakt bedient. Die erste Bahn startet um 4:31 Uhr. (Walpershofen, Mühlenstraße) bzw. 4:46 Uhr in Riegelsberg Süd. In Gegenrichtung von Saarbrücken Hbf nach Riegelsberg Süd herrscht an Werktagen in den Hauptverkehrszeiten i.d.R. durchgehend ein Viertelstundentakt, in einer Vielzahl der Verbindungen schließlich auch bis zum Halt Walpershofen Mühlenstraße. Die letzte Verbindung erreicht Walpershofen um 1:00 Uhr bzw. Riegelberg Süd um 2:02 Uhr. Am Wochenende und Feiertagen gilt in beiden Richtungen im Normalfall Halbstundentakt. (vgl. Saarbahn Fahrplan (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 Gemeinde Riegelsberg wird hier als „Mittelstadt – städtischer Raum“ kategorisiert. In einer umfangreichen, deutschlandweiten Mobilitätsuntersuchung wurden u.a. Daten zur Verkehrsmittelwahl erhoben, welche für den Raumtyp Riegelsbergs wie folgt aussieht.

Abb. 8 Modal Split der Gemeinde Riegelsberg



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

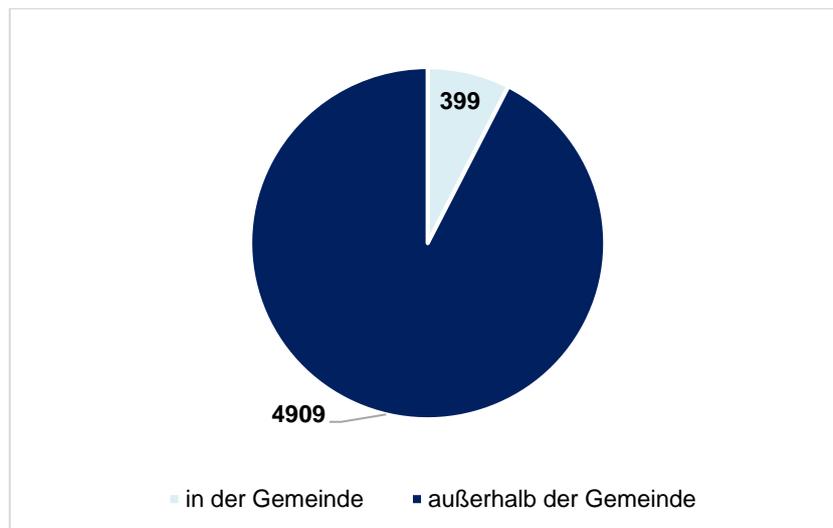
Rund drei Fünftel aller Wege in Riegelsberg werden nach Einordnung der Studie in Form des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), sprich per Pkw, absolviert. Platz 2 belegen die Fußwege mit einem Anteil von rund einem Fünftel. Das Fahrrad wird in 10% der Fälle als Fortbewegungs- oder Verkehrsmittel genutzt. Der ÖPNV spielt nur auf 8% aller Wege eine Rolle. Angesichts der sehr guten ÖPNV-Infrastruktur in Riegelsberg in Form der Saarbahn ist vor allem der letzte Wert kritisch zu hinterfragen und zeigt die Grenzen bzw. Schwächen einer Einordnung mittels Raum- und Siedlungsstrukturen.

Im Integrierten Klimaschutzkonzept der Gemeinde wird in Bezug auf das Thema Verkehr und Modal Split auf eine allerdings bereits Ende der 90er Jahre durchgeführte Untersuchung zum Verkehrsverhalten im Rahmen von Planungen zur Saarbahn verwiesen. Die dortigen Angaben beziffern den Fußverkehrsanteil auf 17%, den Radverkehrsanteil auf lediglich 2%, den ÖPNV-Anteil auf 13% und den MIV-Anteil auf dominierende 68% aller Wege. (vgl. Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Riegelsberg, S.30 ff.).

Pendlerverflechtungen

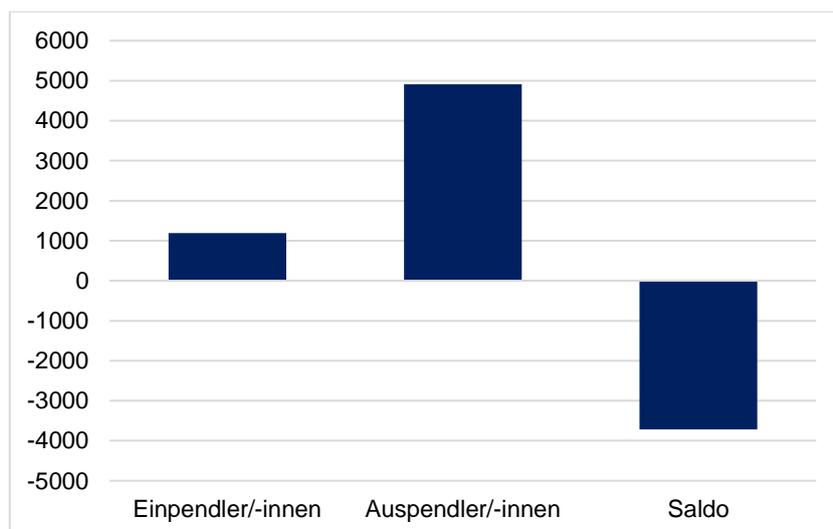
Auf Grundlage von Daten des Statistischen Landesamtes des Saarlandes waren 2017 rund 5.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Riegelsberg zu verzeichnen. Davon pendelten mit knapp 4.900 Beschäftigten fast 93 % aus der Gemeinde aus. Lediglich 400 Personen arbeiten auch unmittelbar vor Ort in der Gemeinde. Weitere rund 1.200 Menschen pendeln nach Riegelsberg ein, sodass insgesamt rund 1.600 Arbeitsplätze in der Gemeinde zu verzeichnen sind. Das Pendlersaldo fällt mit rund -3.700 deutlich zu Gunsten der Auspendelnden aus (vgl. Abb. 9 & Abb. 10).

Abb. 9 Arbeitsort der Erwerbstätigen Riegelsbergs



Eigene Darstellung. Datenquelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017).

Abb. 10 Pendlersaldo Gemeinde Riegelsberg



Eigene Darstellung. Datenquelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017).

Die Angaben erscheinen valide, da das Integrierte Klimaschutzkonzept der Gemeinde in dieser Hinsicht ähnliche, wenn auch ältere und somit leicht geringe Daten liefert. Im Konzept werden die Einpendelnden für das Jahr 2010 auf ungefähr 1.000 Personen beziffert und die Zahl der Auspendelnden auf rund 4.700. Binnenpendler innerhalb der Gemeinde gibt es knapp 400. (vgl. Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Riegelsberg, S.18)

In Bezug auf die Pendlerverflechtungen ist die Relation Riegelsberg – Landeshauptstadt Saarbrücken klar dominant. Beinahe jede zweite Pendlerbewegung findet zwischen diesen beiden Zielen statt. Immerhin noch 16% der Pendelnden bewegt sich zwischen Riegelsberg und dem restlichen Regionalverband Saarbrücken. Jeweils gut 5% der Verflechtungen bestehen nach Heusweiler, Püttlingen und Völklingen (vgl. Abb. 11).

Abb. 11 Pendlerverflechtungen der Gemeinde Riegelsberg



Bildquelle: Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Riegelsberg, S.19 Abbildung 3-6.

2 Grundlagen Radverkehrsplanung

Im folgenden Kapitel 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. Diese Empfehlungen werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet.

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 ist dann nach Kriterien wie der Verkehrssicherheit, der Bedeutung für das Gesamtnetz oder der Erschließungswirkung, aber auch Kosten, Finanzierbarkeit oder Zeithorizont bei der Umsetzung vorzunehmen. (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 (Kombination von Zeichen 340 StVO („Leitlinie“) und Fahrradpiktogrammen) 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 auf kurzen Abschnitten 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 Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der gleichen Fahrbahnseite befahrbar. Ausnahmen hiervon sind nur Radfahrstreifen in für den Gegenverkehr geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Insbesondere bei Steigungen und geringen Fahrbahnbreiten können Schutzstreifen auch nur einseitig auf der bergauf führenden Seite markiert werden. Bergab hat der Radverkehr in diesem Fall die Fahrbahn zu benutzen. Aufgrund der häufig für beidseitige Schutzstreifen nicht ausreichenden Fahrbahnquerschnitte wird zukünftig auch verstärkt auf einseitige, alternierende Schutzstreifen im flachen Gelände zurückgegriffen. Die Regelbreiten von 1,50 m für den Schutzstreifen und 4,50 m für die verbleibende Fahrbahn werden hier vorausgesetzt. Auch bei dieser Lösung darf nicht im Gegenverkehr geradelt werden.

Abb. 12 Einseitiger Schutzstreifen am Anstieg



Abb. 13 Prinzipskizze eines alternierenden Schutzstreifens



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind Sonderfahrstreifen für den Radverkehr und für diesen immer benutzungspflichtig und ebenfalls grundsätzlich nur Fahrrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der gleichen Fahrbahnseite befahrbar. Ausnahme hiervon sind wiederum Radfahrstreifen in für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung. 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 („benutzungspflichtiger Radweg“) zwingend erforderlich. Die Markierung erfolgt durch Zeichen 295 StVO („Fahrstreifenbegrenzung“). 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. 14 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Straßen, die dem Radverkehr in besonderem Maße vorbehalten sind. Sie werden mit Zeichen 244.1 StVO („Beginn einer Fahrradstraße“) bzw. Zeichen 244.2 StVO („Ende einer Fahrradstraße“) ausgewiesen. 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 ihre Geschwindigkeit anpassen. (vgl. u.a. ERA (2010), S.6-2 f.)

Abb. 15 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Straße

Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Ein Beitrag zu einem flächendeckenden Lückenschluss ist die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen sind heute sehr verbreitet. Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen hat die Öffnung von Einbahnstraßen

keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, vielmehr kann auf den Vorteil verwiesen werden, dass Radfahrer bei einer Nutzungserlaubnis der Fahrbahn von einer illegalen Nutzung der Gehwege ablassen. Die Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr erfolgt, indem das Verkehrszeichen 267 („Verbot der Einfahrt“) durch das Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt wird. Das Zeichen 220 („Einbahnstraße“) am anderen Ende der Straße wird dabei durch das Zusatzzeichen 1000-32 („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) ergänzt. Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr hängt dabei im Wesentlichen von den gegebenen Verkehrsmengen, dem Straßenquerschnitt und den Sichtbeziehungen ab. Einbahnstraßen können für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, sofern keine Sicherheitsgründe dagegensprechen. Die Öffnung kann und sollte in der Regel erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h beträgt (vgl. ERA (2010), S.7-1 ff.).

Abb. 16 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: Zeichen 357-50 StVO („für Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse“), Zeichen 357-51 StVO („für Fußgänger durchlässige Sackgasse“) und Zeichen 357-52 („für Radverkehr durchlässige Sackgasse“). Dies kann sich insbesondere für nicht Ortskundige als sehr hilfreich erweisen.

Abb. 17 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen

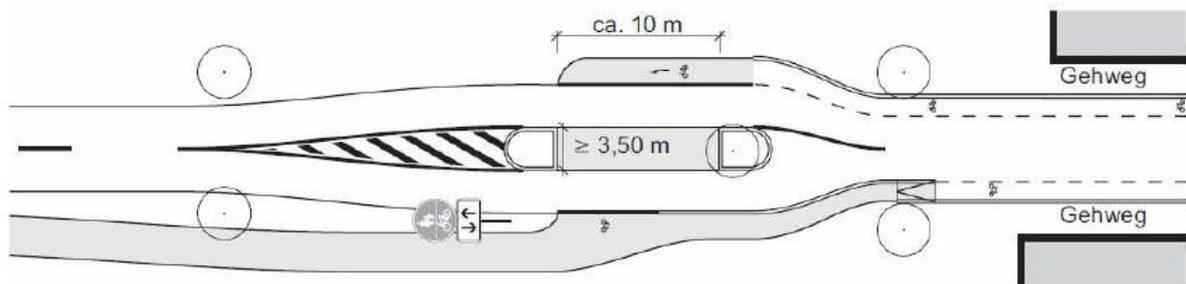


Bildquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.)

Querungs- und Einfädelungshilfen

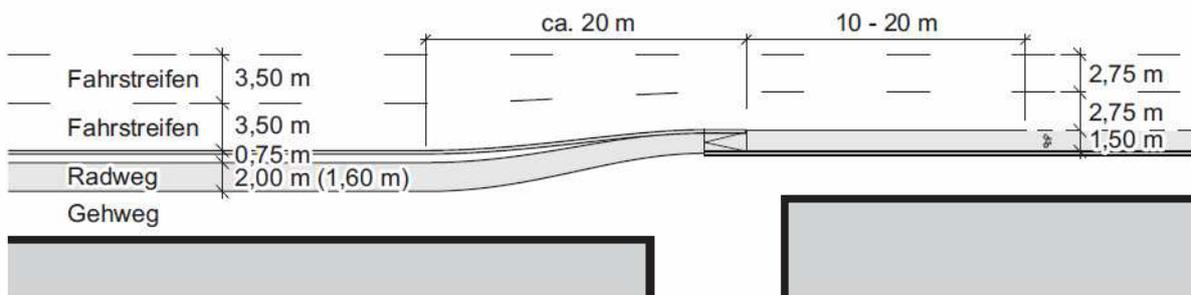
Manchmal müssen Radfahrende Straßen queren, z.B. um an Landstraßen häufig anzutreffende einseitige Zweirichtungsradswege nach Ortsausgang zu erreichen oder kurz vor Ortseingang zu verlassen. Je nach Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung sowie auftretendem Radverkehr sind hier Querungshilfen vorzusehen, 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. 18 Querungshilfe in der Prinzipskizze



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

Abb. 19 Einfädelungshilfe in der Prinzipskizze



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

Sperrpfosten und Umlaufsperrn

Sperrpfosten und Umlaufsperrn bilden aus Sicht des Radverkehrs mögliche Gefahrenquellen als auch Hindernisse. Einerseits können sie bei schlechter Sicht übersehen werden und zu Stürzen führen. Andererseits können sie für Radfahrende, insbesondere im Falle von Lastenrädern oder zusätzlichen Anhängern, zum (unüberwindbaren) Hindernis werden. In der Regel sind solche Einrichtungen zu vermeiden bzw. zu unterlassen. Können keine mildereren Mittel eingesetzt werden, um z.B. unzulässigen Kfz-Verkehr zu unterbinden, sollten mittig gesetzte Sperrpfosten zum Einsatz kommen. Diese sollten zur guten Sichtbarkeit auch in der Dunkelheit reflektierende Elemente besitzen und eine ausreichende Fahrbreite bzw. lichten Raum ermöglichen.

Abb. 20 Beispiel eines geeigneten Sperrpfostens mit reflektierendem Element



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, Freizeitzentren, 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). Noch etwas weitere Abstände erhöhen zusätzlich den Komfort und die Nutzungsfreundlichkeit.
- 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 auch 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. 21). 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. 21.

Abb. 21 Beispiele geeigneter Fahrradhalter



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

3 Ausgangssituation in Riegelsberg

Die aktuelle Situation des Radverkehrs in der Gemeinde Riegelsberg wurde einerseits durch Sichtung und Auswertung vorhandener oder zur Verfügung gestellter Unterlagen und Daten sowie andererseits zahlreicher Befahrungen vor Ort analysiert. Mit Hilfe einer Vielzahl von Fotos konnten die dabei gewonnenen Auffälligkeiten, Eindrücke und Erkenntnisse festgehalten und dokumentiert werden. Im Bedarfsfalle wurden Maße von Fahrbahnen und Radverkehrsanlagen ermittelt. Darüber hinaus gab es zwei Bürgerbeteiligungen in Form von Bürgerworkshops am 27.06.2022 und am 13.7.2022. Dort wurden die Grundzüge aktueller Radverkehrsplanung seitens der Gutachter skizziert und erste Erkenntnisse zur Konzeption in der Gemeinde erläutert. Die anwesenden Bürger/-innen konnten ihrerseits Probleme, Anmerkungen und Anregungen zum Thema Radverkehr in Riegelsberg schildern, sodass eine Fülle von Alltagserfahrung- und Expertise ausgetauscht werden konnte und in das finale Radverkehrskonzept einfließt. Hinzu kamen zahlreiche Vor-Ort-Termine mit den Akteuren und Behörden im Bereich Radverkehr (ADFC, Fraktionen des Gemeinderates, Ortsvorsteher, Straßenverkehrsbehörde des Regionalverbandes, Polizei und Gemeindeverwaltung), um potenzielle Maßnahmen aus verschiedenen Fachperspektiven zu erläutern und zu diskutieren.

Abb. 22 Eindrücke vom Bürgerworkshop und der Ortsbefahrung



Wie in den einführenden Kapiteln bereits beschrieben, sind in Riegelsberg grundsätzlich gute Bedingungen zum Radfahren anzutreffen, z.B. vor dem Hintergrund von machbaren Distanzen als auch guten klimatischen Bedingungen. Die durchaus gegebenen topographischen Herausforderungen können durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs ebenfalls als bewältigbar eingeschätzt werden. In einigen Bereichen, z.B. in der Saarbrücker Str., in der Wolfskaulstr. oder in der Hixberger Str., treten nicht unerhebliche Verkehrsmengen auf, insbesondere zu den Pendlerzeiten. In der Saarbrücker Str. kommt hinzu, dass ein weiteres Verkehrsmittel mit der Straßenbahn bzw. Saarbahn Straßenraum in Anspruch nimmt. Hier sollte v.a. die Chance gesehen werden, den Umweltverbund zu stärken, indem die Bedingungen für Bike+Ride verbessert werden. So sind z.B. die wenigsten Haltestellen überhaupt oder mit geeigneten Fahrradabstellanlagen ausgestattet.

Abb. 23 Verbesserungsbedürftige Abstellanlagen an der Haltestelle Riegelsberg-Süd



Ansonsten hat die Gemeinde Riegelsberg bereits einiges unternommen, sich fahrradfreundlicher aufzustellen. So sind beispielsweise die Wohngebiete nahezu durchgängig als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, was in der Regel ein gutes Miteinander von Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr im sogenannten Mischverkehr ermöglicht. Darüber hinaus gibt es auch noch viele verkehrsberuhigte Bereiche, die das allgemeine Geschwindigkeitsniveau dämpfen. Die ein oder andere Einbahnstraße ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, sodass dem Radverkehr in diesem Falle wortwörtlich mehr Wege offenstehen und Abkürzungen entstehen. In diesem Bereich gibt es aber noch Verbesserungspotenzial.

Im Gemeindegebiet gibt es häufiger Absperrungen, die z.T. den Kfz-Verkehr am Durchfahren hindern sollen, aber auch für den Radverkehr zum Problem werden. Sie sind, wie in den Fotobeispielen dokumentiert, sehr eng aufgestellt und erfüllen nicht die in den technischen Regelwerken definierte Durchlassbreite.

Abb. 24 Unterbindung des Radverkehrs durch Kette beim Queren der einer Kreuzung

Wird der „normale“ Radfahrende möglicherweise „nur“ zur Reduktion der Geschwindigkeit oder zum Absteigen bzw. Hindurch- oder Vorbeimanövrieren gezwungen, können Menschen auf dem Lasten-, Drei- oder sonstigem Spezialrad wie auch auf Fahrrädern mit Anhängern diese Stelle gar nicht mehr passieren. Darüber hinaus bergen diese Absperungen die Gefahr, dass Fehleinschätzungen beim Durchfahren, schlechte Sichtverhältnisse oder auch Dunkelheit zu folgenschweren Stürzen führen. Daraus folgend sind solche Absperungen möglichst zu entfernen oder bei verbleibendem Bedarf normgerecht zu gestalten wie auch deutlich sichtbar zu machen, z.B. durch reflektierende Markierungen.

Abb. 25 Absperungen als Hindernisse und Gefahrenquelle für den Radverkehr

Im Vergleich zu Projekten in anderen Regionen fällt ebenfalls auf, wie verbreitet und geduldet das regelwidrige Parken, v.a. auf Gehwegen, ist. Dabei wird nicht nur das einhüftige Parken praktiziert, bei dem „nur“ eine Seite des Fahrzeugs auf dem Gehweg stehen. Zum Teil wird der Bürgersteig auch vollständig blockiert. Das schafft gefährliche Situationen, wenn z.B. zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen. V.a. betroffen sind dann Kinder, Senioren oder auch Mobilitätseingeschränkte wie Menschen mit Rollator oder auch Rollstuhlfahrer. Aber auch Kinder, die altersbedingt noch auf dem Gehweg, auch in Begleitung der Eltern, fahren dürfen, sind gefährdet. Für Radfahrende besteht vermehrt die Gefahr des Doorings, d.h. dem unachtsamen Öffnen von Türen beim Aussteigen verbunden mit der Gefahr von schwerwiegenden Kollisionen. Bedeutsamer ist zudem der Nachahmereffekt, dass die Duldung dieses Verhaltens das gleiche Verhalten in anderen Bereich als tolerabel erscheinen lässt, z.B. Halten und Parken auf Schutz- und Radfahrstreifen oder Radwegen.



4 Maßnahmen

Die Maßnahmen für das Radverkehrskonzept Riegelsberg haben zum Ziel, in der Summe ein möglichst zusammenhängendes Netz zum Radfahren im Gemeindegebiet von Riegelsberg zu ergeben. Dabei sollen auch die Anschlüsse zu den angrenzenden Gemeinden berücksichtigt werden. Das Netz ist vor allem auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Es orientiert sich daher weniger an einzelnen Quell- und Zielorten, sondern versucht in der Fläche 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. Gleichzeitig ist es aber auch von großer Bedeutung, dass der Radverkehr zügig vorankommt, um gegenüber dem Autoverkehr im Alltag konkurrenzfähig zu sein.

Auch die Bürgerinnen und Bürger wurden im Rahmen der Workshops aufgerufen, sich einzubringen. Beide Workshops fanden guten Anklang und erzielten wichtige Erkenntnisse aus dem Alltag der Radfahrenden vor Ort. Die eingegangenen Anmerkungen und Ideen wurden geprüft und in geeigneter Art und Weise aufgenommen. Dabei wurden die inhaltlichen Zielrichtungen sehr häufig aufgegriffen. Bei der Wahl der Mittel, also der konkreten Führungsform und deren Ausgestaltung, wurde jeweils die geeignetste Variante auf Basis der aktuellen Regelwerke abgeleitet.

4.1 Vorgehensweise

Selbstverständlich können bei der Radverkehrsplanung 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.

Das Netz wird auf den nächsten Seiten mit einigen Karten zunächst im Überblick dargestellt. Dabei werden der aktuelle Bestand, die Vorschläge und das gesamte Zielnetz im Ergebnis unterschieden. Darauf folgen detailliertere Karten, in denen die Maßnahmen der beiden Ortsteile gebündelt mit grünen Punkten und durchnummeriert ersichtlich sind. Danach werden die Vorschläge einzeln kurz vorgestellt. Nach den Maßnahmen im Streckennetz werden abschließend die Fahrradabstellanlagen aufgegriffen. Eine tabellarische Gesamtübersicht über alle vorgeschlagenen Maßnahmen findet sich in den Tabellen auf den Folgeseiten nach den ersten drei Karten. Die Maßnahmen sind laufend durchnummeriert. Jede Maßnahme wird in Bereich oder Straße lokalisiert und kurz inhaltlich beschrieben. Es folgen Angaben dazu, welchen Gesamtumfang die Maßnahme ungefähr hat (Länge) und welches Maß für die vorgeschlagene Radverkehrsführung in der Breite vorgesehen ist. Die Kosten werden vorwiegend auf Basis dieser Angaben geschätzt, wobei verschiedene Basiseinheiten (z.B. m² oder lfm) genutzt werden. Die zu Grunde gelegten Kostensätze stammen aus dem Jahr 2021, da aktuell eine hohe Preisdynamik im baulichen Gewerbe aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen zu verzeichnen ist und seriöse Kostenschätzungen derzeit enorm erschweren. Abschließend erfolgen eine Bewertung und

Priorisierung der Maßnahmen. Der Nutzen beschreibt, welche positive Wirkung die Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs hat, wobei der Wert 5 den höchsten Nutzen darstellt. Der Zeithorizont spiegelt wider, ob die Maßnahme kurz (<2 Jahre), mittel (2-5 Jahre) oder langfristig (>5 Jahre) umgesetzt werden kann und sollte. Die Priorität führt beide Aspekte schließlich zusammen und benennt, welche Maßnahmen aus Sicht der Gutachter zuallererst angegangen werden sollten und welche zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden können. Maßnahmen der Priorität 1 sind demnach dringlich und zeitnah umzusetzen, während Priorität 3 nachrangig behandelt werden kann. Neben einem hohen Bedarf werden bei der Priorität 1 auch Maßnahmen aufgeführt, die zwar nicht so wichtig sind, aber aufgrund ihres geringen Aufwandes zeitnah realisiert werden sollten.

Vorab ist festzuhalten, dass durch die historisch gewachsenen Strukturen mit häufig sehr engen Straßenquerschnitte und geringen Fahrbahnbreiten oftmals kein ausreichender Platz für eine Radverkehrsanlage ist. Hier kann manchmal eine neue Form der Radverkehrsführung, die alternierenden Schutzstreifen, Abhilfe schaffen, um den Radverkehr auch in diesen Fällen besser sichtbar zu machen. Dabei werden Schutzstreifen auf einer Fahrbahnseite markiert, wobei die jeweils markierte Fahrbahnseite dann im Straßenverlauf wechselt. Zusätzlich werden in der Gegenrichtung des jeweiligen Schutzstreifenabschnittes Fahrradpiktogramme aufgebracht. Weiterhin verfügt die Gemeinde Riegelsberg und ihre Nachbarn bereits über eine Vielzahl an Feld-, Wirtschafts- oder Waldwegen, die hervorragend als Radwegeverbindungen genutzt werden können. Leider sind hier die Belagsqualitäten häufig nicht ausreichend oder in schlechtem Zustand. Drittens kommen einige straßenbegleitende Wege hinzu, die in Breite und Belagsqualität ebenfalls zu verbessern sind. Hier besteht die Zielstellung darin, diese Wege in einer Art Daueraufgabe langfristig in Stand zu setzen und zu sanieren.

Die auf den nächsten drei Seiten folgenden Gesamtkarten zeigen, wie sich das Radverkehrsnetz der Gemeinde entwickeln soll. Danach folgen die Maßnahmentabellen und zwei Karten mit der Verortung der nummerierten Maßnahmen.

Abb. 26 Radverkehrskonzept Riegelsberg - Bestandsnetz



Abb. 27 Radverkehrskonzept Riegelsberg - Vorschläge

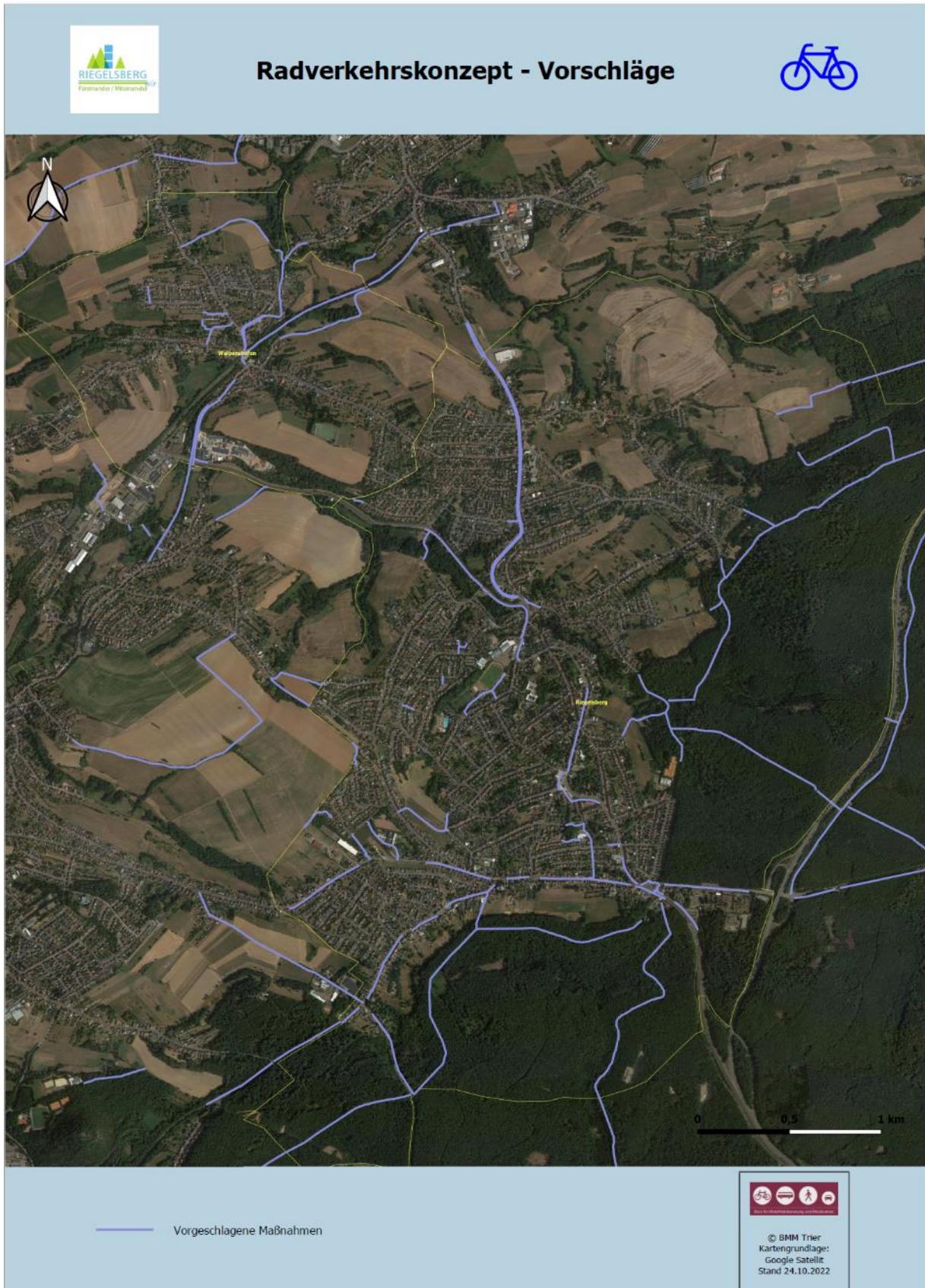


Abb. 28 Radverkehrskonzept Riegelsberg - Zielnetz



Tab. 4 Maßnahmenübersicht - Riegelsberg (I)

Maßnahmen Riegelsberg - Riegelsberg				Kosten						Bewertung			
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
1	Waldweg	L 270	Püttl. v.d.Heydt-Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.150	2,5	2.875	m²	120	345.000	4	2-5	1
2	Altenkesseler Str.	Ortsausgang	Abzwg. Waldweg	baul. 2-Rtg.-Radweg, asphaltiert	350	3,0	1.050	m²	120	126.000	4	2-5	1
	Altenkesseler Str.	Ortseingang	Hixberger Str.	einseitige Schutzstreifen	150	1,5	150	lfm	10	1.500	4	<2	1
3	Hixberger Str.	Altenkesseler Str.	Ortseingang	einseitige Schutzstreifen	150	1,5	150	lfm	10	1.500	4	<2	1
	Hixberger Str.	Ortsausgang	Püttlingen SB-Str.	Ausbau zu Geh- und Radweg	850	2,5	2.125	m²	120	255.000	4	<2	1
4	Am Sender	komplett		Anordnung T30	300		1	Bereich	500	500	2	<2	1
5	Hixberger Weg	OA Riegelsberg	OE Püttlingen	Geh- und Radweg	600	3,0	1.800	m²	120	216.000	3	2-5	2
	Hixberger Weg	OE Püttlingen	Riegelsberger Str.	T30	200		1	Bereich	500	500	3	<2	1
6	Waldweg	L 270	Am Forsthaus	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.000	2,5	5.000	m²	120	600.000	3	>5	2
	Waldweg	Waldweg	Hixberger Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	200	2,5	500	m²	120	60.000	3	>5	2
7	Hixberger Str.	Altenkesseler Str.	Ostproußenstr.	einseitige Schutzstreifen	200	1,5	200	lfm	10	2.000	3	<2	1
	Hixberger Str.	Ostproußenstr.	westl. Querung	einseitige Schutzstreifen	200	1,5	200	lfm	10	2.000	3	<2	1
	Hixberger Str.	Querungshilfe westl	östl. Querungshilfe	einseitige Schutzstreifen	150	1,5	150	lfm	10	1.500	3	<2	1
	Hixberger Str.	Querungshilfe östl.	Wolfskaulstraße	einseitige Schutzstreifen	300	1,5	300	lfm	10	3.000	3	<2	1
8	Waldweg	Am Forsthaus	Von der Heydt	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.300	2,5	5.750	m²	120	690.000	3	2-5	2
9	Köllner Str.	Ostproußenstr.	Kurze Str.	einseitige Schutzstreifen	450	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
10	Wolfskaulstraße	östl. Ende T 30	Hixberger Str.	einseitige Schutzstreifen	350	1,5	350	lfm	10	3.500	4	<2	1
	Wolfskaulstraße	Hixberger Str.	Ronnertweg	einseitige Schutzstreifen	100	1,5	100	lfm	10	1.000	4	<2	1
	Wolfskaulstraße	Ronnertweg	Hindenburgturm	einseitige Schutzstreifen	250	1,5	250	lfm	10	2.500	4	<2	1
	Wolfskaulstraße	Hindenburgturm	Saarbrücker Str.	einseitige Schutzstreifen	250	1,5	250	lfm	10	2.500	4	<2	1
	Wolfskaulstraße	Wolfskaulstr.	Saarbrücker Str.	Schleuse auf Fußweg	20		1	Stück	4.500	4.500	4	<2	1
11	Fußweg	Steigerstraße	Gem.Verwaltung	Fußweg, RV frei	150	2,5	375	m²	120	45.000	2	2-5	3
	Fußweg	Ronnertswies	Kindergarten	Fußweg, RV frei	100	2,5	250	m²	120	30.000	2	2-5	3
12	Fußweg	Jahnstr.	Saarbrücker Str.	Fußweg, RV frei	50	2,5	125	m²	120	15.000	2	2-5	2
13	Wiesenweg	Alex. Fleming Str.	Wirtschaftsweg	Fußweg, RV frei wassergeb.	200	2,5	500	m²	90	45.000	3	2-5	2
14	Trampelpfad	Seb.-Kneipp-Allee	Köllner Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	150	2,5	375	m²	120	45.000	3	2-5	2
15	Fußweg	Louis-Pasteur-Weg	Schwimmhalle	Ausbau zu Fußweg mit RV frei	100	3,0	300	m²	120	36.000	5	<2	1
16	Schwimmhalle	Schwimmhalle	Wolfskaulstraße	Anordnung T30	300		1	Bereich	500	500	5	<2	1
17	Trampelpfad	Überhofer Str.	Obere Schulstr.	Fußweg, RV frei wassergeb.	300	3,0	900	m²	90	81.000	3	2-5	2
	Feldrand	Obere Schulstr.	untere Schulstr.	Fußweg, RV frei wassergeb.	100	3,0	300	m²	90	27.000	2	>5	3
18	Biekenstr.	Ortsausgang	OE Püttlingen	Geh-/Radweg, neuer Belag	600	2,5	1.500	m²	120	180.000	5	<2	1
	Fußweg	Robert-Koch-Weg	Biekenstr.	Fußweg, RV frei	150	2,5	375	m²	120	45.000	2	2-5	3
19	Feldrand	Auf der Nachtweide	OE Püttlingen	Fußweg, RV frei wassergeb.	300	2,5	750	m²	90	67.500	2	>5	3
20	Fußweg	Alleestraße	In den Buchen	Fußweg, RV frei	50		1	Bereich	500	500	2	<2	1
21	Fußweg	Auf Münzelt	Birkenweg	Fußweg, RV frei	100		1	Bereich	500	500	2	<2	1
22	Fußweg	Auf Münzelt	Alleestr.	Fußweg, RV frei	50		1	Bereich	500	500	2	<2	1
23	Fußweg	Am Wäldchen	Akazienweg	Fußweg, RV frei	50		1	Bereich	500	500	2	<2	1
24	Sportplatz	Walter-Wagner-Pl.	Lindenstr.	Schranke, Gitter, Fahrradstraße	150		1	Bereich	1.000	1.000	4	<2	1
25	Waldstreifen	Überhofer Str.	Russenweg	Geh-/Radweg, asphaltiert Brücke	150	3,0	1	Bereich		0	4	>5	2
26	Auf Birk & Monetstr.	Monetstr.	Russenweg	Berliner Kissen, Poller entf.	300	2,5	2	Bereiche	3.000	6.000	4	<2	1
27	Russenweg	Gisorstr.	Überhofer Str.	T30	400	2,5	1	Bereich	500	500	5	<2	1
	Russenweg	Überhofer Str.	Saarbrücker Str.	Fußweg, RV frei	250	2,5	1	Bereich	500	500	5	<2	1

Tab. 5 Maßnahmenübersicht - Riegelsberg (II)

Maßnahmen Riegelsberg - Riegelsberg (Fortsetzung)													
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Bewertung		
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€	Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
28	Saarbrücker Str.	OA Heusweiler	OE Riegelsberg	Geh-/Radwege ausbauen	200	2,5	500	m²	240	120.000	5	2-5	1
	Saarbrücker Str.	OE Riegelsberg	OE Riegelsberg	Einfädelschulter	15	2,5	1	Stück	1.500	1.500	5	2-5	1
29	Saarbrücker Str.	OE Riegelsberg	Güchenbacher Str.	beidseitige Schutzstreifen	1.500	1,5	1.500	lfm	20	30.000	5	<2	1
30	Schmiedestr.	Hahnenstr.	Lampennesterstr.	Einbahnstraße öffnen			1	Stück	50	50	2	<2	1
31	Saarbrücker Str.	Güchenbacher Str.	Lampennesterstr.	Geh-/Radweg	100	2,5	250	m²	120	30.000	5	2-5	1
	Saarbrücker Str.	Überhofer Str.		Bau Rampe			0			0	4	>5	2
	Saarbrücker Str.	Russenweg	Talstr.	Fußweg verbreitern	100	2,5	250	m²	120	30.000	5	>5	1
	Saarbrücker Str.	Talstr.	Alleestr.	Fußweg RV-frei	100	2,5	250	m²	120	30.000	5	<2	1
	Saarbrücker Str.	Alleestr.	Lindenstr.	T30	100		1	Bereich	500	500	5	<2	1
32	Kirchstraße	Saarbrücker Str.	Kirchstr.	Einbahnstraße öffnen	400		1	Bereich		0	4	2-5	2
	Kirchstraße	Kirchstr.	Buschacher Str.	Einbahnstraße öffnen	300		1	Bereich	500	500	3	<2	1
33	Saarbrücker Str.	HNr. 69	Marienstr.	einseit. Schutzstreifen	450	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
34	Saarbrücker Str.	Marktplatz	Parkplatz Rathaus	Führung über Parkplatz, Rampe	150		1	Bereich	1.000	1.000	4	<2	1
	Saarbrücker Str.	Parkplatz Rathaus	Einzelhandel	Führung entlang Parkplatz	150		1	Bereich	500	500	4	<2	1
	Saarbrücker Str.	Einzelhandel	Saarbrücker Str.	Führung über Parkplatz	100		1	Bereich	500	500	4	<2	1
35	Saarbrücker Str.	HNr. 28	Wolfskaulstraße	einseit. Schutzstreifen	200	1,5	200	lfm	10	2.000	4	<2	1
	Saarbrücker Str.	HNr. 28	Wolfskaulstraße	Entfernung Abbiegepfeil	10		1	Stück	250	250	4	2-5	1
36	Saarbrücker Str.	Wolfskaulstraße	Am Forsthaus	Fußweg, RV frei	150	3,0	450	m²	120	54.000	5	<2	1
	Saarbrücker Str.	Wolfskaulstraße	Waldstr.	Geh-/Radweg im Seitenraum	50	3,0	150	m²	120	18.000	5	2-5	2
	Saarbrücker Str.	Waldstr.	Holzer Str.	Geh-/Radweg im Seitenraum	50	3,0	150	m²	120	18.000	5	2-5	1
	Saarbrücker Str.	Holzer Str.	Abbieger B268	Geh-/Radweg im Seitenraum	75	3,0	225	m²	120	27.000	5	2-5	1
	Saarbrücker Str.	Abbieger B268		Querung	5		1	Stück	5.000	5.000	5	2-5	1
	Saarbrücker Str.	Dreiecksinsel	Fußweg Südseite	LSA verschieben			1	Stück	3.000	3.000	5	2-5	1
	Saarbrücker Str.	Abbieger B268	Fußgängerampel	Fußweg, RV-frei aufheben			1	Bereich	50	50	5	2-5	1
37	Saarbrücker Str.	Am Forsthaus		Verbesserung Querung	10	2,5	1	Stück	2.000	2.000	5	<2	1
38	Saarbrücker Str.	entlang Friedhof		Neubau Geh- und Radweg	150	2,5	375	m²	120	45.000	4	2-5	2
39	Holzer Str.	Kreisverkehrsplatz	A 1	einseit. Schutzstreifen	450	1,5	450	lfm	10	4.500	3	<2	1
40	L 259	A 1	Forst Neuhaus	Neubau Geh- und Radweg	1.500	2,5	3.750	m²	90	337.500	4	2-5	2
41	Waldweg	L 259	A 1	Geh-/Radweg, wassergebunden	650	2,5	1.625	m²	90	146.250	4	2-5	2
	Waldweg	A 1	Lampennesterstr.	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.000	2,5	2.500	m²	120	300.000	4	2-5	2
42	L 128	L 259	A 1 Abfahrt Holz	Rückbau L 128	3.000	3,0	9.000			0	3	2-5	1
43	Köllert. Waldgr.	Waldstr.	Lampennesterstr.	Geh-/Radweg, asphaltiert	600	3,0	1.800	m²	120	216.000	5	2-5	1
44	Feldweg	Köllert. Waldgräben	Auf Schalkenfeld	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m²	120	90.000	2	>5	3
45	Waldweg	Köllert. Waldgräben	Schieberbr./Jägerstr.	Geh-/Radweg, wassergebunden	800	3,0	2.400	m²	90	216.000	5	2-5	1
	Waldweg	Verl. Jägerstr.	Ziegelhütter Str.	Geh-/Radweg, wassergebunden	200	3,0	600	m²	90	54.000	5	2-5	1
46	Waldweg	Verl. Ziegelhütter	Verl. Dorfstr.	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	2,5	1.000	m²	120	120.000	4	2-5	1
	Waldweg	Ziegelhütter Str.	Waldweg Rtq. Holz	Geh-/Radweg, asphaltiert	100	2,5	250	m²	120	30.000	4	2-5	1
	Waldweg	Verläng. Dorfstr.	A1 OE Holz	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.300	2,5	5.750	m²	120	690.000	4	2-5	1
	Waldweg	A1 OE Holz	Ortseingang Holz	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m²	120	90.000	4	2-5	1
47	Waldweg	Hilschbacher Wald	Waldweg Rtq. Holz	Geh-/Radweg, wassergebunden	750	2,5	1.875	m²	90	168.750	4	2-5	2
48	Feld und Waldweg	Feld Hilschbacher	Friedhof Holz	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.050	2,5	5.125	m²	120	615.000	4	>5	3

Tab. 6 Maßnahmenübersicht Walpershofen

Maßnahmen Riegelsberg - Walpershofen					Kosten						Bewertung		
Nr.	Straße	Straße	Straße	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
49	Feldweg	Rotenbergstr.	Eisenbahnbrücke	Geh-/Radweg, asphaltiert	650	2,5	1.625	m ²	120	195.000	4	2-5	1
50	alte Bahntrasse	Dorfplatz	Eisenbahnbrücke	Geh-/Radweg, asphaltiert	750	2,5	1.875	m ²		0	4	>5	3
	alte Bahntrasse	Eisenbahnbrücke	Saarbrücker Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	450	2,5	1.125	m ²		0	4	>5	3
	alte Bahntrasse	Saarbrücker Str.	Schacht Dilsburg	Geh-/Radweg, asphaltiert	500	2,5	1.250	m ²		0	4	>5	3
51	Fußweg	Mühlenstr.	Fabrikstr.	Fußweg RV-frei	150	2,5	1	Bereich	500	500	2	<2	2
52	Feldweg	Heusweiler Str.	Mühlenstr.	Geh-/Radweg, asphaltiert	100	2,5	250	m ²	120	30.000	5	<2	1
53	Biegelheckbach	Geh- Radweg	Salbacher Str.	Geh-/Radweg, wassergebunden	550	2,5	1.375	m ²	90	123.750	3	>5	3
54	Feldweg	Schiller Str.	Im Stockwald	Geh-/Radweg, asphaltiert	350	2,5	875	m ²	120	105.000	3	2-5	2
	Im Stockwald	Im Stockwald	Walpershofer Str.	Anordnung T30	250		1	Bereich	500	500	2	<2	1
55	Feldweg	Walpershofer Str.	Im Südschacht	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.300	2,5	3.250	m ²	60	195.000	4	2-5	2
56	Feldweg	Neuweiherstr.	Festivalgelände	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.700	2,5	4.250	m ²	120	510.000	4	2-5	2
57	Fußweg	Auf dem Poss	Am Lohberg	Fußweg RV-frei	100		1	Bereich	500	500	2	<2	1
58	Zufahrt Köllertalh.	Salbacher Str.	Verkehrsübungspl.	Anordnung VB	150		1	Bereich	500	500	3	<2	1
	Fußweg	Verkehrsübungspl.	Herchenbacher Str.	Fußweg RV-frei	100		1	Bereich	500	500	3	<2	1
	Fußweg	Verkehrsübungspl.	Am Lohberg	Fußweg RV-frei	100		1	Bereich	500	500	3	<2	1
59	Umfeld Köllertalh.	Salbacher Str.	Am Lohberg	Fußweg RV-frei	100		1	Bereich	550	550	3	<2	1
60	Heusweiler Str.	Ortseingang	Gefällestrecke	einseitige Schutzstreifen	200	1,5	200	lfm	10	2.000	4	<2	1
	Heusweiler Str.	Gefällestrecke	Mühlenstraße	einseitige Schutzstreifen	200	1,5	200	lfm	10	2.000	4	<2	1
	Heusweiler Str.	Mühlenstraße	HNr. 4 (Steinbach)	beidseitige Schutzstreifen	250	1,5	250	lfm	20	5.000	4	<2	1
	Heusweiler Str.	HNr. 4 (Steinbach)	Kreisverkehr	einseitige Schutzstreifen	100	1,5	100	lfm	10	1.000	4	<2	1
61	Etzenhofener Str.	Kreisverkehr	Rechtskurve	einseitige Schutzstreifen	150	1,5	150	lfm	10	1.500	3	<2	2
	Etzenhofener Str.	Rechtskurve	Bebauungsende	einseitige Schutzstreifen	150	1,5	150	lfm	10	1.500	3	<2	2
62	Etzenhofener Str.	Bebauungsende	Russenweg	Geh-/Radweg verbreitern	300	2,5	750	m ²	240	180.000	3	2-5	2
63	Etzenhofener Str.	Kreuzung		RV Führung, LSA optimieren			1	Stück		0	5	<2	1
64	Hauptstr.	Russenweg	OE Köllerbach	Geh-/Radweg verbreitern	600	2,5	1.500	m ²	120	180.000	3	2-5	2
65	Feldweg	Russenweg	Güchenbacher Weg	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m ²	120	90.000	3	2-5	2
66	Feldweg	Am Almshofen	Matthias-Nickel-Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	100	2,5	250	m ²	120	30.000	3	<2	2
	Feldweg	Am Almshofen	Matthias-Nickel-Str.	T30	200		1	Bereich	500	500	3	<2	2

Abb. 29 Maßnahmenübersicht Ortsteil Riegelsberg

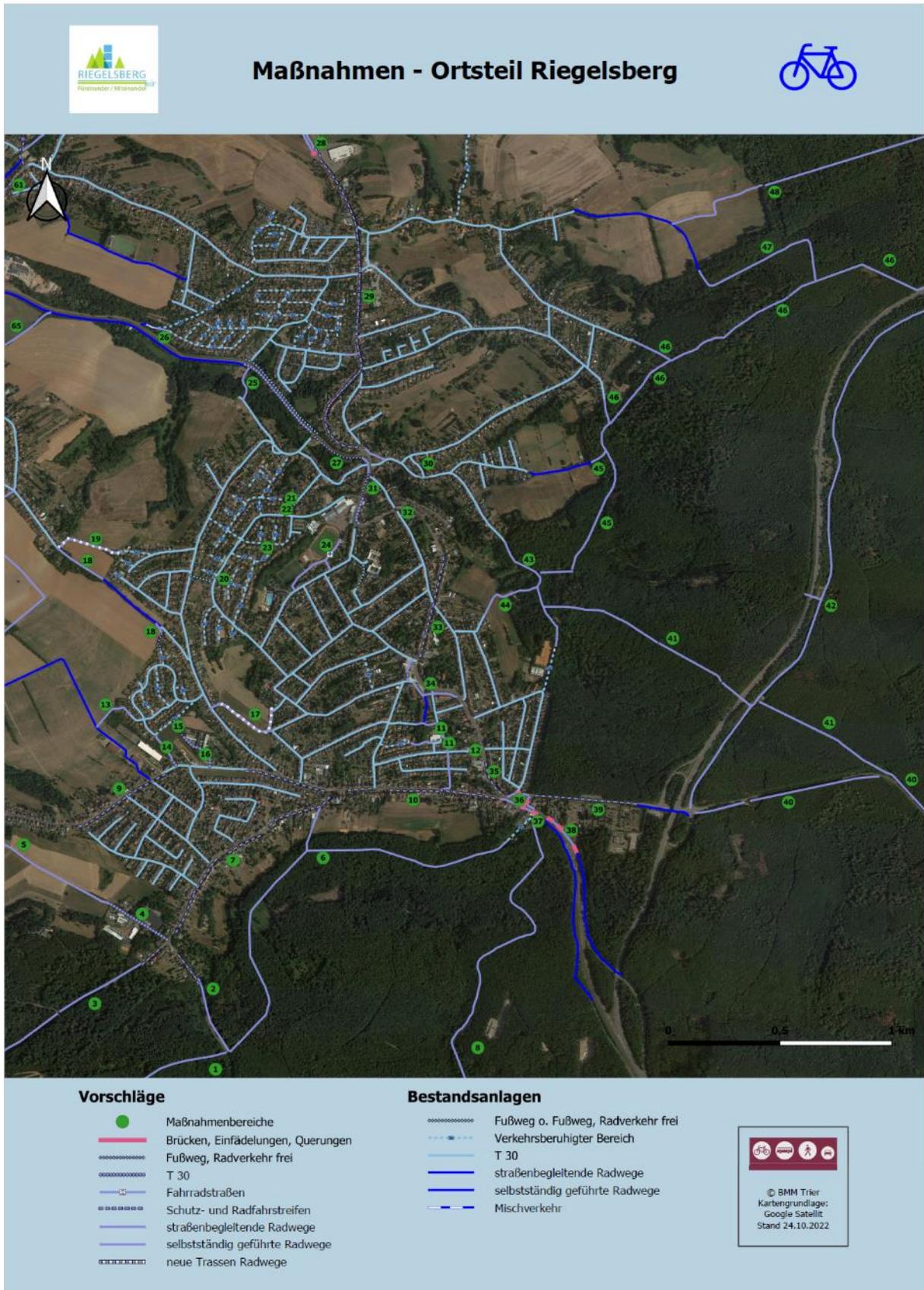


Abb. 30 Maßnahmenübersicht Ortsteil Walpershofen



4.2 Maßnahmen - Riegelsberg

- 1) *Waldweg: Knotenpunkt Altenkesseler Str. (L270) Wanderparkplatz – von-der-Heydt-Str. Püttlingen, Länge 1.150 m, derzeit nicht asphaltiert.*

Die Strecke ist die direkteste Verbindung über Püttlingen nach Völklingen. Mit einem Pedelec kann man vom Rathaus in Riegelsberg den Bahnhof in Völklingen in 20 Minuten erreichen. Mit dem Auto braucht man etwa genauso lang. Auch bergauf ist die Strecke Richtung Riegelsberg mit einem Pedelec zügig zu befahren. Die Asphaltierung ist wichtig, um bergab keine Sturzgefahren zu provozieren und darüber hinaus besonders in Herbst und Winter die Reinigung zu erleichtern.

➔ Ausbau der Verbindung zum Geh- und Radweg durch Asphaltierung



- 2) *Altenkesseler Str.: Knotenpunkt Altenkesseler Str. (L270) Wanderparkplatz – Hixberger Str., Länge 500 m, derzeit keine Radverkehrsinfrastruktur.*

Entlang der Straße gibt es derzeit keinen Radweg, aber teilweise einen breiten Seitenraum. Dieser sollte genutzt werden, um vom Waldweg (M 1) aus direkt nach Riegelsberg hineinzukommen.

- ➔ Ortsausgang - Abzweig Waldweg: einseitiger baulicher Zwei-Richtungsradweg, asphaltiert
 ➔ Ortseingang - Hixberger Str.: einseitigen Schutzstreifen auf östlicher Fahrbahnseite



3) *Hixberger Str.: Altenkesseler Str. – Abzweig Saarbrücker Str. Püttlingen., Länge 1.000 m.*

In der Ortslage ist bisher keine Radverkehrsanlage vorhanden. Für Schutzstreifen auf beiden Seiten ist die Fahrbahn zu schmal. Hier sollte auf der südöstlichen Seite (ortseinwärts) ein einseitiger Schutzstreifen markiert werden. Außerorts liegt im nordwestlichen Seitenraum bereits ein asphaltierter Fußweg. Vermutlich wurde dieser auch als Radweg genutzt. Er ist jedoch für die gemeinsame Nutzung inkl. Radverkehr nach den aktuellen Regelwerken zu schmal und sollte entsprechend verbreitert werden. Darüber hinaus ist der Belag zu sanieren, was auf der Autofahrbahn kürzlich erfolgte.

- ➔ Altenkesseler Str. - Ortsausgang Riegelsberg: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf südöstlicher Fahrbahnseite
- ➔ Ortseingang Riegelsberg - Saarbrücker Str. Püttlingen: Ausbau vorhandener Fußweg zu gemeinsamem Geh- und Radweg
- ➔ Beim Abzweig nach Püttlingen sollte der Poller vor der Unterführung entfernt werden.



4) *Am Sender: gesamter Straßenzug, Länge 300 m.*

In dieser Straße ist bisher keine Radverkehrsanlage vorhanden. Für den Autoverkehr ist sie zudem eine Sackgasse. Für den Radverkehr ist sie durchgängig Richtung Köllner Straße.

- ➔ Anordnung T30 im asphaltierten Straßenraum innerorts.
- ➔ Wechsel des Sackgassenschildes bzgl. Durchlässigkeit der Sackgasse für Rad- und Fußverkehr.



5) *Hixberger Weg: Ortsausgang Riegelsberg – Riegelsberger Str., Länge 800 m, derzeit nicht asphaltiert.*

Der Weg hat einen relativ groben Kies als Belag, in den dünnere Reifen stark einsinken. Zudem gibt es mehrere diagonal verlegte Entwässerungsrinnen, die starke Kanten quer zur Fahrtrichtung aufweisen. Durch den Belag und die Kanten besteht eine erhöhte Sturzgefahr. Bergauf ist das Radeln dadurch zudem anstrengender. Der Weg selbst bietet eine sehr gute Abkürzung nach Püttlingen.

- ➔ Ortsausgang Riegelsberg - Ortseingang Püttlingen: Ausbau zu Geh- und Radweg mit Asphaltierung und Entwässerung.
- ➔ Ortseingang Püttlingen - Riegelsberger Str. Anordnung T30



6) *Waldweg: Knotenpunkt Altenkessler Str. L270/Wanderparkplatz – Am Forsthaus, Länge 2.200 m, derzeit nicht asphaltiert.*

Diese Verbindung kann für Riegelsberg Süd als Umgehung der Wolfskaul genutzt werden. Außerdem schließt sie an die Verbindung nach Püttlingen über die Altenkessler Straße hinüber an. Dieser Abschnitt wäre vor allem für die Nachbarorte Holz, Quierschied, Sulzbach und Dudweiler eine hervorragende Umfahrung von Riegelsberg in Richtung Püttlingen und Völklingen.

- ➔ Ausbau des Waldweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg mit Ausbildung der beiden Anschlüsse in die Hixberger Str. als auch zu Am Forsthaus



7) *Hixberger Str.: Altenkessler – Wolfskaulstr., Länge 850 m, derzeit keine Radverkehrsanlage.*

Die Hixberger Straße hat in keinem Abschnitt eine ausreichende Breite, um beidseitig Schutzstreifen zu markieren oder eine andere Radverkehrsanlage zu installieren. Sie kann und sollte aufgrund ihrer wichtigen Verbindungsfunktion und den gegebenen Verkehrsmengen jedoch zumindest mit einseitig alternierenden Schutzstreifen ausgestattet werden. Dabei kann berücksichtigt werden, dass die Steigung nicht durchgängig gleich stark ist. So wird vorgeschlagen, von der Wolfskaul kommend zunächst in Fahrtrichtung Hixberg mit dem Schutzstreifen zu beginnen, da hier die stärkste Steigung gegeben ist. Für den weiteren Streckenverlauf wird die Seite dann noch insgesamt dreimal gewechselt.

- ➔ Wolfskaulstr. - östliche Querungshilfe: einseitiger Schutzstreifen auf westlicher FB
- ➔ Zwischen beiden Querungshilfen: einseitiger Schutzstreifen auf östlicher FB
- ➔ westliche Querungshilfe - Ostpreußenstr.: einseitiger Schutzstreifen auf westlicher FB
- ➔ Ostpreußenstr. - Altenkessler Str.: einseitiger Schutzstreifen auf östlicher Fahrbahnseite (FB)

Abb. 31 Alternierende einseitige Schutzstreifen

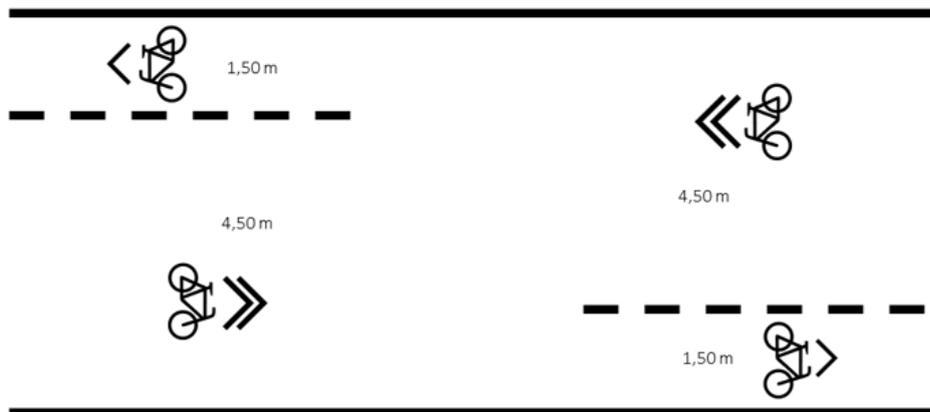


Abb. 32 einseitiger Schutzstreifen und Fahrbahn im Querschnitt



8) *Waldweg: Am Forsthaus – Von der Heydt, Länge 2.300 m, derzeit nicht asphaltiert.*

Dieser Weg ist bereits als Radroute nach Saarbrücken ausgewiesen. Er bietet eine gute Alternative zur Verbindung entlang der Autobahn und erschließt dabei vor allem den westlichen Stadtteil Burbach viel besser. Der Weg ist jedoch bis zur Heydt nicht asphaltiert, was erfolgen sollte.

➔ Ausbau des Waldweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg mit Asphaltdecke



9) *Köllner Str.: Abzweig Ostpreußenstr. – Abzweig Kurze Str., Länge 450 m, mittlere Steigung, keine Radverkehrsanlage.*

Die Köllner Straße hat eine relativ gleichmäßige Steigung von etwa 5%. Der Radverkehr bergab Richtung Püttlingen benötigt daher keine Radverkehrsanlage, weil er zügig rollt. Aufgrund der Geschwindigkeit bergab sollte auf einen Schutzstreifen verzichtet werden. Er müsste ggf. deutlich breiter sein als die regelkonformen 1,5 m. Hierfür ist die Fahrbahn jedoch nicht ausreichend breit, Bergauf hingegen wird die Markierung eines Schutzstreifens vorgeschlagen, da der Radverkehr hier auch mit Pedelec etwas langsamer ist und ggf. mehr Fahrraum einnimmt.

➔ Markierung einseitiger Schutzstreifen bergauf auf der südöstlichen Fahrbahnseite Richtung Wolfskaulstraße



10) *Wolfskaulstraße: Ende T30 (Grundschule Pflugscheid). – Saarbrücker Str., Länge 970 m, derzeit keine Radverkehrsanlage.*

Die Wolfskaulstraße hat sehr ähnlich der Hixberger Straße in keinem Abschnitt eine ausreichende Breite, um beidseitig Schutzstreifen zu markieren oder eine andere Radverkehrsanlage zu installieren. Sie kann und sollte aufgrund ihrer wichtigen Verbindungsfunktion und den gegebenen Verkehrsmengen jedoch auch zumindest mit einseitig alternierenden Schutzstreifen ausgestattet werden. Dabei können auch die leichten Steigungen berücksichtigt werden. So wird vorgeschlagen, von der Köllner Str. kommend auf der südlichen Seite in Richtung Saarbrücker Str. mit dem Schutzstreifen zu beginnen. Bei drei Wechslen würde dann von der Saarbrücker Straße kommend der Schutzstreifen zunächst bergauf angelegt werden. In die Saarbrücker Straße hinein sollte der Bordstein abgesenkt und das Parken untersagt werden, damit der Radverkehr noch vor dem Haltebalken der Lichtsignalanlage auf den Fußweg Richtung Saarbrücken abfließen kann.

- ➔ Ende T30 - Hixberger Str.: einseitiger Schutzstreifen auf der südlichen Fahrbahnseite
- ➔ Hixberger Str. – Ronnertweg: einseitiger Schutzstreifen auf der nördlichen Fahrbahnseite
- ➔ Ronnertweg – Hindenburgturm: einseitiger Schutzstreifen auf der südlichen Fahrbahnseite
- ➔ Hindenburgturm - Saarbrücker Str.: einseitiger Schutzstreifen bergauf auf westl. Fahrbahnseite
- ➔ Knoten Wolfskaulstr./Saarbrücker Str.: Installation einer vorgezogenen Abbiegemöglichkeit für den Radverkehr von der Wolfskaulstr. Auf den Fußweg in Richtung Saarbrücken



11) Fußwege südlich Gemeindeverwaltung, Länge 250 m, derzeit lediglich Fußweg und Trampelpfad.

Die Wege südlich des Rathauses können helfen, die Saarbrücker Straße zu umfahren und die Anschlüsse Richtung Süden zu verbessern. Die Wege sollten entsprechend in ausreichender Breite asphaltiert werden. Der Weg sollte trotzdem weiterhin als Fußweg ausgewiesen werden, auf dem der Radverkehr lediglich freigegeben wird.

- ➔ Fußweg zwischen Steigerstr. und Gemeindeverwaltung, Ausbau zu Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr, Umlaufsperr durch Pfosten ersetzen
- ➔ Fußweg zwischen In der Ronnertswies und Kindergarten, Ausbau zu Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr, Belag verbessern, wassergebunden belassen



12) Fußweg: Jahnstr. – Saarbrücker Str., Länge 50 m, mit Stufen im vorderen und hinteren Teil.

Der Weg schließt an der Saarbrücker Straße direkt auf Höhe einer Lichtsignalanlage an. Dadurch könnte der Weg auch eine gute Verbindung Richtung Waldstraße bieten. Baulich wären jedoch die Treppen zu beseitigen. Es wird empfohlen den Weg genauer zu vermessen. Möglicherweise kann der Weg nicht nur für den Radverkehr frei gegeben, sondern auch behindertengerecht gestaltet werden. Auf der Seite der Saarbrücker Straße ist eine Sicherung mindestens durch einen Pfosten zu installieren. Dies könnte und sollte durch eine Markierung auf dem Boden unterstützt werden.

- ➔ Ausbau zu Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr



13) *Trampelpfad/Wiesenweg: Alexander-Fleming-Str. Rtg. Püttlingen, Länge 200 m, derzeit nur Trampelpfad*

Der Ausbau des Trampelpfades würde den direkten Anschluss an den bestehenden Radweg nach Püttlingen ermöglichen. Der Umweg über die Köllner Straße ist erheblich und beträgt von der Sebastian-Kneipp-Allee aus rund 500m, sofern dort der Anschluss hergestellt wird (M13). Wird der Anschluss an die Köllner Straße nicht hergestellt, beträgt der Umweg über einen Kilometer oder führt direkt an der Grundschule vorbei.

Der Weg könnte zugleich auch eine wichtige Funktion als Spazierweg übernehmen. Insofern wird hier ein wassergebundener Ausbau vorgeschlagen. Der Weg könnte in dieser Funktion in weiterer Zukunft evtl. auch entlang der Feldgrenze weiter Richtung Norden bis zum Ende der Biekenstraße verlängert werden.

➔ Ausbau zu Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr, ausgeführt als wassergebundene Decke



14) *Trampelpfad: Sebastian-Kneipp-Allee – Köllner Str., Länge 200 m, derzeit nur Trampelpfad.*

Der Ausbau dieses Trampelpfades würde den direkten Anschluss des Wohngebietes an die Köllner Straße und die Wolfskaulstraße ermöglichen.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg

➔ Anordnung T30 in verbleibendem Stich zur Köllner Str.



15) *Geh- und Radweg: Louis-Pasteur-Weg – Schwimmhalle., Länge 100 m, derzeit nicht regelkonforme Auszeichnung vorhanden.*

Der Weg ist derzeit zu schmal, um regelkonform als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen zu werden. Er sollte verbreitert werden. Dabei sollte über das Mindestmaß von 2,5 m hinaus gegangen werden, da über den Weg die Grundschule und das Schwimmbad angeschlossen werden und somit mit vielen jüngeren Verkehrsteilnehmer/-innen zu rechnen ist. Diese können zu den jeweiligen Zeiten zudem verstärkt in größeren Pulks auftreten. Im Zuge der Verbreiterung sollte auch der Belag saniert werden. Grundsätzlich kann es bei einer Pflasterung bleiben. Die Umlaufsperrn sollten jedoch an beiden Enden durch Pfosten ersetzt werden.

➔ Ausbau zu Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr



16) *Zuwegung Schwimmhalle/Grundschule Pflugscheid: Schwimmhalle – Wolfskaulstr., Länge 200 m, derzeit keine Radverkehrsanlage.*

Die Zuwegung ist derzeit ohne Geschwindigkeitseinschränkung vom Kfz-Verkehr zu befahren. Aufgrund der Schule und des Schwimmbades sollte nicht nur zum Schutz des Radverkehrs T 30 angeordnet werden. Langfristig wird darüber hinaus die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen.

➔ Anordnung T30



17) *Trampelpfad/Wiesenweg: Überhofer Str. – Schulstr., Länge 400 m, derzeit nur Trampelpfad*

Der Ausbau dieses Trampelpfades würde den direkten Anschluss Richtung Marktplatz ermöglichen. Es können so über 400 m Umweg gespart werden. Da der Weg vermutlich jetzt schon stark als Spazierweg inklusive Hundemithführung genutzt wird, sollte er ausreichend breit ausgebaut werden (mind. 3,0 m). Aufgrund dieser Funktion kann ggf. auch ein wassergebundener Belag gewählt werden. In weiterer Zukunft sollte auch geprüft werden, ob dieser Weg bis in die Untere Schulstraße verlängert werden sollte. Da hier der Umweg aber nicht so weit ist und die Strecke selber deutlich steiler wäre, wird das zunächst nicht vorgeschlagen.

- ➔ Überhofer Str. - Obere Schulstraße: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert
- ➔ Anschluss von neuer Trasse zu Unterer Schulstraße als Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr sowie Ausführung als wassergebundene Decke



18) *Biekenstraße: Ende Biekenstr. – Ortseingang Püttlingen + Stich zu Robert-Koch-Weg, Länge 750 m, maroder Zustand*

Die Verbindung bietet einen sehr direkten Anschluss des westlichen Riegelsberg nach Köllertal. Die nächsten, durch Kfz befahrbaren Straßen sind allein Luftlinie über 1 km entfernt. Von Riegelsberg aus kommend, ist der Weg aktuell noch ganz gut zu befahren. Es sollte allerdings die Schranke gegen Pfosten getauscht werden. Der Belag ist nicht nur auf der Püttlinger Seite zu sanieren, obwohl es dort besonders dringend ist. Hinauf zum Robert-Koch-Weg sollte eine Rampe installiert werden, die den Anschluss für den Radverkehr, Kinderwagen und Rollis in die höher gelegenen Straßen ermöglicht.

- ➔ Ende Biekenstr. - Ortseingang Püttlingen: Sanierung des Belages, durchgehende Asphaltierung
- ➔ Ersatz der Schranke durch Pfosten
- ➔ Stichweg zu Robert-Koch-Weg: Bau einer Rampe



19) *Feldrand: Auf der Nachtweide – Ortseingang Püttlingen, Länge 300 m*

Dies wäre eine deutlich aufwändigere Alternative zu M 18 (Verlängerung Biekenstraße) nach Köllertal. In weiterer Zukunft sollte nochmals geprüft werden, ob die Verbindung erstellt werden sollte. Sie spart für die etwas tiefer liegenden Straßen etwas an Umweg gegenüber der Biekenstraße.

➔ Späterer Ausbau zu Fußweg, Radverkehr frei mit wassergebundener Decke



20) Fußweg: Alleestr. – In den Buchen, Länge 50 m, bisher keine RV-Freigabe

Der Fußweg kann und wird vermutlich bereits auch vom Radverkehr genutzt. Insofern sollte er als Fußweg ausgewiesen werden und die Freigabe für den Radverkehr erfolgen. Dies hat den Vorteil, dass dem Radverkehr der Vorrang des Fußverkehrs auf diesem Weg signalisiert wird.

➔ Fußweg für den Radverkehr freigeben

21) Fußweg: Auf Münzelt – Birkenweg, Länge 100 m, bisher keine RV-Freigabe

Der Fußweg kann und wird vermutlich bereits auch vom Radverkehr genutzt. Insofern sollte er als Fußweg ausgewiesen werden und die Freigabe für den Radverkehr erfolgen. Dies hat den Vorteil, dass dem Radverkehr der Vorrang des Fußverkehrs auf diesem Weg signalisiert wird.

➔ Fußweg für den Radverkehr freigeben

➔ ggf. Bordstein auf Null absenken



22) Fußweg: Auf Münzelt – Alleestr., Länge 50 m, bisher keine RV-Freigabe

Der Fußweg kann und wird vermutlich bereits auch vom Radverkehr genutzt. Insofern sollte er als Fußweg ausgewiesen werden und die Freigabe für den Radverkehr erfolgen. Dies hat den Vorteil, dass dem Radverkehr der Vorrang des Fußverkehrs auf diesem Weg signalisiert wird.

➔ Fußweg für den Radverkehr freigeben

➔ ggf. Bordstein auf Null absenken



23) Fußweg: Am Wäldchen – Akazienweg, Länge 50 m, bisher keine RV-Freigabe

Der Fußweg kann und wird vermutlich bereits auch vom Radverkehr genutzt. Insofern sollte er als Fußweg ausgewiesen werden und die Freigabe für den Radverkehr erfolgen. Dies hat den Vorteil, dass dem Radverkehr der Vorrang des Fußverkehrs auf diesem Weg signalisiert wird.

- ➔ Fußweg für den Radverkehr freigeben
- ➔ ggf. Bordstein auf Null absenken



24) Passage Sportplatz: Walter-Wagner-Platz – Lindenstr., Länge 150 m

Die eigentlich gute Verbindung über die Lindenstraße wird an dieser Stelle durch die Schranke unterbrochen. Die Schranke sollte durch Pfosten ersetzt werden. Gleiches gilt für die Drängelgitter auf der anderen Seite. Die Verbindung könnte dann entlang des Parkplatzes bis zum ersten Abzweig Richtung Lindenstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Für den Teil Richtung Schwimmbad sollte der Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden.

- ➔ Schranke und Drängelgitter durch Pfosten ersetzen
- ➔ Ggf. als Fahrradstraße und Geh- und Radweg ausweisen



25) Waldstreifen nahe Fischerhütte: Überhofer Str. – Russenweg, Länge 150 m, derzeit keine Trasse vorhanden

Es verbleibt die große Problematik, den Russenweg für den Radverkehr attraktiver gestalten zu können. Der besonders kritische Abschnitt des Russenweges befindet sich dabei zwischen Gisorsstraße und der Überhofer Straße. Um diesen Abschnitt zumindest für die im westlichen Riegelsberg Wohnenden zu vermeiden, sollte detailliert geprüft werden, ob nicht doch die Möglichkeit besteht, dass entlang der Fischerhütte durch den kleinen Waldstreifen hinauf die Überhofer Straße angebunden werden kann. Die notwendige neue Verbindung wäre nur rund 150 m lang, würde aber für das ganze Wohngebiet Überhofer Straße, Tannenweg, Alleestraße sehr hilfreich sein. Am aufwändigsten ist vermutlich die notwendige Brücke über den Dörschbach.

Die Verbindung würde nicht nur Walpershofen besser nach Riegelsberg anbinden, sondern auch den Bereich Gisorstraße. Hier ist unabhängig von einer neuen Verbindung ins südliche Riegelsberg über den Dörschbach auf jeden Fall die Schaltung des Lichtsignals am Russenweg zu prüfen. Die Induktion scheint nur auf Kraftfahrzeuge zu reagieren, nicht auf Radler.

- ➔ neue Trasse für Geh- und Radweg
- ➔ inkl. Bau einer Brücke über den Dörschbach
- ➔ unabhängig davon Überprüfung der Freigabe des Lichtsignals für den Radverkehr von der Gisorstraße in den Russenweg



26) Auf Birk und Monetstr.: Greislingstraße – Monetstr., Länge 300 m und Auf Birk – Monetstr., Länge 50 m

Die Straße Auf Birk ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Dies beschränkt die Geschwindigkeit rechtlich auf Schrittgeschwindigkeit, was häufig mit 5 – 7 km/h gleichgesetzt wird. Es ist davon auszugehen, dass diese Geschwindigkeit sehr häufig deutlich überschritten wird. Dies gilt insbesondere für den unteren Bereich ohne direkte Anlieger. Da sich die bestehende Regelung bisher scheinbar bewährt hat, sollte sie so auch im Grundsatz beibehalten werden. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass mit zunehmenden Radverkehr die Unfallgefahr aufgrund der Bodenschwellen dort steigen wird. Es wird daher vorgeschlagen, die Schwellen durch Berliner Kissen zu ersetzen. Diese bremsen auf jeden Fall den Autoverkehr und den Radverkehr, wobei sie von letzterem auch vorsichtig umfahren werden können. Dies geht bei den Schwellen nicht, was für den Radverkehr auch bei langsamem Tempo sehr unangenehm zu fahren ist.

Darüber hinaus sollten die Poller auf der Zuwegung zur Monetstraße durch Pfosten ersetzt werden. Der Abschnitt zwischen den beiden Straßen könnte als Geh- und Radweg ausgewiesen werden.

- ➔ Ersatz der Bodenschwellen durch Berliner Kissen
- ➔ Ausweisung als Geh- und Radweg
- ➔ Vorhandene Poller durch Pfosten ersetzen



27) *Russenweg: Gisorstr. - Überhofer Str. – Saarbrücker Str., Länge 650 m, teilweise Fußweg RV frei, teilweise T 30*

Der Russenweg hat, von Etzenhofen herkommend, einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg in ausreichender Form. Mit der Einmündung der Gisorsstraße endet dieser Weg und dem Radverkehr wird in Richtung Überhofer Straße und Saarbrücker Straße die Benutzung des Fußweges auf der anderen (nördlichen) Seite erlaubt. Die Querung ist zwar mit einer Lichtsignalanlage geregelt, bedeutet für den Radverkehr aber dennoch zwei Querungen (Russenweg und Gisorsstraße), um den Fußweg zu erreichen. Aufgrund eines Gebäudes befindet sich gleich am Anfang des Fußweges zudem ein Engpass. Der Engpass ist zwar nur kurz, aber aufgrund der direkt daneben verlaufenden Gleise sehr gefährlich. Hier ist eine Absturzsicherung in Form eines Geländers zu installieren. Dadurch wird die Passage noch enger. Im Begegnungsverkehr und bei dem Aufeinandertreffen mit Fußgängern ist die Passage zu eng.

Die Fahrbahn des Russenwegs hat Richtung Überhofer Straße eine maximale Breite von 6,00 m. So könnte hier theoretisch innerorts alternierend ein einseitiger Schutzstreifen markiert werden. Dies wäre jedoch an der unteren Grenze der Regelkonformität. Aufgrund der zu vermutenden hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, wären diese zunächst genauer zu untersuchen, bevor eine solche Maßnahme markiert wird. Eine Alternative zum alternierenden Schutzstreifen wäre die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf dem Abschnitt Gisorstraße bis Überhofer Straße. Aufgrund der eher als außerorts empfundenen Charakteristik der Strecke könnten hier jedoch die gleichen Probleme, wie bei den Schutzstreifen auftreten. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollte ggf. mit einer Geschwindigkeitsüberwachung ergänzt werden. Neben der besonderen Bedeutung des Russenweges im Radverkehrsnetz und der geschilderten Problemlage in der Führungsmöglichkeit des Radverkehrs kann evtl. der Lärmschutz als Begründung für die T30-Anordnung genutzt werden. Für den Kfz-Verkehr würde die Senkung der Geschwindigkeit einen maximalen Zeitverlust von etwa 15 - 20 Sekunden bedeuten und wäre somit problemlos zu verkraften.

Im Abschnitt Überhofer Straße bis Saarbrücker Straße (200 m) gibt es einen straßenbegleitenden Weg mit einer Breite von 2,5 m. Dieser Weg wird aktuell als Geh- und Radweg genutzt, ist aber nicht als solcher ausgewiesen. Innerorts wäre für einen solchen einseitigen Zweirichtungsgeh- und Radweg eine Breite von 3,0 m nötig. Würde man diesen Weg entsprechend ausweisen (VZ 240 StVO („gemeinsamer Geh- und Radweg“) und damit die Benutzungspflicht einführen, müssten alle Radfahrenden diesen Weg auch nutzen und je nachdem aus welcher Richtung sie kommen die Fahrbahnseite wechseln, um auf den Weg zu kommen. Diese Wechsel sind zu vermeiden, weshalb kein benutzungspflichtiger Geh- und Radweg ausgewiesen werden sollte, sondern der Weg als Fußweg ausgewiesen werden und in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden sollte. So können die Radfahrenden wählen, ob sie lieber auf der Fahrbahn bleiben und nicht wechseln oder die Lichtsignalanlagen und den Weg nutzen. Auch für diesen Abschnitt sollte geprüft werden, ob die Geschwindigkeit auf T30 reduziert wird. Der Zeitverlust läge dann bei maximal 20 – 25 Sekunden insgesamt.

- Gisorstr. – Überhofer Str.: beim Engpass Absturzsicherung auf Fußweg installieren
- Gisorstr. – Überhofer Str.: Prüfung der Anordnung von T 30
- Überhofer Str. – Saarbrücker Str.: Ausweisung Fußweg mit Radverkehr frei in beide Richtungen
- Überhofer Str. – Saarbrücker Str.: Prüfung der Anordnung von T 30



Quelle: VCD Saarland u. BUND Regionalgruppe Köllertal (o.J.)

28) Saarbrücker Str.: Ortsausgang Heusweiler – Ortseingang Riegelsberg, Länge 200 m, zu schmale Radwege

Richtung Heusweiler gibt es einen kurzen bebauungsfreien Abschnitt mit straßenbegleitenden Wegen. Beide Wege sind zu schmal, obwohl der Weg in Richtung Riegelsberg als Geh- und Radweg ausgewiesen ist. Beide Wege sind entsprechend zu verbreitern (2,5 m) und der Belag zu sanieren. Richtung Heusweiler ist zudem die regelkonforme Weiterführung des Radverkehrs in den Ort hinein zu prüfen. In beide Orte hinein ist jeweils am Ende des baulichen Radweges eine Einfädelungshilfe zu installieren, damit der Radverkehr gesichert auf die Fahrbahn gelangt.

- ➔ straßenbegleitende Wege beidseitig zu regelkonformen Geh- und Radwegen verbreitern
- ➔ Belag der bestehenden straßenbegleitenden Wege sanieren
- ➔ Einfädelungshilfe von Geh- und Radweg auf Fahrbahn für den Radverkehr anlegen



29) Saarbrücker Str.: Ortseingang Riegelsberg – Güchenbacher Str., Länge 1.500 m, derzeit keine Radverkehrsanlage

Die Saarbrücker Straße hat vom nördlichen Ortseingang bis zur Einmündung der Güchenbacher Straße auf Höhe des Russenweges durchgehend eine Fahrbahnbreite von mindestens 8,00 m. Der Parkdruck ist insgesamt relativ gering und kann über die privaten Grundstücke geregelt werden. Zur Sicherung des Radverkehrs sind auf der kompletten Länge beidseitig Schutzstreifen mit 1,5 m Breite zu markieren. In Richtung Heusweiler sollte auf den ersten etwa 300 m um die Kurve herum den Berg hinauf die Markierung eines Radfahrstreifens prüft werden (1,85 m breit). Bergab kann in diesem Abschnitt aufgrund der etwas höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs ggf. auf die Markierung des Schutzstreifens verzichtet werden.

- ➔ Markierung beidseitiger Schutzstreifen
- ➔ Vom Russenweg Richtung Heusweiler bergauf Radfahrstreifen markieren



30) Schmiedestr.: Hahnenstr. – Lampennester, Länge 100 m, bisher keine Freigabe für RV in Gegenrichtung

Die Schmiedestraße ist eine nur rund 100 m lange Einbahnstraße mit sehr wenig Verkehr. Auch wenn die Bedeutung im Radverkehrsnetz nicht allzu hoch ist, sollte sie dennoch für den Radverkehr zur Benutzung in Gegenrichtung freigegeben werden. So wären vor allem die Anwohner der Straße selbst nicht immer genötigt, auch mit dem Fahrrad von der „richtigen“ Seite aus hinein zu fahren.

- ➔ Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben



31) Saarbrücker Str.: Güchenbacher Str. – Lindenstr., Länge 400 m, derzeit keine Radverkehrsanlage

Dieser Abschnitt ist durch besonders beengte Verhältnisse gekennzeichnet. Zudem besteht eine hohe Verkehrsbelastung. So ist dieser Abschnitt auch für den Radverkehr von großer Bedeutung. Aufgrund der Platzverhältnisse und der Tram bestehen jedoch nur geringe Möglichkeiten, die Radverkehrsführung zu verbessern. Davon ausgehend, dass der zur Verfügung stehende Straßenraum nicht grundsätzlich neu erweitert oder aufgeteilt werden kann und wird, sollten zumindest einzelne kleinere Verbesserungen geprüft werden. Grundsätzlich ist der Radverkehr daher in diesem Knoten auch weiterhin auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen.

Eine Entlastung des Knotens könnte erreicht werden, wenn zwischen dem südlichen Ende der Güchenbacher Straße und der Lampennester Straße eine neue Verbindung geschaffen werden könnte. Diese verliefte allerdings über derzeit privates Gelände, würde den Knoten für den Radverkehr jedoch entlasten. Eine Durchfahrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr sollte weiterhin ausgeschlossen bleiben. Eine Ausnahme könnte ggf. für die Anlieger vor Ort geprüft werden, so dass sie bei Abgabe / Freigabe der notwendigen Flächen (2,5 m breite Passage) selbst einfacher aus ihren Grundstücken herauskommen.

Ebenfalls privates Gelände ist auf der gegenüberliegenden Ecke von Lampennester Straße und Saarbrücker Straße betroffen. Hier befindet sich ein Fußweg vor dem Metallzaun und die Aufstellfläche für die Fußgängerampel. Diese Fläche ist auch ohne Radverkehr viel zu gering bemessen, da hier häufig auch Kinderwagen mitgeführt werden. Darüber hinaus nutzen auch Radfahrende dieses Lichtsignal, um geschützt die Saarbrücker Straße zu queren, wenn Sie beispielsweise vom Russenweg in die Lampennester Straße möchten. Hier wäre zu klären, ob die Aufstellfläche etwas erweitert werden kann, ohne diese für den Radverkehr frei zu geben. Dieser sollte an dieser Stelle nach wie vor Schieben, wofür er aber auch Platz benötigt, der bisher nicht vorhanden ist.

Vom östlichen Ende der Überhofer Straße aus sollte die bestehende Treppe mit einer fahrradtauglichen Rampe ergänzt werden. So kann u.a. ein Teil des Russenweges kompensiert werden. Ob die Rampe bei den zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen auch behindertengerecht gebaut werden kann, ist gesondert zu prüfen, sollte aber letztendlich nicht ausschlaggebend sein. Auf dieser Seite besteht aktuell evtl. eher die Möglichkeit, Teile des privaten Geländes in Anspruch zu nehmen.

Auf der gleichen Seite der Saarbrücker Straße sollte darüber hinaus geprüft werden, ob der Fußweg auf der westlichen Seite bis Höhe der Einmündung der Talstraße verbreitert werden kann. Hierzu müssten die Brücke seitlich für den Fuß- und Radverkehr mit einer geeigneten „Leichtbaukonstruktion“ verbreitert werden. Etwa auf Höhe der Talstraße besteht diese Möglichkeit nicht mehr, da hier wieder Häuser stehen. Hier ist der Fußweg gerade so breit, dass er bergauf bis zur Alleestraße für den Radverkehr freigegeben werden könnte.

Zwischen der Alleestraße und der Lindenstraße bestehen ebenfalls keine geeigneten Möglichkeiten, den Radverkehr zu führen. Er muss daher im Mischverkehr verbleiben. Aufgrund des neu errichteten Seniorenheimes in diesem Bereich ist jedoch unabhängig vom Radverkehr die

Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen. Für den Radverkehr würde diese Passage dadurch ebenfalls etwas geeigneter sein und die Lindenstraße als „Verteiler“ Richtung Süden wäre besser zu erreichen. Vom Russenweg bis zum Abzweig der Lindenstraße sind es lediglich 300 m, womit sich auch hier die Einschränkung für den Kfz-Verkehr auf wenige Sekunden belaufen würde.

- ➔ Güchenbacher Str. – Lampennester Straße: Geh- und Radweg über privates Gelände bauen
- ➔ Überhofer Str.: fahrradtaugliche Rampe zum Anschluss an Saarbrücker Str. bauen
- ➔ Russenweg – Höhe Talstraße: seitlicher Anbau für Fuß- und Radverkehr an Brücke und Freigabe für Radverkehr bergauf
- ➔ Höhe Talstraße – Alleestraße: Fußweg bergauf Richtung Alleestraße für Radverkehr freigeben
- ➔ Alleestraße – Lindenstraße: T30 anordnen





32) *Kirchstr. & Buchschacher Straße: südliche Einmündung Saarbrücker, 700 m, Einbahnstraße nicht für Radverkehr geöffnet*

Die Kirchstraße kann in Ergänzung zur Riegelsberger Straße eine sehr wichtige Alternative zur Befahrung der Saarbrücker Straße darstellen. Allerdings gilt dies momentan nur auf dem Weg bergab nach Norden, da die Kirchstraße selbst eine Einbahnstraße in Fahrrichtung Norden ist. Dort ist die Einfahrt für den Radverkehr derzeit nicht freigegeben. Die Kirchstraße selbst ist hier bezüglich baulicher Gegebenheiten und Verkehrsmenge unproblematisch. Allerdings erfordert die Freigabe für den Radverkehr eine Änderung der Grünphasen der Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung. So muss der Radverkehr die Tramgleise kreuzen, wenn er in die Kirchstraße hinein möchte. Dies würde eine zusätzliche Ampelphase bedeuten. Mit dieser zusätzlichen Phase würde die Zeit für die anderen Phasen entsprechend reduziert werden müssen. Inwieweit dies die Abläufe erheblich und über Gebühr stört, kann im Rahmen dieses Gutachtens nicht abschließend erörtert werden. Während der Ortsbegehung wurde seitens der teilnehmenden Behördenvertreter jedoch ausdrücklich auf diese Problematik hingewiesen. Letztendlich könnte es nach eingehender Prüfung darauf hinauslaufen, dass auch politisch entschieden werden muss, wie die zur Verfügung stehende Zeit auf die Grünphasen der jeweiligen Verkehrsmittel aufzuteilen ist. Vor diesem Hintergrund kann es gut sein, dass die Öffnung der Kirchstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, wenn es bereits deutlich mehr Radverkehr in Riegelsberg gibt. Im weiteren Verlauf sollte jedoch auf jeden Fall in der Buchschacher Straße der Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße zugelassen werden.

- ➔ Freigabe der Kirchstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Einrichtung/Anpassung der entsprechenden Grünphasen
- ➔ detaillierte Prüfung der verkehrlichen Abläufe inklusive politischer Bewertung
- ➔ Öffnung der Buchschacher Straße in Gegenrichtung



Quelle: VCD Saarland u. BUND Regionalgruppe Köllertal (o.J.)

33) Saarbrücker Str.: H.Nr. 69a bzw. Gleiswechsel – Marienstr., Länge 450 m, derzeit keine Radverkehrsanlage

Die Saarbrücker Str. bietet auch in ihrem weiteren Verlauf Richtung Süden, den Berg hinauf, nur wenige Möglichkeiten, die Radverkehrsführung zu verbessern. Dabei ist auch zu beachten, dass die Freigabe des Fußweges für den Radverkehr meistens nicht erfolgen kann, weil dieser zu schmal ist. Eine ausreichende Breite steht nur auf wenigen, zu kurzen Abschnitten zur Verfügung. Ab dem Wechsel der Fahrbahn über die Tramgleise in etwa auf Höhe der Hausnummer 69 der Saarbrücker Straße besteht jedoch die Möglichkeit, dem Radverkehr einseitig bergauf einen Schutzstreifen bis zur Einmündung der Maienstraße zu markieren. Dieser liegt dann zwischen den Gleisen und dem Fußweg. Der Abstand der Gleise bis zum Fußweg ist ausreichend groß. Der wenige ruhende Verkehr kann nicht mehr zugelassen werden, stellt aber auch jetzt schon eine erhebliche Gefahr gerade für den Radverkehr dar. In Ergänzung sollte die Alternative Führung bergab über die Riegelsberger Str. auch verbessert werden. Hier ist vor allem die Einmündung in die Saarbrücker Str. oder deren Querung zur Kirchstraße hin durch die sehr lange Wartezeit erheblich gestört.

- ➔ H.Nr. 69 – Marienstraße: Markierung einseitiger Schutzstreifen bergauf
- ➔ Riegelsberger Straße/Saarbrücker Straße: Überprüfung Schaltkreis Lichtsignalanlage bezüglich sehr langer Wartezeiten aus Riegelsberger Straße hinaus
- ➔ Südliche Einfahrt in Kirchstraße für Radverkehr freigeben



34) Saarbrücker Str.: Marktplatz – Parkplatz/Ausfahrt Einzelhandel, Länge 400 m, derzeit keine Radverkehrsführung

Ab der Marienstraße ist die weitere Führung des Radverkehrs bergauf wiederum nicht mit einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn möglich. Auch hier steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung. Es sollte daher die Führung des Radverkehrs über den Marktplatz und den Rathausplatz erlaubt und erleichtert werden. Hierzu sind die Einbahnstraßenabschnitte auf dem Marktplatz für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. Auf der kurzen Rampe von der Rathausstraße hinab sollte ein Radfahrstreifen markiert werden, der auf den entgegenkommenden Radverkehr hinweist und zusätzlich den Straßenraum für die von der Saarbrücker Straße kommenden Kfz optisch einengt. Darüber hinaus sollte in der Rathausstraße und der Einmündung auf den Rathausplatz mehr Platz geschaffen werden. Dazu sollte geprüft werden, ob die Stellplätze in dem Bereich komplett erhalten bleiben müssen. Zumindest sollte die Stele der Sparkasse etwas zurückversetzt werden, damit sie beim Einbiegen auf den Rathausplatz nicht im Weg steht.

Für die Rathausstraße selbst, sollte geprüft werden, ob sie in diesem Bereich in der derzeitigen Form auch weiterhin befahren werden soll? Aus städtebaulicher Sicht erscheint die Ausweitung des Verkehrsberuhigten Bereichs auf den Abschnitt der Rathausstraße in Höhe des Markplatzes sehr sinnvoll. Dies würde den City-Charakter deutlich verstärken und letztlich auch dem Radverkehr zu Gute kommen. Momentan erscheint der Markplatz hauptsächlich als Abstellplatz für Autos und weniger als Mittelpunkt von Riegelberg.

Auf dem Rathausplatz sollte die Durchlässigkeit für den Radverkehr ebenfalls erhöht werden. Grundsätzlich wäre zu überlegen, ob der Radverkehr westlich bis zum Rathausgebäude über die Zufahrt der Seniorenresidenz geführt wird und dann erst am Rathausgebäude entlang Richtung Osten. Dort könnte die Weiterführung über den Parkplatz des privaten Einzelhandels erfolgen. Grundsätzlich soll an dieser Stelle festgehalten werden, dass Parkplätze keine geeignete Führung des Radverkehrs darstellen, da sie aufgrund der vielen Bewegungen des Kfz-Verkehrs sehr unfallträchtig sind. In Riegelberg sind sie in diesem Abschnitt aktuell jedoch die einzige Möglichkeit, den Radverkehr abseits der Saarbrücker Straße zu führen und sollten entsprechend eingerichtet und genutzt werden. Darauf basierend kann der Radverkehr schon heute den Parkplatz des privaten Einzelhandels nutzen. Dieser erscheint aufgrund seiner Breite und damit einhergehender besserer Übersichtlichkeit und den besseren Ausweichmöglichkeiten deutlich unkritischer.

- ➔ Marktplatz: Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung,
- ➔ Marktplatz: auf Rampe zur Rathausstraße Radfahrstreifen markieren, um Schneiden der Kfz beim Abbiegen zu vermeiden
- ➔ Rathausplatz: bauliche Durchlässigkeit erhöhen, ggf. Radverkehr außen herumführen



35) Saarbrücker Str.: Höhe H.Nr. 28 / Beethovenstraße – Wolfskaulstr., Länge 200 m, derzeit keine Radverkehrsanlage

Im weiteren Verlauf bestehen in der Saarbrücker Straße zunächst keine Möglichkeiten, dem Radverkehr eine geeignete Führung anzubieten. Sowohl die Fahrbahn als auch der Fußweg sind zu schmal. Die Saarbrücker Straße ist zwar 6,0 m breit, hat aber als Bundesstraße eine zu hohe Verkehrsbelastung, um einen einseitigen Schutzstreifen zumindest bergauf zu ermöglichen. In weiter Zukunft mit ggf. anderen Verkehrsmengen sollte dies noch einmal geprüft werden. Nördlich der Beethovenstraße wird die Fahrbahn etwas breiter. Dort wird daher die Markierung eines einseitigen Schutzstreifen bergauf vorgeschlagen. Die aktuell dort noch zu sehenden Abbiegepeile sollten entfernt werden, da bei beiden die jeweilige Abbiegespur fehlt und auch nicht eingerichtet werden kann.

- ➔ Beethovenstraße – Wolfskaul: Markierung einseitiger Schutzstreifen bergauf
- ➔ Entfernung der bestehenden Linksabbiegespur bzw. der Linksabbiegepeile



36) Saarbrücker Str.: Kreisverkehrsplatz Bauer-Kreisel, Länge 330 m

An der Einmündung der Wolfskaulstraße beginnt der größte Verkehrsknotenpunkt der Gemeinde Riegelsberg. Radverkehrsanlagen sind hier keine vorhanden. Lediglich von Saarbrücken aus kommend, soll der Radverkehr auf dem Fußweg fahren. Die erste aus dem Zentrum heraus notwendige Querung erfolgt über die Wolfskaulstraße. Hier liegen die Tram-Gleise direkt nebendran. Die Aufstellflächen für die Fußgängerinnen und Fußgänger sind sehr knapp bemessen und können kaum erweitert werden. Das gilt insbesondere für den Fahrbahnteiler in Mittellage der Wolfskaulstraße. Im weiteren Verlauf Richtung Saarbrücken schließt sich ein breiter Fußweg an, der zukünftig für den Radverkehr freigegeben werden sollte. In dieser Richtung erreicht man so problemlos den Radweg entlang der Autobahn nach Saarbrücken. Richtung Holzer Straße und Richtung Waldstraße besteht jedoch keine Führung. Umgekehrt soll der Radverkehr, aus Richtung Saarbrücken kommend, die Fußgängerampel Am Forsthaus nutzen und auf die nordwestliche Seite wechseln. Dort befindet sich aber lediglich ein viel zu schmaler Fußweg, der nicht für den Radverkehr freigegeben werden darf. Die entsprechende Anordnung ist aufzuheben. Bereits die Aufstellfläche an der Fußgängerampel ist viel zu gering dimensioniert. Mit der Tram im Rücken und der Bundesstraße vor sich ist hier selbst für Kinderwagen zu wenig Platz. Es sollte daher die komplette Lichtsignalanlage an dieser Stelle entfallen.

Stattdessen wird vorgeschlagen, den Rad- und Fußverkehr von Saarbrücken aus kommend über die Einmündung der Straße Am Forsthaus hinweg weiter auf der südlichen Seite und den dort recht breiten Fußweg zu führen. Mit Beginn des Kreisverkehrs wird dann eine neue Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr installiert, der Richtung Holzer Straße und Waldstraße möchte. So gelangt man zunächst über die Gleise und die B 268 hinüber auf die dreieckige Verkehrsinsel. Diese wird momentan nur als Grünfläche genutzt, hätte aber vollkommen ausreichende Maße. Von der Insel würde der Rad- und Fußverkehr mittels Furt über die Zufahrt der B 268 geführt werden. Auf der Gegenseite, zwischen Zufahrt der B 268 und der Holzer Straße bestehen bereits Weg. Hier ist eine regelkonforme Umgestaltung mit einem baulich getrennten, straßenbegleitenden Weg ebenfalls problemlos möglich. Gleiches gilt für den nächsten Abschnitt zwischen Holzer Straße und Waldstraße. Abschließend wäre der umlaufende Weg für Rad- und Fußverkehr zwischen der Waldstraße und der Saarbrücker Straße zu schließen. Da hier an der Hausecke an der Lichtsignalanlage die nötige Breite fehlt, kann dieser Abschnitt nicht als Geh- und Radweg ausgewiesen werden. Grundsätzlich wird dringend empfohlen, den kompletten Weg baulich so einzurichten, dass er als Geh- und Radweg in beide Richtungen genutzt werden kann (3,0 m Breite). Ausgewiesen werden sollte er jedoch als Fußweg mit der Freigabe für den Radverkehr. Dies hat den großen Vorteil, dass sich die geübten Radfahrenden problemlos im Mischverkehr bewegen können, wie sie es bisher auch tun. Bei einer Benutzungspflicht müssten alle Radelnden, egal in welcher Richtung sie unterwegs sind, diesen Weg nutzen. Dies wäre insbesondere auf dem Weg von der Waldstraße Richtung Saarbrücken mit einer überflüssigen Querung von Holzer Straße und B 268 verbunden, anstatt einfach im Mischverkehr Richtung Saarbrücken zu fahren und dann an der Straße am Forsthaus auf den Radweg abzuzweigen.

- ➔ Wolfskaulstr. - Am Forsthaus: Freigabe Fußweg für Radverkehr
- ➔ Radweg Saarbrücken – Holzer Straße: Versatz der Ampel auf Höhe der Dreiecksinsel
- ➔ B 268 – Holzer Straße: Neubau regelkonformer baulich getrennter, straßenbegleitender Weg
- ➔ Holzer Str. – Waldstraße: Neubau regelkonformer baulich getrennter, straßenbegleitender Weg
- ➔ Waldstr. – Saarbrücker Str.: Neubau regelkonformer baulich getrennter, straßenbegl. Weg





37) Saarbrücker Str.: Überfahrt Am Forsthaus, Länge 10 m

Von Saarbrücken aus kommend kann der Radverkehr von der Tram-Haltestelle Riegelsberg Süd aus einen gut ausgebauten Radweg auf der südlichen Seite nutzen. Am Weg entlang befindet sich eine hohe, blickdichte Hecke. An der Einmündung der Straße Am Forsthaus steht derzeit eine Umlaufsperrung. Die Umlaufsperrung ist aufgrund ihrer Maße schwer zu durchfahren. Aus Richtung Saarbrücken kommend fährt man aus der Umlaufsperrung heraus direkt auf die Gleise zu. Die Gleise liegen unmittelbar, ohne weitere Trennung und Absicherung direkt neben dem Radweg. Wer hier übersteuert oder etwas zu viel Gas gibt, fährt auf die Gleise. Gerade bei der zunehmenden Nutzung von Pedelecs ist dies vermehrt zu erwarten. Durch die hohe Hecke sind die querenden Radfahrenden für den einmündenden Kfz-Verkehr aus der Straße am Forsthaus kaum zu sehen. Zur Entschärfung der Situation wird folgendes vorgeschlagen: Mit dem Besitzer des privaten Grundstücks ist zu klären, ob die Hecke in der Spitze um einige wenige Meter gekürzt werden kann? Dies würde die Einsehbarkeit erheblich erhöhen.

Die Umlaufsperrung ist zu entfernen und eine rote Einfärbung der Furt selbst vorzusehen. Ergänzend dazu wird vorgeschlagen, den Warnhinweis, dass die Tram kreuzt, mit dem Warnhinweis, dass der Radverkehr kreuzt (VZ 1000-32, „Radverkehr kreuzt von links und rechts“), zu ergänzen

Dies kann auch zusätzlich mittels eines Piktogramms in der Straße Am Forsthaus signalisiert werden. Auf den letzten Metern des Radwegs vor der Einmündung der Straße „Am Forsthaus“ sollte eine Absicherung des Radwegs zu den Gleisen hin erfolgen. Diese Absicherung in Form eines durchsichtigen Zaunes oder Geländers könnte im weiteren Verlauf bis zur neuen Ampel fortgesetzt werden. Die Querung der Straße am Forsthaus für den Radverkehr sollte mittels Pfosten und Beschilderung gelöst werden. Dabei gilt es zu beachten, dass die Straße Am Forsthaus ein verkehrsberuhigter Bereich mit lediglich fünf anliegenden Wohnhäusern ist. Die Verkehrsfunktion des Radweges ist somit wesentlich höher zu bewerten und die Querung entsprechend einzurichten.

- ➔ Markierung einer Radverkehrsfurt zur Bevorrechtigung des Radverkehrs ggü. Am Forsthaus
- ➔ Warnhinweis Radverkehr kreuzt ergänzen
- ➔ Hecke zurücksetzen
- ➔ Umlaufsperrung entfernen
- ➔ Absicherung zu den Gleisen installieren





38) Saarbrücker Str.: entlang Friedhof, Länge 150 m

Von Saarbrücken kommend führt auch auf der nördlichen Seite der Autobahn und der B 268 ein Radweg nach Riegelsberg. Allerdings endet dieser am Friedhof. Dort wird der Radverkehr lediglich auf das Ende des Radweges hingewiesen und sich selbst überlassen. Die Führung über den Parkplatz des Friedhofs ist allerdings ungeeignet, da die Durchfahrt nicht ausreichend breit ist und ausparkende Fahrzeuge den Radverkehr übersehen können. Der Radweg ist entsprechend baulich fortzusetzen. An Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes sind entsprechende Furten zu markieren. Am nördlichen Ende dieses Abschnitts sollte auch der dort befindliche Fußweg entsprechend erweitert und in Anspruch genommen werden. So kann die Strecke bis zum Kreisverkehr auf das notwendigste reduziert werden. Dies ist insofern erforderlich, als dass hier die B 268 nicht breit genug ist, um eine Radverkehrsführung zu installieren. Es muss daher am Ende des neuen Radwegs eine Einfädelungshilfe auf die B 268 installiert werden. Der Kfz-Verkehr in Richtung Riegelsberg ist mit dem Warnhinweis Achtung Radverkehr (VZ 138 StVO) entsprechend zu sensibilisieren. Eine Fortführung des Radverkehrs auf dem diesseitigen Fußweg ist aufgrund der fehlenden Breite ebenfalls nicht möglich.

- ➔ Fortführung des von Saarbrücken kommenden Radweges durch Neubau eines Radweges im Seitenraum entlang des Friedhofs
- ➔ Markierung von Radverkehrsfurten im Bereich der Ein- bzw. Ausfahrten sowie Überleitung des Radweges auf die Fahrbahn der Saarbrücker Str./B268
- ➔ Installation einer Einfädelungshilfe für den Radverkehr auf die B 268



39) Holzer Str.: Kreisverkehrsplatz Bauer-Kreisel – A1, Länge 450 m

Die Holzer Straße führt vom Kreisverkehr aus leicht bergauf. Sie hat eine ausreichende Breite um zumindest einseitig einen Schutzstreifen bergauf zu markieren. Im oberen Bereich kurz vor der Autobahn schließt sich bereits ein baulich getrennter Weg an, der genutzt werden kann. Bergab bedarf es aufgrund des Gefälles keine Radverkehrsführung, da der Radverkehr ausreichend schnell ist.

➔ Markierung einseitiger Schutzstreifen bergauf



40) L259: A1 – Abzweig zum Forsthaus Neuhaus, Länge 1.500 m

Unter der Autobahn hindurch gelangt der Radverkehr an die L 259. Dort gibt es bisher keinen Radweg. Teilweise besteht ein breiterer Seitenraum. Dieser sollte Richtung Malstatt, Dudweiler und Sulzbach genutzt werden, um einen gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts zu bauen.

➔ Neubau eines straßenbegleitenden Radweges, vollständig asphaltiert



41) Waldweg: L259 – A1/L128 - Lampennesterstraße, Länge 1.650 m

Eine weitere mögliche Verbindung Richtung Malstatt, Dudweiler und Sulzbach ist ein Waldweg von der Lampennester Straße zur Autobahn und weiter hinaus. Dieser ist bisher nur bedingt mit dem Fahrrad befahrbar und sollte zumindest als wassergebundene Decke ausgebaut werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg und Ausführung mit wassergebundener Decke



42) L128: L259 – A1 Abfahrt Holz, Länge 3.000 m

Die Landesstraße L 128 verläuft zwischen Riegelsberg und Holz direkt neben der A 1. Für den Kfz-Verkehr ist sie dadurch überflüssig, denn durch die beiden Autobahnanschlüsse in Riegelsberg und Holz sind alle Anschlüsse gewährleistet. In ihrer baulichen Ausführung ist die L 128 mit einem Kraftfahrzeug in diesem Abschnitt zudem recht schnell zu befahren. Inwieweit angeordnete Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden, darf hinterfragt werden. Es wird daher vorgeschlagen, die L 128 vom Autobahnanschluss Riegelsberg bis zum Anschluss Holz sukzessive auf die Breite von 3 m zurück zu bauen. Der verbleibende Teil wird als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Die rückgebauten und damit entsiegelten Flächen können für die anderen Radwege, die es zu asphaltieren gilt, als Ausgleichsflächen eingesetzt werden.

➔ Entwidmung der L128 zu Radweg bei gleichzeitigem Rückbau als Ausgleichsmaßnahme



43) Waldweg Köllertaler Waldgräben: Waldstr. - Lampennesterstraße, Länge 600 m

Vom Kreisverkehr kommend, bietet die Waldstraße eine gute Umfahrung von Riegelsberg auf der östlichen Seite. Allerdings ist die Fortsetzung dieser Strecke an den Tennisplätzen und durch den Wald zu verbessern. Hier besteht lediglich ein einfacher Waldweg Richtung Lampennester Straße, der für den Alltagsradverkehr nicht ausreicht.

So sollte am unteren Ende der Waldstraße zunächst die Kante im Belag entfernt werden. Auf Dauer ist auch der vorhandene Asphalt auszubessern. Die Steine sollten durch gut sichtbare Pfosten ersetzt werden. Der Waldweg selbst ist aufgrund seiner herausragenden Bedeutung für den Radverkehr bis zur Lampennester Straße als gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3 m auszubauen und zu asphaltieren.

- ➔ Beseitigung der Kante und Belagsschäden
- ➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke



44) *Feldweg: Köllertaler Waldgräben – Auf Schalkenfeld, Länge 300 m*

Von der Umfahrung Waldstraße – Lampennester Straße zweigt ein Weg Richtung Schalkenfeld und Riegelsberger Straße im Wald beim Schützenverein ab. Der Weg ist bisher nicht befestigt. Zudem ist das Stück über die Wiese recht steil. In asphaltierter Form wäre er aber zumindest mit dem Pedelec befahrbar. Aufgrund des sehr steilen Abschnitts wird vorgeschlagen, zunächst die Entwicklung abzuwarten und diese Maßnahme ggf. zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzen, wenn es zum einen mehr Radverkehr in Riegelsberg gibt und sich zum anderen der Radverkehr mittels Pedelecs noch mehr an steile Strecken gewöhnt hat.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke



45) *Waldweg: Köllertaler Waldgräben – Ziegelhütter Str., Länge 1.000 m*

Richtung Norden gibt es einen weiteren Waldweg, der den Anschluss an die Verlängerung der Jägerstraße und der Ziegelhütter Straße herstellt. Dieser Abschnitt hat geringere direkte Verbindungsfunktion und fungiert quasi als Lückenschluss. Er sollte daher fahrradtauglich ausgebaut werden, kann aber zunächst als wassergebundene Decke hergerichtet werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke, Anschluss an Verlängerung Jägerstr.

46) Waldweg: Verlängerung Ziegelhütter Str. – Ortseingang Holz, Länge 3.100 m

Einen sehr großen Vorteil gegenüber dem Autoverkehr könnte der Radverkehr durch die direkte Verbindung nach Holz erhalten. Mit dem Auto ist diese Verbindung sehr umwegig. Durch den Wald gibt es bereits gute, sehr direkte Verbindungen, die zumindest in Teilen schon einmal asphaltiert waren. Eine der interessantesten Wege ist die Verlängerung der Ziegelhütter Straße in Richtung Autobahn und dann nach Holz. Im hinteren Abschnitt war dieser Weg wohl schon mal asphaltiert oder betoniert. Die Strecke sollte zu einem gut befahrbaren Geh- und Radweg ausgebaut werden. Man könnte die Autostrecke so von über 8 km auf unter 5 km für den Radverkehr minimieren. Auch der letzte Abschnitt auf der Holzer Gemarkung von deren Autobahnanschluss bis in den Ort hinein könnte mit einem dort befindlichen Weg parallel zur L 128 verbessert werden.

- ➔ Verlängerung Ziegelhütter Str. – Verl. Dorfstr.: Ausbau zu asphaltiertem Geh- und Radweg
- ➔ Verlängerung Dorfstr. – Parkplatz L 128 bei Holz: Ausbau zu asphaltiertem Geh- und Radweg
- ➔ Parkplatz L 128 bei Holz – Holz Ortseingang: Ausbau zu asphaltiertem Geh- und Radweg





47) Waldweg: Ende Hilschbacher Str. – Waldweg Rtg. Holz, Länge 750 m

Als zusätzliche Zuführung zum neuen Radweg nach Holz (M 46) kann die Verlängerung der Hilschbacher Straße ausgebaut werden. Aufgrund der geringeren Verkehrsfunktion kann hier der Ausbau auf eine wassergebundene Decke reduziert werden

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, mit wassergebundener Decke



48) *Feld- und Waldweg: Feld westlich Hilschbacher Str. – Friedhof Holz, Länge 2.050 m*

Eine weitere Alternative Richtung Holz wäre der Neubau eines Weges von der Hilschbacher Straße direkt Richtung Osten über die Felder. Im Wald könnte man an einen geradlinig nach Holz verlaufenden Waldweg anknüpfen. Diese Strecke wäre sehr direkt, aber müsste aufwendig über das Feld neu errichtet werden. Insofern wird empfohlen, die Maßnahmen erst in weiterer Zukunft nochmals zu prüfen und dann ggf. zu realisieren, wenn der Radverkehr deutlich zugenommen hat.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke



4.3 Maßnahmen - Walpershofen

49) Feldweg: Ende Rotenbergstr. – Brücke alte Eisenbahnstr., Länge 650 m

Für Walpershofen ist u.a. der Einzelhändler am nördlichen Ende von Riegelsberg ein wichtiges Ziel. In diese Richtung und auch Richtung Heusweiler führt zunächst die Rotenbergstraße. Allerdings mündet diese am Ende der Bebauung in einen nicht ausreichend gut ausgebauten Feldweg mit einem für den Radverkehr ungeeigneten Belag. Dieser Abschnitt verläuft bis zur Brücke über die Eisenbahngleise und mündet dort in die Verlängerung der Heusweilerer asphaltierte Mühlenstraße.

➔ Rotenbergstr. – Eisenbahnbrücke: Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke

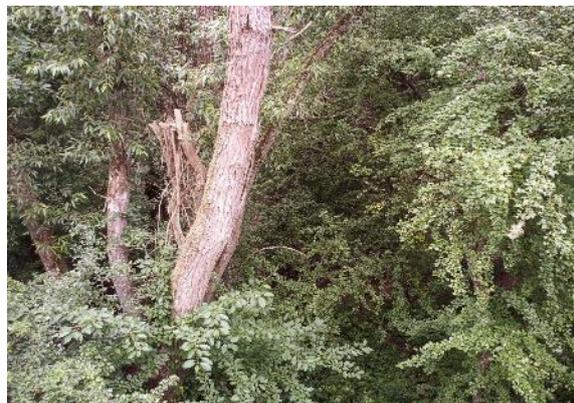


50) Alte Bahntrasse: Dorfplatz – Gewerbe Schacht Dilsburg., Länge 1.700 m

Eine Alternative zu M 49 könnte der alte Bahndamm nach Heusweiler sein. Diese Eisenbahnstrecke ist seit langem nicht mehr in Betrieb. Die Gleise sind entsprechend zugewuchert. Bei einer Nutzung wären zunächst naturschutzfachliche Belange zu klären. Grundsätzlich sollte diese Strecke für die weitere Zukunft durchaus geprüft werden, da sie vermutlich eine sehr gute Anschlussmöglichkeit parallel zur Fabrikstraße in Heusweiler bis hin zum Gewerbegebiet Schacht Dilsburg in Heusweiler bietet. Da der Realisierungsaufwand aus heutiger Sicht sehr hoch und langfristig erscheint, wird empfohlen, die M 49 zu realisieren und diese Verbindung später detaillierter zu prüfen.

➔ naturschutzfachliche Vorprüfung der Strecke

➔ ggf. Später weitere Planungen



51) Fußweg: Mühlenstr. – Fabrikstr., Länge 150 m

Lediglich eine Nebenroute ist der Fußweg in die Heusweiler Fabrikstraße hinein. Die beengten Verhältnisse werden wohl nur mit einem höheren baulichen Aufwand deutlich zu verbessern sein. Es wird empfohlen, den Weg durch einen ausreichend regelmäßigen Grünschnitt frei zu halten. In der Kurve könnte evtl. ein Verkehrsspiegel aufgestellt werden.

➔ Fußweg für den Radverkehr freigeben, ggf. verbreitern



52) Feldweg: Heusweiler Str. – Mühlenstr., Länge 100 m

Der Weg unter den Gleisen durch ist eine wichtige Verbindung Richtung Schule in Heusweiler. Derzeit ist die wassergebundene Decke in sehr marodem Zustand. Der Weg sollte entsprechend asphaltiert und beleuchtet werden. Im weiteren Verlauf Richtung Heusweiler ist die Umlaufsperre durch einen Pfosten zu ersetzen.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke



53) *Feldweg Biegelheckbach: Geh-/Radweg Ende Mühlenstraße – Salbacher Str., Länge 550 m*

Diese Verbindung hat für Walpershofen nur eine geringere Verkehrsfunktion. Der Weg ist nicht asphaltiert. Beim derzeitigen Verkehrsaufkommen erscheint dies entbehrlich. Ein Ausbau kann für die weitere Zukunft vorgesehen werden, durchaus wieder mit einer wassergebundenen Decke.

➔ Verbesserung des Belags, wassergebunden



54) *Feldweg: Schiller Str. – Walpershofer Str., Länge 600 m*

Diese Verbindung liegt auf Heusweilerer Gemarkung und hat für Walpershofen dementsprechend nur eine geringe Verkehrsfunktion. Ein Ausbau der Strecke ist zwar naheliegend, für Walpershofen aber von nachgeordneter Priorität.

➔ Schiller Str. - Beginn Bebauung Im Stockwald: Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke

➔ Im Bereich Im Stockwald bis Walpershofer Str. T30 anordnen

55) *Feldweg: Walpershofer Str. – Radweg südlich von „Südschacht“, Länge 1.300 m*

Auch diese Verbindung liegt auf Heusweilerer Gemarkung und hat für Walpershofen eine geringere Verkehrsfunktion. Der Belag sollte saniert werden. Die Strecke sollte zudem rechtlich für den Radverkehr freigegeben werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke, Beschilderung „RV-frei“ ergänzen



56) *Feldweg: Verlängerung Neuweiherstr. – Festivalgelände, Länge 1.700 m*

Diese Strecke ist eine wichtige Anbindung Walpershofen Richtung Westen. Sie ist für den Freizeitverkehr ausreichend befahrbar, aber nicht asphaltiert. Für den Alltagsverkehr sollte dies erfolgen, um eine in allen Jahreszeiten stabile Verbindung Richtung Schwarzenholz, Schwalbach usw. zu gewährleisten. Da die grundsätzliche Befahrbarkeit gegeben ist, können andere Strecken zeitlich vorher realisiert werden.

➔ Asphaltierung zu alltagstauglichem Geh- und Radweg



57) *Fußweg: Auf dem Poss – Am Lohberg, Länge 100 m*

Dieser Fußweg stellt nur eine kleine Verbindung im Wohngebiet dar. Baulich bedarf es keiner Veränderung. Rechtlich sollte der Weg als Fußweg mit der Freigabe für den Radverkehr ausgewiesen werden.

➔ Fußweg für den Radverkehr freigeben



58) Umfeld Köllertalhalle: *Salbacher Str. – Am Lohberg – Herchenbacher Str.*, Länge 350 m

Im Umfeld der Köllertalhalle gibt es einige Wege und Straßen, die vom Radverkehr bisher genutzt werden. Diese Nutzung sollte rechtlich klargestellt und abgesichert werden. Die Zufahrt zum Parkplatz sollte überhaupt reguliert werden.

- ➔ Salbacher Str. – Verkehrsübungsplatz: Verkehrsberuhigten Bereich einrichten, Bügel an Gartentürchen entfernen oder auf Fahrbahn versetzen
- ➔ Verkehrsübungsplatz - Herchenbacher Str.: Fußweg für Radverkehr freigeben, „Schranke“ durch Pfosten ersetzen
- ➔ Verkehrsübungsplatz - Am Lohberg: Fußweg für Radverkehr freigeben, Poller durch Pfosten ersetzen und Bordstein absenken



59) Fußweg nördl. Köllertalhalle: Salbacher Str. – Am Lohberg, Länge 100 m

Dieser Fußweg kann helfen, einige Meter auf der Salbacher Straße zu sparen und frühzeitig in das Wohngebiet abzubiegen. Er sollte daher für den Radverkehr freigegeben werden. Baulich sollte dies unterlegt werden, indem der Bordstein in der Salbacher Straße abgesenkt wird und der Poller durch einen Pfosten ersetzt wird. Ebenso ist der Bewuchs regelmäßig zurück zu schneiden und ggf. der ruhende Verkehr zu regeln.

- ➔ Am Lohberg (Kirche) - Salbacher Str.: für Radverkehr freigeben, Falschparker beseitigen, Bordstein absenken, Gebüsch zurückschneiden und Poller durch Pfosten ersetzen



60) Heusweiler Str.: Ortseingang Walpershofen – Kreisverkehr, Länge 750 m

Die Heusweiler Straße ist die wichtigste Ortsdurchfahrt und sollte soweit möglich radverkehrsfreundlich gestaltet werden. Aufgrund der Breite kommen nur Schutzstreifen in Frage, teilweise auch nur als alternierende, einseitige Variante. Im Kreisverkehr selbst kann der Radverkehr nur im Mischverkehr geführt werden, was aber auch als unproblematisch erachtet werden kann.

- ➔ Ortseingang - Beginn Gefällestrecke: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf westlicher Seite
- ➔ Beginn Gefällestrecke – Mühlenstraße: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf östlicher Seite
- ➔ Mühlenstraße - Höhe H.Nr. 4: Markierung beidseitiger Schutzstreifen
- ➔ Höhe H.Nr. 4 – Kreisverkehr: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf östlicher Seite



61) Etzenhofener Str.: Kreisverkehr – Bebauungsende, Länge 300 m

Die Etzenhofener Straße ist trotz des in der Nähe parallel verlaufenden Radwegs entlang der Gleise eine wichtige Verbindung für den Radverkehr. Dabei liegt gegenüber dem Radweg ein großer Vorteil in der deutlich größeren sozialen Kontrolle gegenüber der Strecke am Klärwerk vorbei. Von der Bebauung und Verkehrsbelastung her ist die Straße innerorts nicht breit genug, um beidseitig Schutzstreifen anzuordnen. Dies soll daher einseitig, alternierend erfolgen. Eine genauere Betrachtung vor Ort ergibt, dass der ruhende Verkehr auf den privaten Grundstücken untergebracht werden könnte.

- ➔ Kreisverkehr - leichte Rechtskurve: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf westlicher Seite
- ➔ leichter Rechtskurve - Ende Bebauung: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf östlicher Seite



62) Etzenhofener Str.: Bebauungsende – Russenweg, Länge 300 m

Außerorts hat die Etzenhofener Straße auf beiden Seiten straßenbegleitende Fußwege, die für den Radverkehr freigegeben sind. Diese Wege sind jedoch etwas zu schmal und sollten verbreitert werden. Dabei ist auch der Belag zu sanieren, soweit dies noch nicht erfolgte. Hilfreich wäre auch, wenn der Sicherheitsstreifen auf der östlichen Seite begrünt werden könnte, damit der Weg nicht von Staub und Klies überlagert wird.

- ➔ Verbreiterung und Belagssanierung der Gehwege auf beiden Seiten



63) Etzenhofener Str.: Kreuzung mit Russenweg

Die Kreuzung von Etzenhofener Straße und Russenweg hat eine große Bedeutung für den Radverkehr. Die Gestaltung der Kreuzung kommt dieser Funktion bisher in keiner Weise nach. Vom Russenweg aus kommend, endet der Radweg mit Erreichen der Kreuzung. Um Richtung Köllertalradweg zu kommen, muss die Fußgängerampel genutzt werden. Auf der gegenüberliegenden Seite folgt lediglich ein Fuß-, kein Fahrradweg. Richtung Etzenhofener Straße gibt es gar keine Querungsmöglichkeit, es sei denn man begibt sich auf die Kfz-Fahrbahn, was sehr gefährlich ist. Von Walpershofen aus kommend endet die Radfahrt auf dem straßenbegleitenden Weg bei ein wenig Unachtsamkeit mit einem abrupten Sturz über eine massive Kette. Diese ist am Ende des Weges gespannt, um die Einfahrt auf die Gleise der Tram zu verhindern. Der Radverkehr muss entweder die deutlich weiter rechts platzierte Fußgängerampel nutzen und so entsprechend viel Zeit opfern oder aber sehr riskant neben der Kette auf die Kreuzung einmünden. Beides kann nicht empfohlen werden. Vielmehr ist der Knoten grundsätzlich fahrradfreundlicher zu gestalten. Die angemessene und sachgerechte Integration des Radverkehrs in diesen Knoten ist zunächst baulich zu verbessern, indem die entsprechenden Wegebeziehungen hergestellt werden. Darüber hinaus sind darauf basierend die Grünphasen der Ampel neu zu sortieren.

- ➔ Komplette Überplanung des Knotens mit Anpassung der Lichtsignalanlage, sodass der Radverkehr beidseitig berücksichtigt wird



64) Hauptstr.: Russenweg – Ortseingang Köllerbach, Länge 600 m

In Richtung Köllerbach schließt sich auf Püttlinger Gemarkung die Hauptstraße an. Diese hat einen einseitigen straßengeleitenden Weg auf der westlichen Seite. Dieser ist für die Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg etwas zu schmal und sollte entsprechend verbreitert werden. Soweit nötig ist der Belag zu sanieren. Für diesen Abschnitt gilt ähnlich der Etzenhofener Straße, dass die Hauptstraße trotz des Köllertalradweges eine wichtige Verbindung nach Köllerbach darstellt und notwendig ist.

➔ Verbreiterung des Geh- und Radweges, Sanierung des Belages



65) Feldweg: Russenweg – Güchenbacher Weg, Länge 300 m

Zwischen Russenweg und Köllerbach verläuft auf Püttlinger Gemarkung ein nicht asphaltierter Feldweg, der als Radweg genutzt werden könnte. Die Oberfläche ist allerdings nicht für den Alltag geeignet und so schlammig, dass Radler diesen Weg wohl eher meiden, obwohl er eine durchaus interessante Abkürzung nach Köllerbach ist (0,5 km statt 1,0 km). Der Weg sollte durchaus asphaltiert werden. Aufgrund des allerdings nicht allzu hohen Verkehrsaufkommens sollte dies jedoch eher zu einem späteren Zeitpunkt geschehen.

➔ Feldweg asphaltieren



66) Feldweg: Am Almeshofen– Matthias-Nickel-Str., Länge 300 m

Ebenfalls auf Püttlinger Gemarkung, aber für den Radverkehr aus der Herchenbacher Straße interessant, ist ein Weg in Fortsetzung der Straße am Almeshofen. Diese führt den Berg hinab ins Gewerbegebiet. Unten könnte ein bestehender Weg ausgebaut werden und dem Radverkehr eine direkte Anbindung von dieser Seite ermöglichen, die dann auch bis zum Köllertalradweg durchgeht.

- ➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, Ausführung mit Asphaltdecke
- ➔ Abzweig Mühlenstraße T30 anordnen



4.4 Fahrradabstellanlagen

In der Gemeinde Riegelsberg gibt es Handlungs- und Verbesserungsbedarf mit Blick auf das Thema Fahrradparken bzw. Fahrradabstellanlagen. Im Zuge der Befahrungen und Besichtigungen von öffentlichen Einrichtungen und Points of Interest hat sich gezeigt, dass an vielen Orten keine Abstellanlagen vorhanden sind oder dass es sich, wenn es der Fall ist, um ungeeignete oder zum Teil in schlechtem Zustand befindliche Anlagen handelt. Aber es gab auch einige Positivbeispiele. Ihre Zahl sollte gesteigert werden, vor allem vor dem Hintergrund der in Kapitel 6 geschilderten, aktuellen Förderkulissen.

Bei der Begutachtung der Abstellanlagen im Gemeindegebiet unterscheiden die Gutachter prinzipiell folgende Kategorien:

- Geeignet
- Aufwertung
- Austausch
- Keine Abstellanlage (vorhanden)

An einigen Stellen wurden bereits die sogenannten U-Bügel angetroffen, z.B. nahe der Haltestelle Rathaus auf dem Parkplatz der ansässigen Einzelhandelsgeschäfte oder auch vor dem Hallenbad. Sie bieten gute Abstell- und Anschlussmöglichkeiten. Sind ihre Rohre rund gehalten, schützen sie zudem den Fahrradrahmen vor Schäden und Kratzern (vgl. Abb. 33). Einzig eine Überdachung könnte in den beispielhaft genannten Fällen noch ergänzt werden. Am Marktplatz und an der Leonardo-da-Vinci Schule finden sich Modelle in eckiger Ausführung, die dementsprechend Schäden am Fahrrad verursachen können (vgl. Abb. 34). Sie sollten bei anstehendem Austausch durch Modelle mit runden Rohren ersetzt werden.

Abb. 33 Anlehnhalter mit Ausführung als Rundrohr



Abb. 34 Anlehnhalter in kantiger Ausführung



Abb. 35 zeigt die Zusammenstellung von Abstellmöglichkeiten, die aus Sicht des Radverkehrs völlig ungeeignet sind und daher perspektivisch entfernt und durch neue Anlagen ersetzt werden sollten. Es handelt sich auf den Bildern meist um sogenannte Vorderradhalter, im Fachjargon auch Felgenkiller genannt. Durch fehlenden Halt des Fahrrads können sie die Felge beschädigen und bieten auch keine sichere und komfortable Anschlussmöglichkeit. In einigen Fällen (z.B. Riegelsberghalle oder Gemeindeverwaltung) sind die Abstellanlagen gar nicht zu erreichen, selbst wenn man sie nutzen wollte, weil Gegenstände oder eine Informationstafel davor platziert sind. Die Absteller vor der Gemeindeverwaltung haben zudem einen unbefestigten Untergrund, der bei schlechten Wetterverhältnissen ebenfalls zu Missfallen bei Radfahrenden führen würde. Insgesamt signalisieren all diese Beispiele nicht die nötige Wertschätzung und Priorität des Themas Radverkehr.

Abb. 35 Auswahl gänzlich ungeeigneter Abstellanlagen



Vorhandene Abstellanlagen aufwerten

Auf den folgenden Bildern sind Abstellanlagen erfasst worden, die in einzelnen Teilbereichen aufgewertet werden sollten. Dabei geht es u.a. um fehlende Überdachung bei zu erwartenden Langzeitparken. In manchen Fällen sollte der Untergrund befestigt werden oder die Bügel erhöht werden. Grundsätzlich sollten runde Rohre statt kantiger Formen verwendet werden, um keine Lackschäden am Fahrrad zu hinterlassen. Der Ersatz von kantigen Rohren muss nicht unmittelbar erfolgen, sondern kann vorgenommen werden, sobald ein Austausch nötig oder geplant ist. Ein ähnlicher Fall sind die Absteller an der Grundschule Pflugscheid. Hier sollten bei einem fälligen Austausch Bügel mit Querholm verwendet werden, damit auch kleinere Kinderfahrräder abgestellt werden können. Es folgen einige illustrierende Beispiele, der Rest befindet sich im Anhang.

Haltestelle Riegelsberg Süd – Bügel erhöhen, überdachen und Untergrund befestigen



Riegelsberg – Marktplatz – langfristig durch runde Rohre ersetzen



Riegelsberg – Hallenbad – Überdachen und langfristig Modelle mit Querholmen



Vorhandene Abstellanlagen austauschen

Die zweite Gruppe umfasst all diejenigen Fahrradabstellanlagen, die ausgetauscht werden sollten, weil die verwendeten Modelle in ihrer Funktion mangelhaft sind. Häufig bestehen keine hinreichenden oder sehr unkomfortable Anschlussmöglichkeiten und die Position der Räder ist nicht ausreichend stabil, sodass sie bereits bei leichten Stößen umfallen und beschädigt werden können. Im Sinne der Vorbildfunktion sollte z.B. die Exemplare unmittelbar vor der Gemeindeverwaltung ausgetauscht werden. Ähnliche Fälle finden sich auch am Freibad oder an der Riegelsberghalle. Es folgen einige illustrierende Beispiele. Die Gesamtdarstellung der begutachteten Anlagen befindet sich im Anhang.

Riegelsberg - Gemeindeverwaltung



Riegelsberghalle



Riegelsberg - Freibad



Ziele ohne Abstellanlagen

Die letzte Gruppe an Bildern zeigt verschiedene potenzielle Ziele des Radverkehrs in Riegelsberg, 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. Es folgen einige illustrierende Beispiele. Die Gesamtdarstellung der begutachteten Anlagen befindet sich im Anhang.

Riegelsberg – Sportplatzgelände samt Vereinshaus



Haltestelle Riegelsberg Güchenbach



Haltestelle Walpershofen-Etzenhofen



Walpershofen - Sparkasse



Tab. 7 zeigt die begutachteten Abstellanlagen samt ihrer Bewertung in der Übersicht. Dahinter ist die aktuell vorhandene Stellplatzzahl vermerkt (Bestand). Es wird eine Empfehlung gegeben, wie viele neue Stellplätze bei Austausch oder Neuanlage eingerichtet werden sollten. Die Zahl der Stellplätze sollte individuell festgelegt werden. Bei vielen Zielen wird es zunächst reichen, zwei bis sechs Stellplätze zu installieren. Bei Zielen mit größerem Nutzerandrang kann auch mit zehn Einheiten begonnen werden. Sollten die Bügel auf Dauer ausgelastet sein, sollte sukzessive nachgesteuert werden.

Tab. 7 Übersicht über die Abstellanlagen in Riegelsberg

Ort		Standort		Adresse	Beurteilung	Anzahl Stellplätze	
Nr.	Gebäude		Kategorie			Bestand	Neu
Riegelsberg	1	Haltestelle Riegelsberg Rathaus	Saarbrücker Str. 27-29	Geeignet	8	-	
		Netto					
		BioFrischMarkt					
		Brot & Sinne					
Riegelsberg	2	Evang. Kirche	Buchschacher Str. 3	Geeignet	4	-	
Riegelsberg	3	Hallenbad	Wolfskaulstr. 88	Geeignet	20	-	
Riegelsberg	4	Haltestelle Riegelsberg Süd		Aufwertung	5	-	
Riegelsberg	5	Eiscafé Tassemo	Marktplatz	Aufwertung	12	-	
		meine VVB					
		Debeka					
		Karsten Gräßler Augenoptik					
		Pizarria La Piazza					
		mehrere Bäckereien					
Riegelsberg	6	Leonardo-da-Vinci-Schule	Lindenstr. 9	Aufwertung	20	-	
Riegelsberg	7	Sparkasse	Ziegelhütter Str. 2	Aufwertung	2	-	
Riegelsberg	8	Gemeindeverwaltung	Saarbrücker Str. 31	Austausch	8	10	
Riegelsberg	9	Pfarrzentrum St. Josef	Kirchstr. 28	Austausch	10	6	
Riegelsberg	10	RiVita Praxis f. Gesundheitssport	Saarbrücker Str. 76	Austausch	3	4	
Riegelsberg	11	Wasgau	Walter-Wagner-Platz	Austausch	1	10	
		Rossmann					
		Bank1Saar					
		Sporteve					
Riegelsberg	12	Lidl	Walter-Wagner-Platz	Austausch	9	10	
Riegelsberg	13	Riegelsberghalle + Restaurant	Alleestr. 1	Austausch	12	10	
Walpershofen	14	Haltestelle Walpershofen-Mitte		Austausch	3	6	
Walpershofen	15	Köllertalhalle	Herchenbacher Str.	Austausch	12	10	
Riegelsberg	16	Fischerhütte	Russenweg	Austausch	4	6	
Riegelsberg	17	Fahrradgeschäft We Cycle	Saarbrücker Str. 171	Austausch	4	4	
Riegelsberg	18	Kaufland	Saarbrücker Str. 262	Austausch	6	6	
Riegelsberg	19	Freibad	Wiesenstr. 43	Austausch	70	30	
Riegelsberg	20	Grundschule Pflugscheid	Wolfskaulstr. 88	Austausch	21	20	
Riegelsberg	21	Ev. Kindergarten Hand in Hand	Feldstr. 25	Austausch	3	4	
Riegelsberg	22	BioFrischMarkt	Saarbrücker Str. 29	Austausch	3	4	
Riegelsberg	23	Smile X	Saarbrücker Str. 5	Nicht vorhanden	-	4	
Riegelsberg	24	Waldfriedhof	Saarbrücker Str. 2a	Nicht vorhanden	-	4	
Riegelsberg	25	Nervzwerge Stoffladen	Saarbrücker Str. 30	Nicht vorhanden	-	2	
Riegelsberg	26	AWO Ortsverein	Saarbrücker Str. 23	Nicht vorhanden	-	4	
Riegelsberg	27	Seniorenresidenz St. Josef	Rathausstr. 1	Nicht vorhanden	-	4	
Riegelsberg	28	Sparkasse	Rathausstr. 1	Nicht vorhanden	-	4	
Riegelsberg	29	NKD	Marienstr. 2	Nicht vorhanden	-	2	
Riegelsberg	30	Linda Markt Apotheke	Marienstr. 6	Nicht vorhanden	-	2	
Riegelsberg	31	Second-Hand-Boutique	Saarbrücker Str. 45	Nicht vorhanden	-	2	
Riegelsberg	32	Bäckerei Becker	Saarbrücker Str.	Nicht vorhanden	-	2	
Riegelsberg	33	Postfiliale	Saarbrücker Str. 86	Nicht vorhanden	-	2	
Riegelsberg	34	Haltestelle Kirchstraße		Nicht vorhanden	-	6	
Riegelsberg	35	Haltestelle Riegelsberghalle		Nicht vorhanden	-	6	

Tab. 7 Übersicht über Abstellanlagen in Riegelsberg - Fortsetzung

Standort			Adresse	Beurteilung	Anzahl Stellplätze	
Ort	Nr.	Gebäude			Kategorie	Bestand
Riegelsberg	36	Sportplatzgelände samt Vereinsheim	Walter-Wagner-Platz	Nicht vorhanden	-	10
Riegelsberg	37	Feuerwache	Alleestr. 2	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	38	Haltestelle Güchenbach		Nicht vorhanden	-	6
Riegelsberg	39	Haltestelle Gisorsstraße		Nicht vorhanden	-	6
Walpershofen	40	Haltestelle Walpershofen-Etzenhofen		Nicht vorhanden	-	6
Walpershofen	41	Sparkasse	Herchenbacher Str. 1	Nicht vorhanden	-	4
Walpershofen	42	Haltestelle Walpershofen-Mühlenstr.		Nicht vorhanden	-	6
Walpershofen	43	Kindergarten	Herchenbacher Str. 39	Nicht vorhanden	-	4
Walpershofen	44	Evang. Kirche	Herchenbacher Str. 37	Nicht vorhanden	-	4
Walpershofen	45	DRK/Feuerwache	Herchenbacher Str. 35	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	46	Ideengärtnerei	Saarbrücker Str. 254 a	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	47	Apotheke am Stumpen	Ziegelhütter Str. 2	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	48	Seniorenzentrum Am Stumpen	Ziegelhütter Str. 2	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	49	Kath. Kindergarten St. Elisabeth	Ziegelhütter Str. 4	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	50	Grundschule Hilsbach-Walpershofen	Ellerstr. 7	Nicht vorhanden	-	10
Riegelsberg	51	Wanderparkplatz	Verlängerung Dorfstr.	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	52	Kinder- und Familienzentrum	Jahnstr. 39a	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	53	Henni Hix Feinkost	Hixberger Str. 42	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	54	Metzgerei Hartmann	Hixberger Str. 39a	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	55	Pfarrzentrum St. Matthias	Hixberger Str. 1	Nicht vorhanden	-	4
Riegelsberg	56	Tennisplätze	Waldstr. 59	Nicht vorhanden	-	8
Riegelsberg	57	Haltestelle Wolfskaulstr.		Nicht vorhanden	-	6
Walpershofen	58	Sportplatz Walpershofen	Grubenstraße	Nicht vorhanden	-	10

5 Kommunikation und Motivation

Die Umsetzung der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen sollte durch ein kontinuierliches Marketing flankiert werden, womit das Thema Radverkehr konstant im öffentlichen Bewusstsein vertreten ist und langfristig zu einer zunehmenden Fahrradnutzung in Riegelsberg führt. In der untenstehenden Tabelle sind lokale und regionale Medien und Möglichkeiten zusammengestellt, die für die Öffentlichkeitsarbeit in Riegelsberg genutzt werden können und im Folgenden kurz aufgegriffen werden. So kann im Lokalteil der Saarbrücker Zeitung oder in der Riegelsberger Wochenpost 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. 8 Medienkanäle und Veranstaltungsorte in Riegelsberg

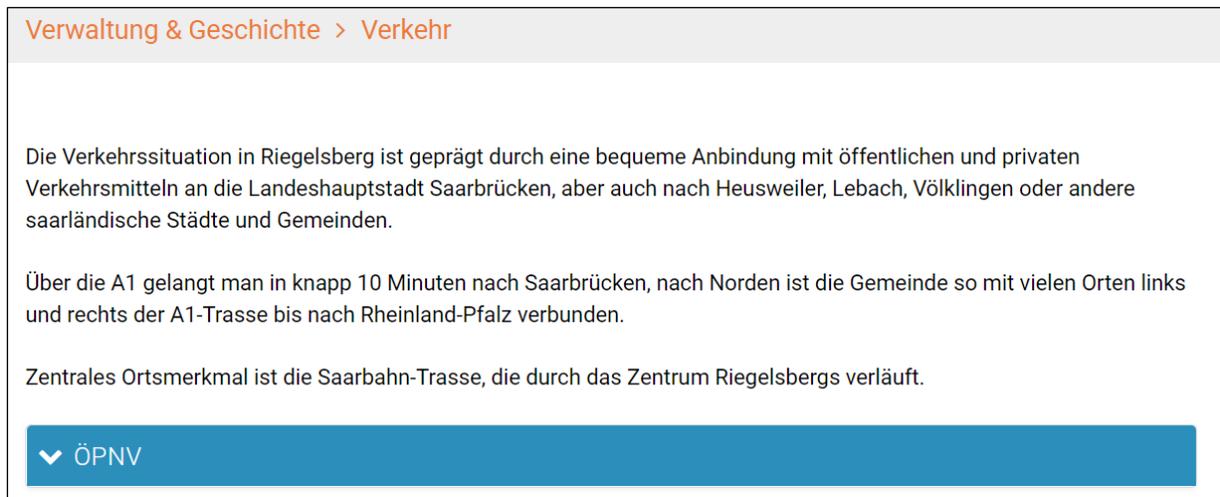
Medium		Name
Zeitungen	Tageszeitung	Saarbrücker Zeitung
	Amtsblatt	Riegelsberger Wochenpost
Web	Nachrichten	Saarbrücker Zeitung
		Saarzeitung
	Website Gemeinde	Aktuelle Infos
		Rubrik Verkehr
		Rubrik Int. Klimaschutzkonzept neue Rubrik Radverkehrskonzept
Fernsehen		SR Saarländischer Rundfunk
Hörfunk		SR Saarländischer Rundfunk
Veranstaltungsorte		Riegelsberghalle
		Köllertalhalle
		Marktplatz
		Volkshochschule
		Sportgelände Riegelsberg

Homepage

Derzeit ist das Thema Radverkehr auf der Homepage der Gemeinde praktisch nicht existent. Die einzige Meldung im Kontext Radverkehr ist die Meldung zur erfolgreichen Teilnahme an der Aktion Stadtradeln im Reiter Umwelt & Natur in der Kategorie Freizeit & Kultur. Daher sollte die Berichterstattung mit der Erstellung des Konzeptes deutlich ausgeweitet werden.

In einem ersten Schritt sollte über die Erstellung des Radverkehrskonzeptes in den Infos berichtet werden und auf geplante Veranstaltungen hingewiesen werden. Darüber hinaus sollte eine Rubrik für den Radverkehr bzw. das Radverkehrskonzept auf der Homepage erstellt werden. Dabei kann überlegt werden, ob diese eigenständig geführt wird oder bestehenden Elementen wie z.B. dem Reiter Verkehr, dem Reiter Bauen & Umwelt oder als Maßnahme des Klimaschutzkonzeptes zugeordnet wird. Um die Sichtbarkeit zu erhöhen, wäre eine eigenständige Rubrik wünschenswert, auf die dann in thematisch eng verbundenen Gebieten (z.B. Verkehr, Klimaschutzkonzept, Geförderte Projekte) verwiesen werden kann. Wie sonst häufiger anzutreffen, findet sich auch im touristischen Bereich „Freizeit & Kultur“ keine Darstellung zum Radfahren.

Abb. 36 Bereich Verkehr auf der Homepage der Gemeinde



Bildquelle: Gemeinde Riegelsberg Verkehr(o.J.)

Unabhängig von der Namensgebung, Ausgestaltung und Platzierung sollte zum Thema Radverkehr 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. Schutz- und Radfahrstreifen, geöffnete Einbahnstraßen, Regeln zum Halten und Parken) zum Nachlesen bereitgestellt oder auch auf Fördermöglichkeiten eingegangen werden.

Eine gute Infrastruktur und Kommunikation (z.B. von neuen Verkehrsregeln) bilden zwei wichtige Säulen in der Radverkehrsförderung. Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln durch ausreichende Kontrolle bleibt jedoch im Hinblick auf das Thema Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unerlässlich. Da sich in den Regularien einige Regeländerungen vollzogen haben, sollten diese konsequent kommuniziert wie auch kontrolliert werden. In Bereichen mit besonderer oder möglicherweise noch nicht so verbreiteter Verkehrsführung kann mit Hinweistafeln gearbeitet werden, um Verkehrsteilnehmenden auf die Regeln bzw. Handhabung hinzuweisen.

Sachstand und weitere kontinuierliche Bürgerbeteiligung

Als weiterer Schritt könnte eine digitale Karte des Radverkehrsnetzes in Riegelsberg 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 Gemeinde 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.

Zwar handelt es sich beim vorliegenden Konzept um ein Konzept für den Alltagsradverkehr, der im Speziellen und v.a. im Sinne klimafreundlicher Mobilität gefördert werden soll. Mitunter durch den Trend der Pedelects erlebt auch der touristische und freizeithliche Radverkehr einen ungeahnten Boom. Hier

sollte seitens der Gemeinde nochmals geprüft werden, ob dieser neben dem Thema Wandern ebenfalls im Freizeitbereich der Homepage stärker aufgenommen wird. So kann schlussendlich beim Konzept für den Alltagsradverkehr auf die darüber hinaus bestehenden touristischen Angebote verwiesen werden – wie auch umgekehrt. Beim Kapitel zu den Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungsorten und ähnlichem der Gemeinde können Hinweise angefügt werden, wie diese mit den (zukünftig) bestehenden Alltagsradverbindungen erreicht werden können.

Kampagnen, Mitmachaktionen und Veranstaltungen

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 Gemeinde an der deutschlandweit sehr bekannten und populären Aktion Stadtradeln. Bei der nächstjährigen Teilnahme kann der Bericht dann noch ausführlicher gestaltet werden, z.B. mit Informationen zur Teilnehmendenzahl oder der Anzahl geradelter Kilometer.

Eine weitere Aktion, an denen die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde teilnehmen können, und die daher aktiv beworben werden sollte, ist „Mit dem Rad zur Arbeit“, welche von AOK und 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 auch). Bei dieser Aktion fallen keine organisatorischen Aufwendungen oder finanziellen Kosten für die Gemeinde an. Andere Beispiele sind „FahrRad!“ des VCD für Jugendliche oder die Kindermeilen des Klima-Bündnis für Kindergärten und Schulen.

Die in Tab. 8 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. Ein weiterer Ansprechpartner könnte der hiesige Radverein RSF Phönix Riegelsberg sein. Dort gibt es ein Angebot unter dem schönen Titel „Genussradeln“, bei dem eine Radtour mit der Einkehr in eine Gaststätte oder Café gepaart wird. Ein solches Event könnte langfristig z.B. entlang des neuen Radverkehrsnetzes der Gemeinde stattfinden.

Abb. 37 Einladung zu einem Event des RSF Phönix Riegelsberg



Bildquelle: RSF Phönix Riegelsberg (2021)

Auch bei Veranstaltungen gilt es, bereits bestehende Ressourcen zu nutzen. So könnten beispielsweise an Gemeindefesten, verkaufsoffenen Sonntagen oder ähnlichem im Zentrum 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 Digitales und Verkehr (BMDV). 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. 9). 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-Lastenfahräder (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 Zuwendungsempfänger. Neben Kommunen sind auch die Bildungseinrichtungen selbst und z.T. auch Betriebe in vorwiegend kommunaler Trägerschaft antragsberechtigt. Die Förderrichtlinie wurde Ende Juli 2022 ausgeschöpft, eine Fortsetzung in 2023 wird seitens des Ministeriums angestrebt (vgl. NMOB-Rad (2021) u. 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. Dabei gibt es im Programm Klimaschutz durch Radverkehr 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. 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. 9 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen

Gegenstand	Förderquote	Laufzeit
NKI - Kommunalrichtlinie		
u.a. Radverkehrs u. -abstellanlagen, Mobilitätstationen	50 - 65 %	31.12.2027
NKI - Klimaschutz durch Radverkehr		
regionale Modellprojekte mit bundesweiter Übertragbarkeit	80 - 100 %	31.10.2024
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

(Stand 09/2022)

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> [15.11.2021]

BMVI (2020): Regionalstatistische Raumtopologie (RegioStaR) – URL:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html> [15.11.2021]

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
[19.09.2022]

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

https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/200115%20Anlage_Radverkehr_Projektuebersicht.pdf
[19.09.2022]

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

https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vz-start.html
[15.11.2021]

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

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

Gemeinde Riegelsberg Fakten (o.J.): Die Gemeinde Riegelsberg in Fakten und Zahlen. – URL:

<https://www.riegelsberg.eu/Fakten.84.0.html> [11.11.2021]

Gemeinde Riegelsberg Vereine (o.J.): Freizeit und Kultur. Vereine. – URL:

https://www.riegelsberg.eu/Vereine.145.0.html?&no_cache=1 [12.11.2021]

Gemeinde Riegelsberg Verkehr (o.J.): Verwaltung & Geschichte. Verkehr. – URL:

<https://www.riegelsberg.eu/Verkehr.83.0.html> [15.11.2021]

Greenpeace (2018): Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten. [15.11.2021]

Infas (2017): Mobilität in Deutschland – MiD. Grafiken zum Radverkehr und Fußverkehr. – URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr-bilder.pdf?__blob=publicationFile [11.11.2021]

Integriertes Klimaschutzkonzept für die Gemeinde Riegelsberg (2014).

KBA (2021): Statistik. Fahrzeuge. Bestand. Zulassungsbezirke und Gemeinden 2021. – URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html;jsessionid=895EE8914A7C99A9355A66905D0022F1.live11294 [12.11.2021]

LfS Saarland (2015): Landesbetrieb für Straßenbau. Verkehr. Verkehrsmengenkarte. – URL: <https://www.saarland.de/lfs/DE/service/verkehrsmengenkarte/verkehrsmengenkarte.html> [12.11.2021.]

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

NKI (2021): E-Lastenfahrrad-Richtlinie. Der Antrieb zum Umstieg. – URL: <https://www.klimaschutz.de:8080/de/foerderung/foerderprogramme/e-lastenfahrrad-richtlinie> [19.09.2022].

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 [19.09.2022]

NMOB-Rad (2021): Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Fahr Rad. Beweg was. Förderprogramme. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/startseite/foerderung/> [19.09.2022]

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.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/11/dld_nmob_rl_rad.pdf [19.09.2022]

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

Pendleratlas (2021): Pendleratlas. Saarland. Regionalverband Saarbrücken. Riegelsberg. – URL: <https://www.pendleratlas.de/saarland/regionalverband-regionalverband-saarbruecken/kreisangehoerige-gemeinde-riegelsberg/> [15.11.2021]

RSF Phönix Riegelsberg (2021): Einladung zur Nikolaustour am 05.12.2021. – URL: <https://www.rsf-phoenix.de/einladung-zur-nikolaustour-2021/>

Saarbahn Fahrplanheft (2021): Saarbahn. Fahrplan S1. Sarreguemines – Lebach. Gültig ab 1.Juli 2021. – URL: https://www.saarbahn.de/fahrplan/fahrplantabellen_der_einzelnen_linien_2021 [15.11.2021]

Saarbahn Fahrplan (2021): Fahrplan Richtung Lebach sowie Fahrplan Richtung Sarreguemines. – URL:

https://www.saarbahn.de/fahrplan/fahrplantabellen_der_einzelnen_linien_2021 [15.11.2021]

Sinus-Institut (2021): Fahrrad-Monitor Deutschland. Corona-Befragung 2020. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. – URL:

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.pdf?__blob=publicationFile [11.11.2021]

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.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/05/210715_amtsblattsaarland_teil1nr54_nmobstadtland.pdf [19.09.2022]

Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017): Statistische Berichte. Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Saarlandes am 30.Juni 2017. – URL:

https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleBerichte/A/AVI5-S.pdf?__blob=publicationFile&v=6 [19.09.2022]

Statistisches Amt Saarland (2020): Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden am 31.03.2020 nach Geschlecht, Einwohner je km² und Anteil an der Gesamtbevölkerung (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.pdf?__blob=publicationFile&v=5 [12.11.2021]

Topographic-map.com (o.J.): Topografische Karten. Deutschland. Saarland. Regionalverband Saarbrücken. Riegelsberg. – URL:

<https://de-de.topographic-map.com/maps/fegu/Riegelsberg/> [11.11.2021]

VCD Saarland u. BUND Regionalgruppe Köllertal (o.J.): Problembereiche für Radfahrer in Riegelsberg

Wetterdienst.de (2021): Klima Riegelsberg, Saar. Station Saarbrücken-Burbach (190m). – URL:

https://www.wetterdienst.de/Deutschlandwetter/Riegelsberg_Saar/Klima/ [12.11.2021]

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

https://www.ziv-zweirad.de/uploads/media/PM_2021_10.03._Fahrrad-_und_E-Bike_Markt_2020.pdf [11.11.2021]

ZIV (2021b): Deutscher Fahrradmarkt 1.HJ 2021 – Industrie trotz Produktions- und Lieferkettenproblemen. – URL:

<https://www.ziv-zweirad.de/presse-medien/pressemitteilungen/detail/article/deutscher-fahrradmarkt-1-hj-2021-industrie-trotzt-produktions-und-lieferkettenproblemen/> [11.11.2021]

Anhang

Vorhandene Abstellanlagen aufwerten

Haltestelle Riegelsberg Süd – Bügel erhöhen, überdachen und Untergrund befestigen



Haltestelle Riegelsberg Rathaus – Überdachen und ggf. zusätzliche Bügel für Einzelhandel



Riegelsberg – Marktplatz – langfristig durch runde Rohre ersetzen



Riegelsberg – Evang. Kirche – Überdachen



Riegelsberg – Sparkasse (Ziegelhütter Str.) – Erhöhen und Block entfernen



Riegelsberg – Leonardo-da-Vinci-Schule – langfristig durch runde Rohre ersetzen



Riegelsberg – Hallenbad – Überdachen und langfristig Modelle mit Querholmen



Vorhandene Abstellanlagen austauschen

Riegelsberg - Gemeindeverwaltung



Riegelsberg – Pfarrzentrum St. Josef



Riegelsberg – RiVita Praxis für Gesundheitssport



Riegelsberg – Einkaufszentrum Walter-Wagner-Platz



Riegelsberg – Lidl



Riegelsberghalle



Haltestelle Walpershofen-Mitte



Walpershofen - Köllertalhalle



Riegelsberg – Fischerhütte am Russenweg



Riegelsberg – Fahrradgeschäft We Cycle



Riegelsberg - Kaufland



Riegelsberg - Freibad



Riegelsberg – Grundschule Pflugscheid



Riegelsberg – Ev. Kindergarten Hand in Hand



Riegelsberg – BioFrischMarkt



Ziele ohne Abstellanlagen

Riegelsberg – Fitnessstudio Smile X



Riegelsberg - Waldfriedhof



Riegelsberg – Nervzwerge Stoffladen



Riegelsberg – AWO Ortsverein



Riegelsberg – Seniorenresidenz St. Josef



Riegelsberg – Sparkasse (Rathausstr.)



Riegelsberg – NKD



Riegelsberg – Linda Markt Apotheke



Riegelsberg – Second-Hand-Boutique



Riegelsberg – Bäckerei Becker



Riegelsberg – Postfiliale (Saarbrücker Str.)



Haltestelle Riegelsberg Kirchstraße



Haltestelle Riegelsberghalle



Riegelsberg – Sportplatzgelände samt Vereinshaus



Riegelsberg - Feuerwache



Haltestelle Riegelsberg Güchenbach



Haltestelle Riegelsberg Gisorsstraße



Haltestelle Walpershofen-Etzenhofen



Walpershofen - Sparkasse



Haltestelle Walpershofen Mühlenstraße



Walpershofen - Kindergarten



Walpershofen – Evangelische Kirche



Walpershofen – DRK/Feuerwache





Riegelsberg - Ideengärtnerei



Riegelsberg – Apotheke Am Stumpfen

Riegelsberg – Seniorenzentrum Am Stumpfen



Riegelsberg – Katholischer Kindergarten St. Elisabeth



Riegelsberg – Grundschule Hilschbach-Walpershofen



Riegelsberg – Wanderparkplatz (Verlängerung Dorfstr.)



Riegelsberg – Kinder- und Familienzentrum (Jahnstr.)



Riegelsberg – Henni Hix Feinkost



Riegelsberg – Fleischerei Hartmann



Riegelsberg – Pfarrzentrum St. Matthias



Riegelsberg - Tennisplätze

