

Radverkehrskonzept Kreisstadt Saarlouis

Präsentation der Ergebnisse im Ausschuss für Nachhaltigkeit, Ökologie und Verkehr

Leander Fricke B.A.

Jonas Göber B.A.

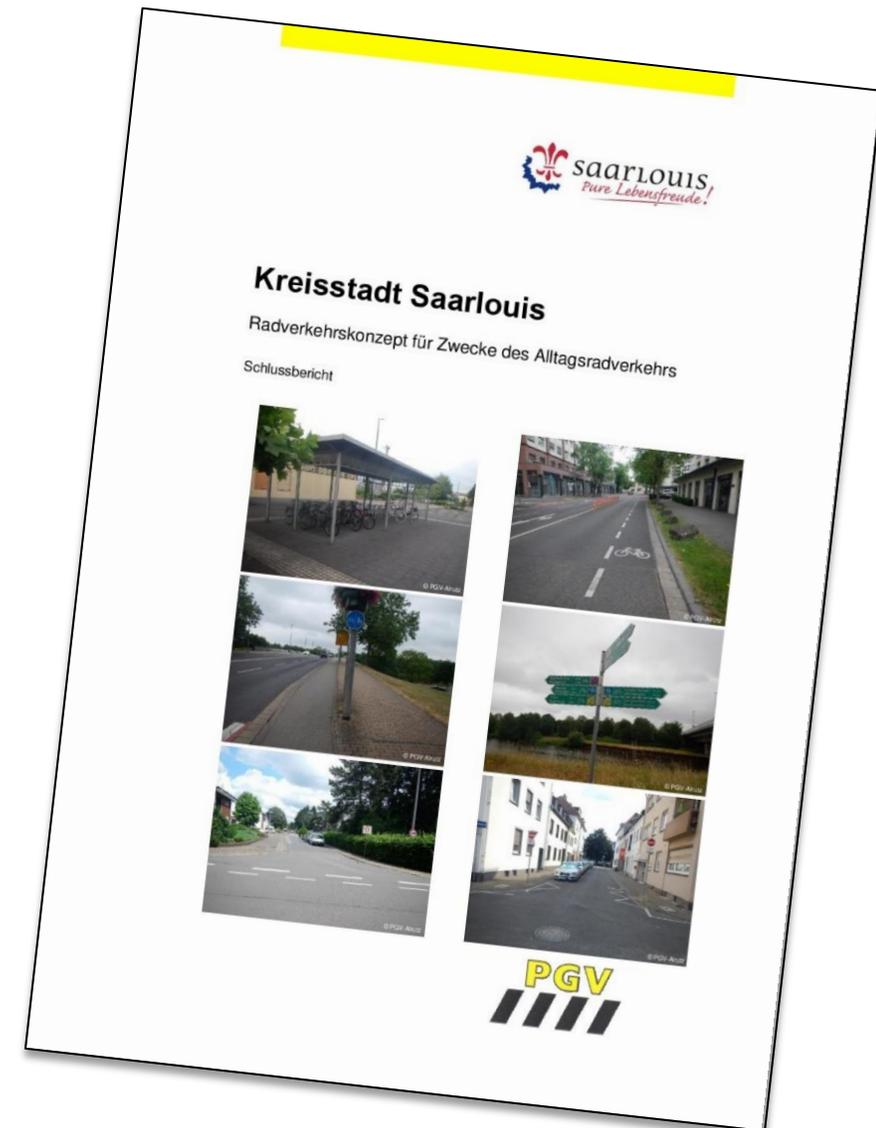
Dipl.-Ing. Heike Prahlow

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR, Hannover

Überblick Inhalte Erläuterungsbericht

1. Einführung und Vorgehen
2. Generelle Gründe zur Förderung des Radverkehrs
3. Radfahren in Saarlouis
(Überblick Status Quo und Unfallanalyse)
4. Netzkonzeption
5. Maßnahmenkonzeption
6. Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)
7. Weitere Handlungsfelder
(Fahrradverleihsystem, Serviceeinrichtungen,
Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation)
8. Umsetzungsstrategie und Fazit



Ziele des Radverkehrskonzeptes

- **Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag**
- **Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Zukunft**
- **Gewährleistung von Komfort und Sicherheit beim Radfahren**

- Aufgreifen und Weiterentwickeln vorhandener Ansätze und neuer Aspekte (u.a. Radverkehrskonzept 1998, Fortschreibung RVP Saarland, touristische Routen)
- Ableiten des Handlungsbedarfs zur Förderung des Radverkehrs für einen längerfristigen Zeitraum (z.B. 10 Jahre)
- Weitere Vorschläge im Bereich Fahrradparken, Fahrradverleih, Service und Öffentlichkeitsarbeit

- **Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen Aktivitäten**
- **Gesamtstrategie mit Handlungsempfehlungen für den Radverkehr in Saarlouis**
- **Zukunftsweisende Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung**

Vorgehen

1. Bestandsaufnahme
 - Auswertung vorliegender Daten und Befahrung mit dem Rad
 - Unfallanalyse
2. Entwickeln eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
3. Maßnahmenkonzeption
 - Bewertung der Infrastruktur und Ableitung Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz
 - Konkretisierung ausgewählter Maßnahmen
4. Betrachtung weiterer Handlungsfelder

➔ Gesamtstrategie zur Radverkehrsförderung

➔ Beteiligung über digitalen Workshop und zwei Fachkolloquien

➔ Ständige Abstimmung mit Stadtverwaltung

Netzkonzeption

Netzkonzeption – kurze Erläuterung

Ein Radverkehrsnetz

- Enthält empfohlene Verbindungen – vorrangig für den Alltagsradverkehr
 - Bezieht die wichtigen freizeitorientierten und touristischen Routen ein
 - Verknüpft alle Ortsteile und die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs
 - Soll den Ansprüchen von verschiedenen Nutzenden gerecht werden
- **Ziel: optimaler Fahrkomfort und hohe Sicherheit für Radverkehr**
- Grundlage für die Festlegung des Handlungsbedarfes für den Radverkehr
 - Grundlage für notwendige Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange
 - Angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs bei verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben
 - Zielgerichtete Verwendung der Haushaltsmittel und Beantragung von Fördermitteln
 - Nicht jede Wegebeziehung, nicht jeder Radweg ist automatisch Netzbestandteil
- **Ein Radverkehrsnetz besteht nicht nur aus Radwegen und ist nicht statisch!**
- **Ein gut befahrbares Radverkehrsnetz ist ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Radnutzung!**

Radverkehrsnetz Saarlouis - Herleitung

- Berücksichtigung wichtiger **Quellen** und **Ziele** des Radverkehrs
 - Quellen: v.a. Ortsteile bzw. Wohngebiete
 - Ziele: u.a. Bahnhof, Innenstadt, Schulen, Versorgungseinrichtungen, Gewerbegebiete, Freizeitstätten (Sport, Kultur, ...)
 - Berücksichtigung **bestehender Netze** bzw. **Routen**
 - Landesradverkehrsnetz Saarland (derzeit in Fortschreibung, Fokus Alltagsradverkehr)
 - Kommunale Konzepte und Pläne (u.a. Radverkehrskonzept 1998 mit einzelnen benannten wichtigen Verbindungen, Verkehrsentwicklungsplan)
 - Kommunale und überregionale touristische Radrouten und Rundwege (u.a. Saarradweg)
- Bislang überwiegend **touristisch** geprägte Netzstrukturen
- Aktuelles Netz: Fokus auf den **Alltagsradverkehr**
- Prozessbegleitend **intensiver Austausch** und **Abstimmung** mit der Stadt Saarlouis

Radverkehrsnetz Saarlouis

Legende

Quellen und Ziele - POI

-  Schiffsanlegestelle
-  Bahnhof
-  Busbahnhof
-  Kita
-  Grundschule
-  Weiterführende Schule
-  Öffentliche Einrichtung
-  Soziale Einrichtung
-  Religiöse Einrichtung
-  Alten- und Pflegeeinrichtung
-  Krankenhaus
-  Kultur
-  Sport und Freizeit

Quellen und Ziele - Fläche

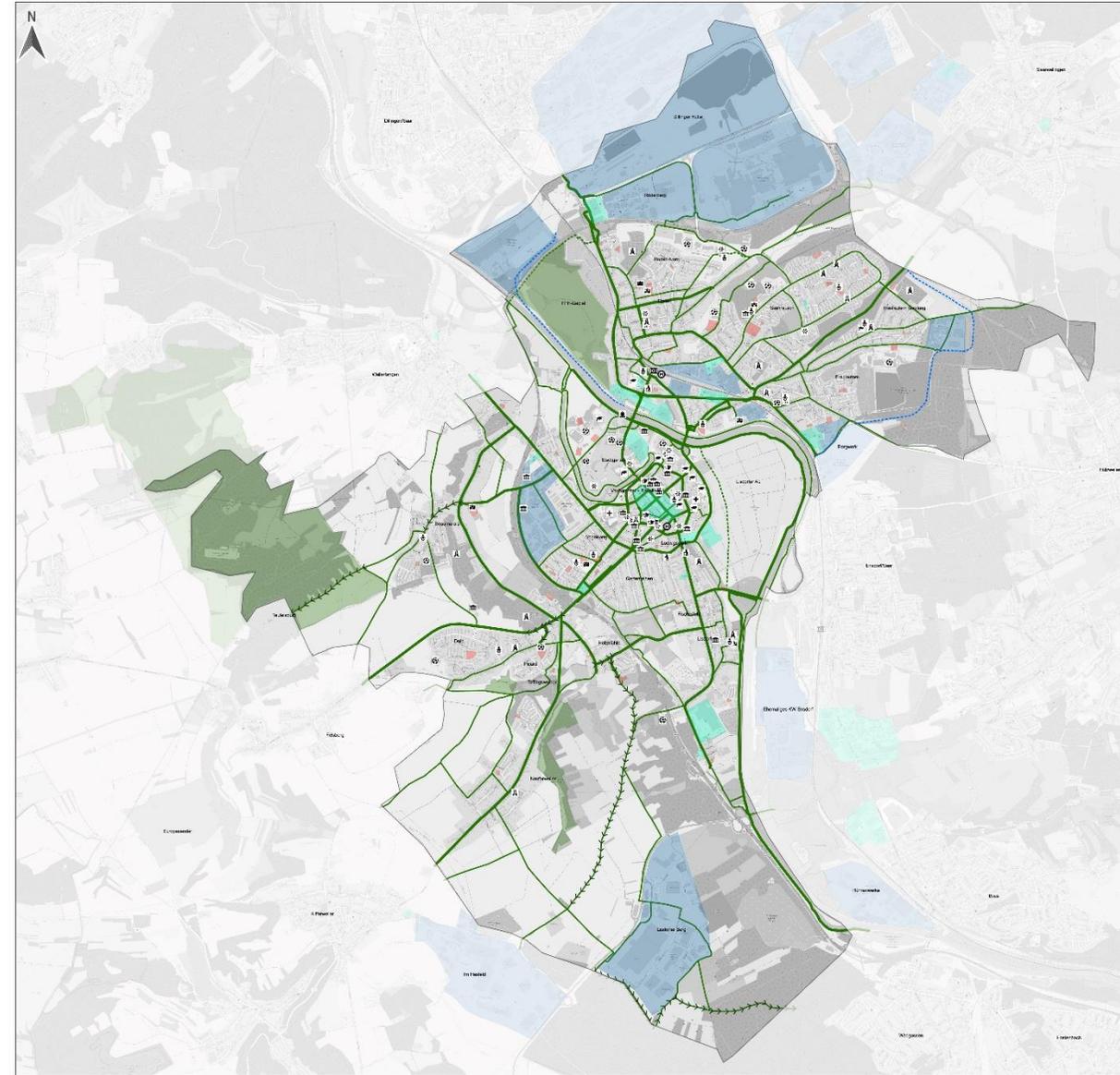
-  Einzelhandel
-  Gewerbe/Industrie
-  Spielraum
-  Schutz- und/oder Schongebiet

Kommunales Radverkehrsnetz Saarlouis

-  Hauptroute
-  Nebenroute
-  Perspektivische Route
-  >> Starke Steigung im Radverkehrsnetz

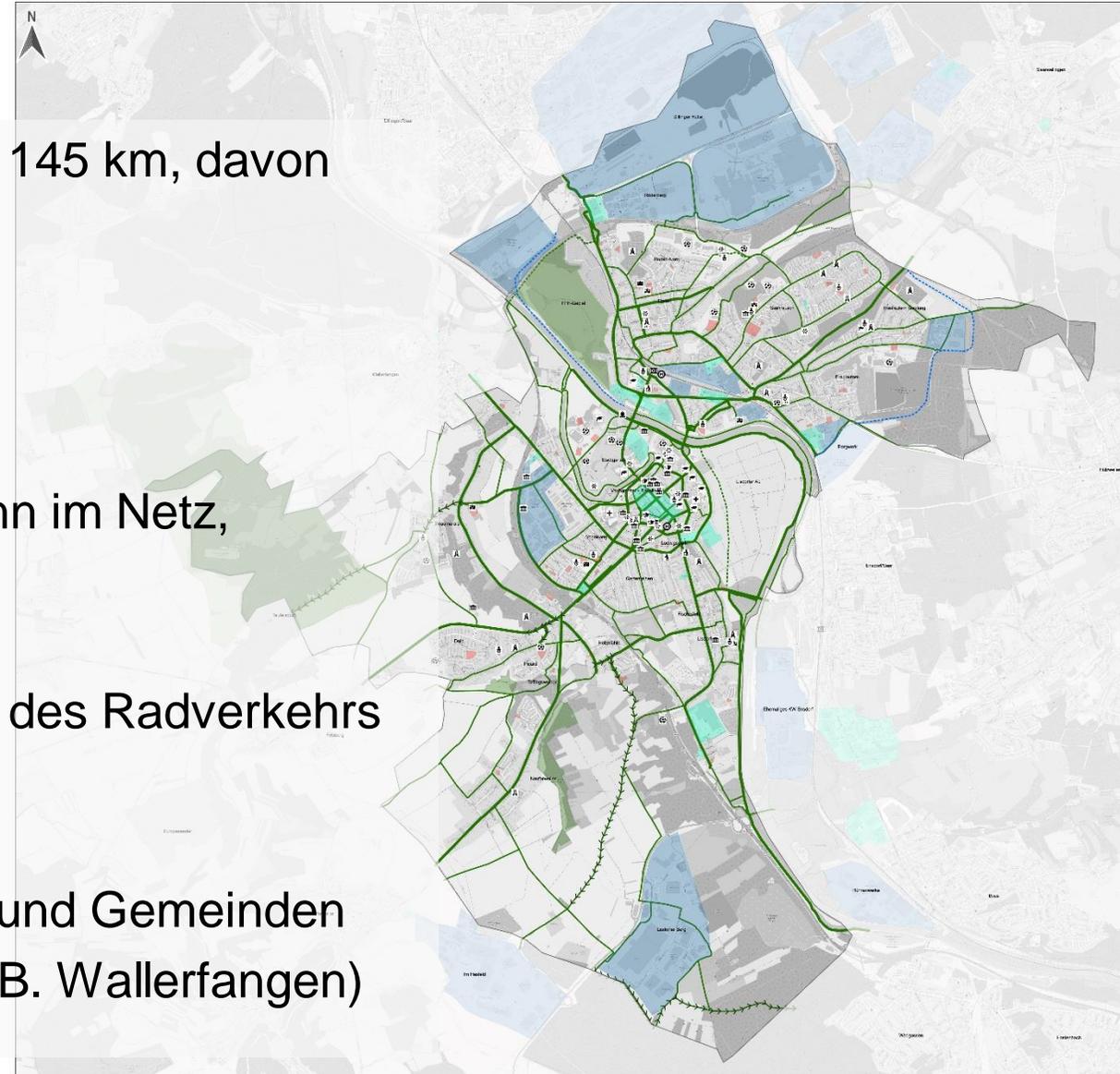
Aktuelle Planungen

-  OU Roden und Fraulautern
-  Verwaltungsgebiet



Radverkehrsnetz Saarlouis

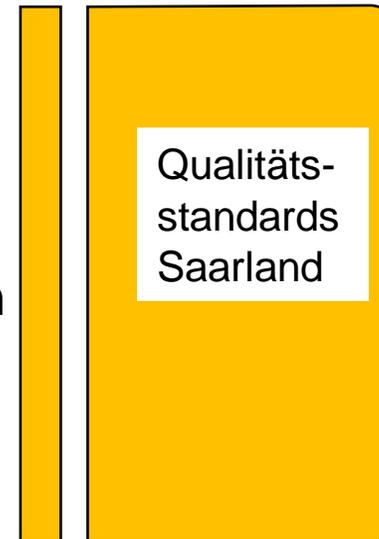
- Länge des Radverkehrsnetzes insgesamt ca. 145 km, davon
 - ca. 50 km Hauptroute
 - ca. 92 km Nebenroute
 - ca. 3 km Perspektivische Netzverbindung
- Strecken mit sehr starken Steigungen nur dann im Netz, wenn es keine besseren Alternativen gibt
- Anbindung aller relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Stadt
 - **Anbindung** an die umliegenden Ortschaften und Gemeinden
 - **Abstimmung** mit den Nachbarkommunen (z.B. Wallerfangen)



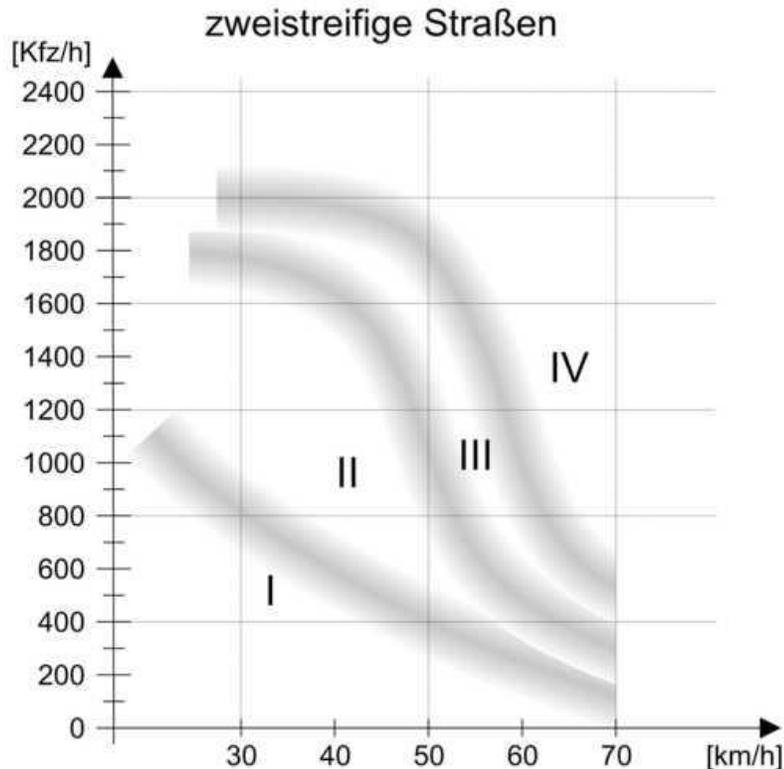
Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Grundsätze

Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Radverkehr ist Fahrverkehr** und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.
- **Nachvollziehbare Regelungen**
 - Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr möglichst durchgängige Radverkehrsführung
 - Führungskontinuität verbessert die Akzeptanz
 - Eindeutige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- **Radverkehr der Zukunft** berücksichtigen: mehr, breiter, länger, schneller, ...
- Definition von **Mindest- und Zielstandards** für Saarlouis in Anlehnung an in Erarbeitung befindliche landesweite Qualitätsstandards



Vorauswahl der Radverkehrsführung nach ERA



Belastungsbereiche nach Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

- I Regeleinsatzbereich für Mischverkehr auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radverkehr frei
- III Regeleinsatzbereich für Trennen: Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren!

Nachvollziehbare Entscheidungsfindung (auch für verkehrsbehördliche Anordnungen)

Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen

Einrichtungsrادweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsrادweg

2,50 m (2,00 m)



Radfahrstreifen

1,85 m

(bei starkem Kfz-Verkehr
oder hohem
Radaufkommen 2,00 m)



Schutzstreifen

1,50 m (1,25 m)



**Gemeinsamer Geh-
und Radweg**

4,00 m (2,50 m)



jeweils zzgl. Sicherheitstrennstreifen (0,5 bzw. 0,75 m)

- Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs, Lastenräder, Räder mit Anhänger,
- Vermeidung von Mindestmaßen!

Exkurs: Anforderungen an die Radwegebenutzungspflicht

Radwege dürfen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn

- dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs tatsächlich erforderlich ist,
- die Mindestanforderungen der VwV-StVO eingehalten sind,
- ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.



Bundesverwaltungsgericht 11/2010:

- Radverkehr ist Fahrverkehr und hat deshalb im Regelfall die Fahrbahn zu benutzen.
- Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage angeordnet werden.
- Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist an hohe Anforderungen gebunden und deshalb verkehrsrechtlich der Ausnahmefall.

Beispielhafte Lösungen zur Infrastruktur

Lösungsansatz für enge Straßenquerschnitte (Bsp. Ensdorfer Straße)

Bestand Ensdorfer Straße:

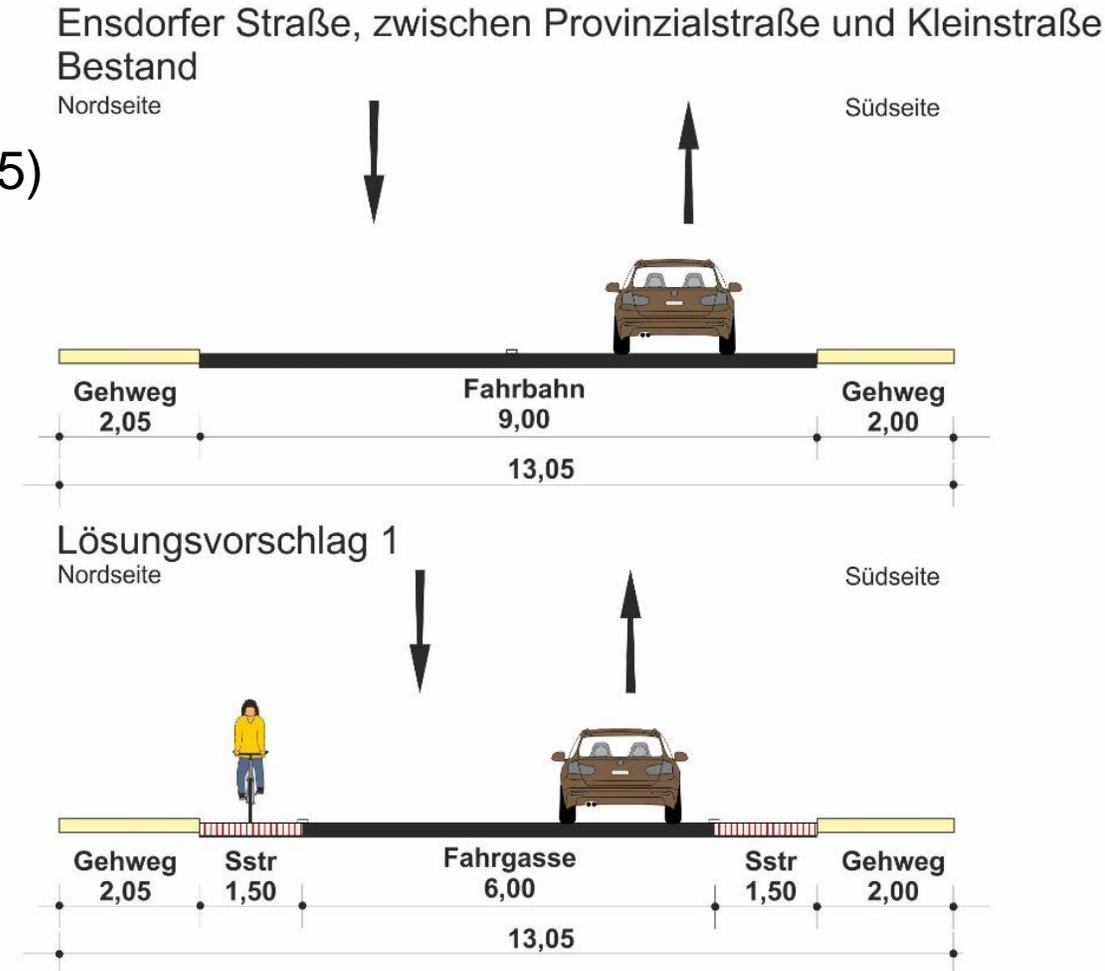
- Lage: innerorts
 - Tempo 50, Verkehrsstärke 10.400 Kfz/Tag (2015)
 - Mischverkehr (Fahrbahnbreite ca. 9 m)
 - Gehwege im Seitenraum ca. 2 m Breite

Problemstellung:

- Mischverkehr bei hohen Verkehrsstärken innerorts
→ Fehlende Radverkehrsanlage

Lösungsansatz:

- Beidseitig Schutzstreifen markieren
- Alternativ: Ausbau Seitenräume



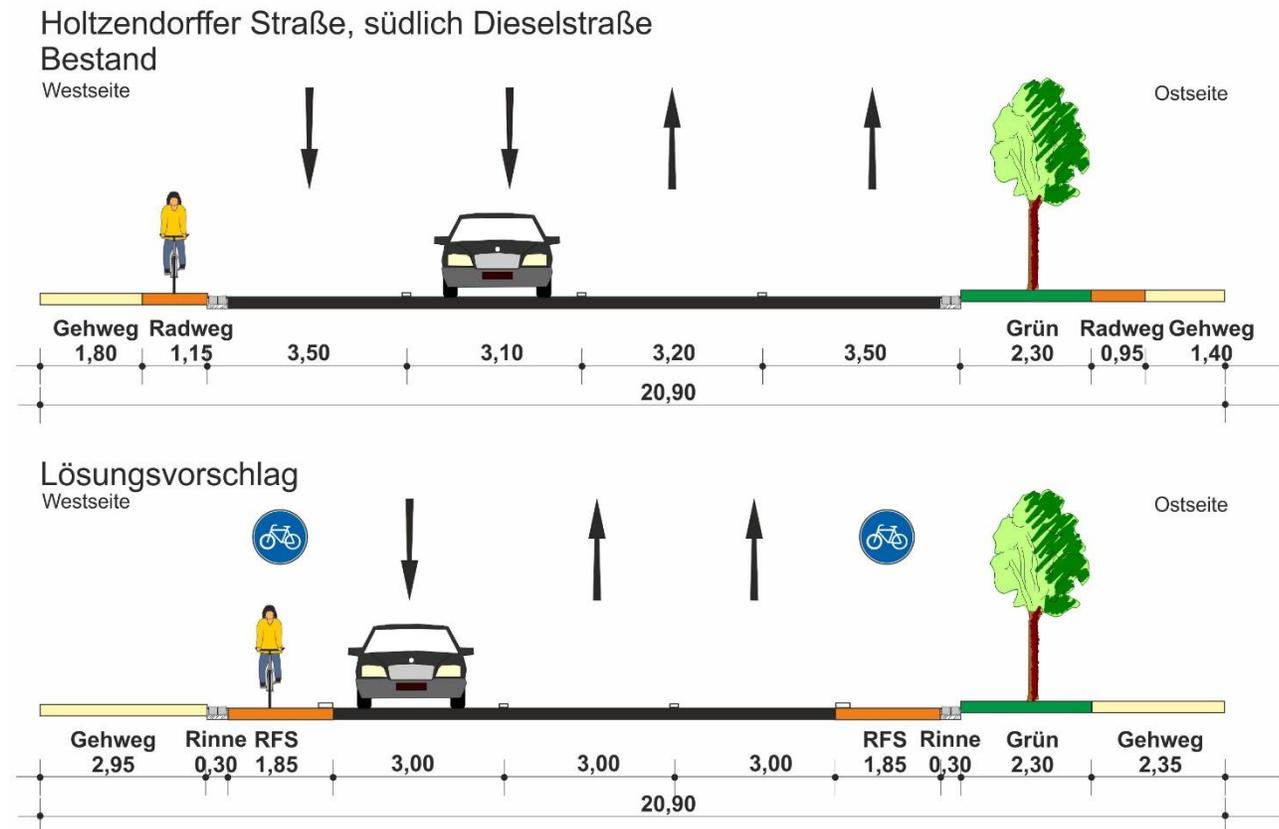
Lösungsansatz für breite Straßenquerschnitte (Bsp. Holtzendorffer Straße)

Bestand:

- Beidseitig bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht in deutlich unzureichender Breite
- Wichtige Achse Radverkehr

Lösungsansatz:

- Beidseitig Radfahrstreifen markieren



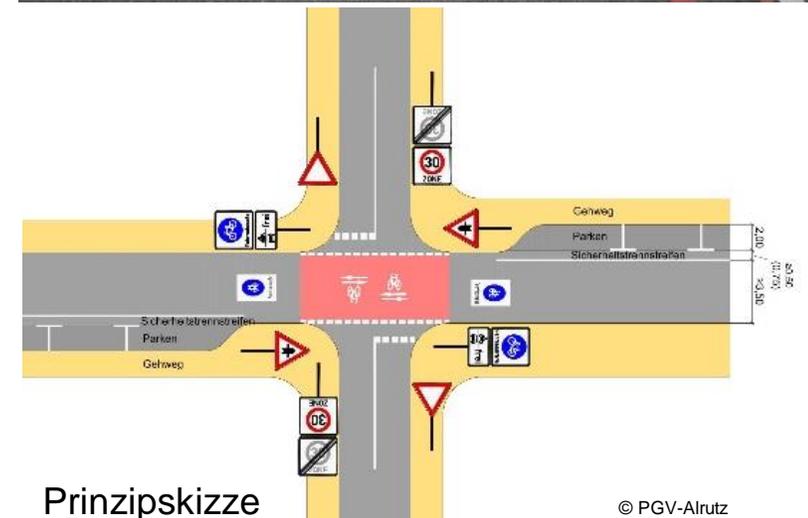
Lösungsansatz Fahrradstraße

Gemäß VwV-StVO:

Fahrradstraßen können eingerichtet werden, auf Straßen mit einer hohen **oder** zu erwartenden **hohen Fahrradverkehrsdichte**, einer **hohen Netzbedeutung** für den Radverkehr **oder** auf Straßen von lediglich **untergeordneter Bedeutung** für den Kraftfahrzeugverkehr.

Empfehlungen:

- Verdeutlichung der Führungsform durch einheitliche Markierung („**corporate design**“)
- Nach Möglichkeit ggü. einmündenden Straßen **bevorrechtigt**.
- **Modale Filter** zur Reduzierung Kfz-Durchgangsverkehr



Lösungsansatz Fahrradstraße

- Im **Schulumfeld**, z.B.
 - Pavillonstraße
 - Römerstraße
 - Buchenstraße, Bachstraße
- Als **alternative Verbindung** zu Kfz-Hauptverkehrsstraßen, z.B.
 - Saarlouiser Straße
 - Fort Rauch
 - Soutyhofstraße, Von-Schütz-Straße
 - Straßenzug Kaiser-Wilhelm-Straße – Wallstraße
(zwischen Kaiser-Friedrich-Ring und Pavillonstraße)



Lösungsansatz Fahrradzone

- **relativ neues Element:**
eingeführt mit StVO Novelle 4/2020: §45 1.i, Zeichen 244.3, 244.4
- Es gelten weitestgehend gleiche Voraussetzungen und Anforderungen wie für Tempo-30-Zonen (es gilt rechts vor links)
- Einsatzbereich für Bereiche mit überwiegend flächenhafter Bedeutung für den Radverkehr

Empfehlungen:

- Zum aktuellen Zeitpunkt keine Einrichtung einer Fahrradzone empfohlen
- Schwerpunkt auf Einrichtung von Fahrradstraßen zur Ertüchtigung und Attraktivierung wichtiger „Radachsen“
- Fahrradzone Innenstadt (Innerer Ring):
 - v.a. Zu- und Abfahrten (Radialstraßen) von Bedeutung (Einrichtung von Fahrradstraßen)
 - Fußgängerzone als zentraler, wichtiger, zu erhaltener Bereich



Lösungsansatz Freigabe von Einbahnstraßen

Generelle Empfehlung:

Flächendeckende Prüfung hinsichtlich Möglichkeiten zur Freigabe von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr.

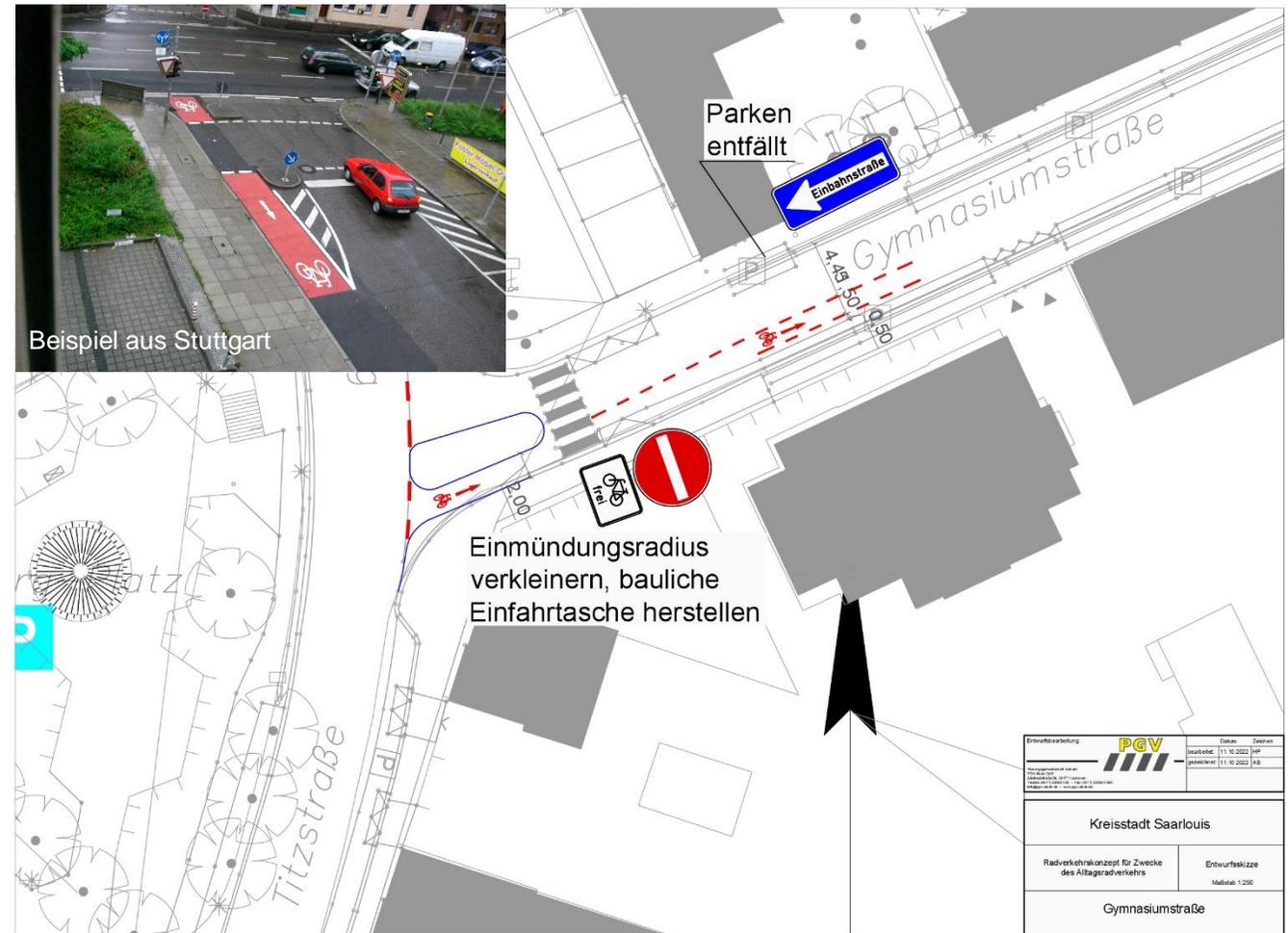
- i.d.R. keine negativen Sicherheitsauswirkungen durch Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr
 - Notwendigkeit der Sicherung des gegengerichteten Radverkehrs v.a. an „Einfahrten“ der Einbahnstraßen prüfen
- Bauliche oder markierte Pforten im Einmündungsbereich der Einbahnstraße können als zusätzliche Sicherung des Radverkehrs dienen.



Gestaltung einer Einfahrtspforte einer Einbahnstraße

Beispiel Gymnasiumstraße

- Bestand:
Unklare Radverkehrsführung bei in Gegenrichtung nicht frei gegebener Einbahnstraße
- Lösungsvorschlag:
Anlegen einer „baulichen Pforte“



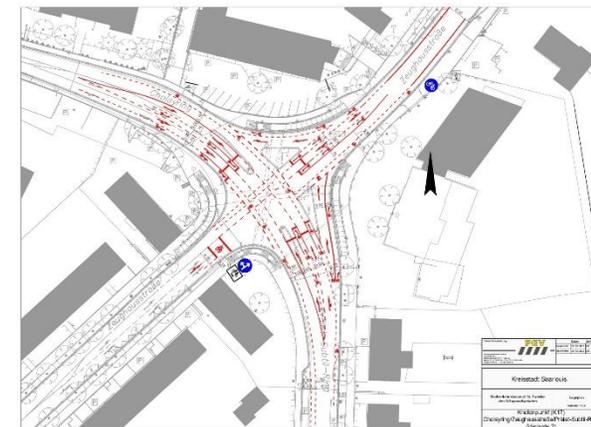
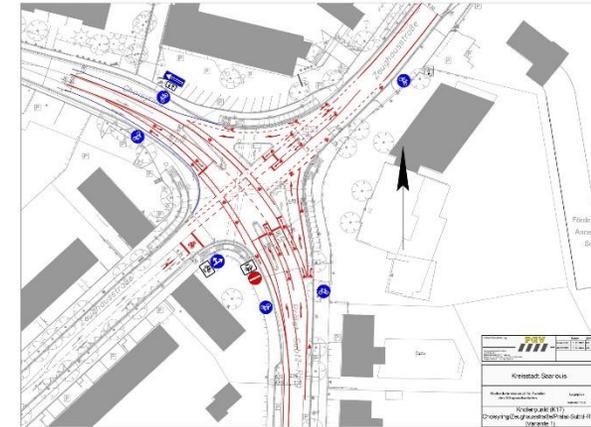
Lösungsansatz für den inneren Innenstadtring

Bestand:

- Wichtige Verbindung für alle Verkehrsarten (Hauptroute Radverkehr)
- Enge Straßenräume und Mischverkehr bei Verkehrsstärken von 5.500 bis 8.600 Kfz/Tag
- Komplette Betrachtung des inneren Rings notwendig um alle Verkehrsarten zu berücksichtigen
- Derzeit Mobilitätskonzept für die Innenstadt in der Erarbeitung: Konkretisierung und stärkere Detailbetrachtung der im Radverkehrskonzept erarbeiteten Lösungsansätze

Lösungsansatz Radverkehrskonzept:

- Führungskontinuität durch beidseitige Radfahrstreifen zzgl. Sicherheitstrennstreifen
- Mögliche „Werkzeuge“: Einbahnstraßenregelung (auch Alternative zur Aufrechterhaltung aller bisheriger Kfz-Fahrbeziehungen), komplette Neuaufteilung Straßenquerschnitt



Beispiel – Knotenpunkt Anton-Merziger-Ring/ Holtzendorffer Straße/ Deutsche Straße

Bestand:

- Lage: innerorts
- Anton-Merziger-Ring:
Tempo 50, Mischverkehr
- Holtzendorffer Straße:
Tempo 50, Westseite: Gehweg/ RV frei ohne STS
- Deutsche Straße:
Tempo-30-Zone, Mischverkehr, Hohes Verkehrsaufkommen zur Innenstadt

Problemstellung:

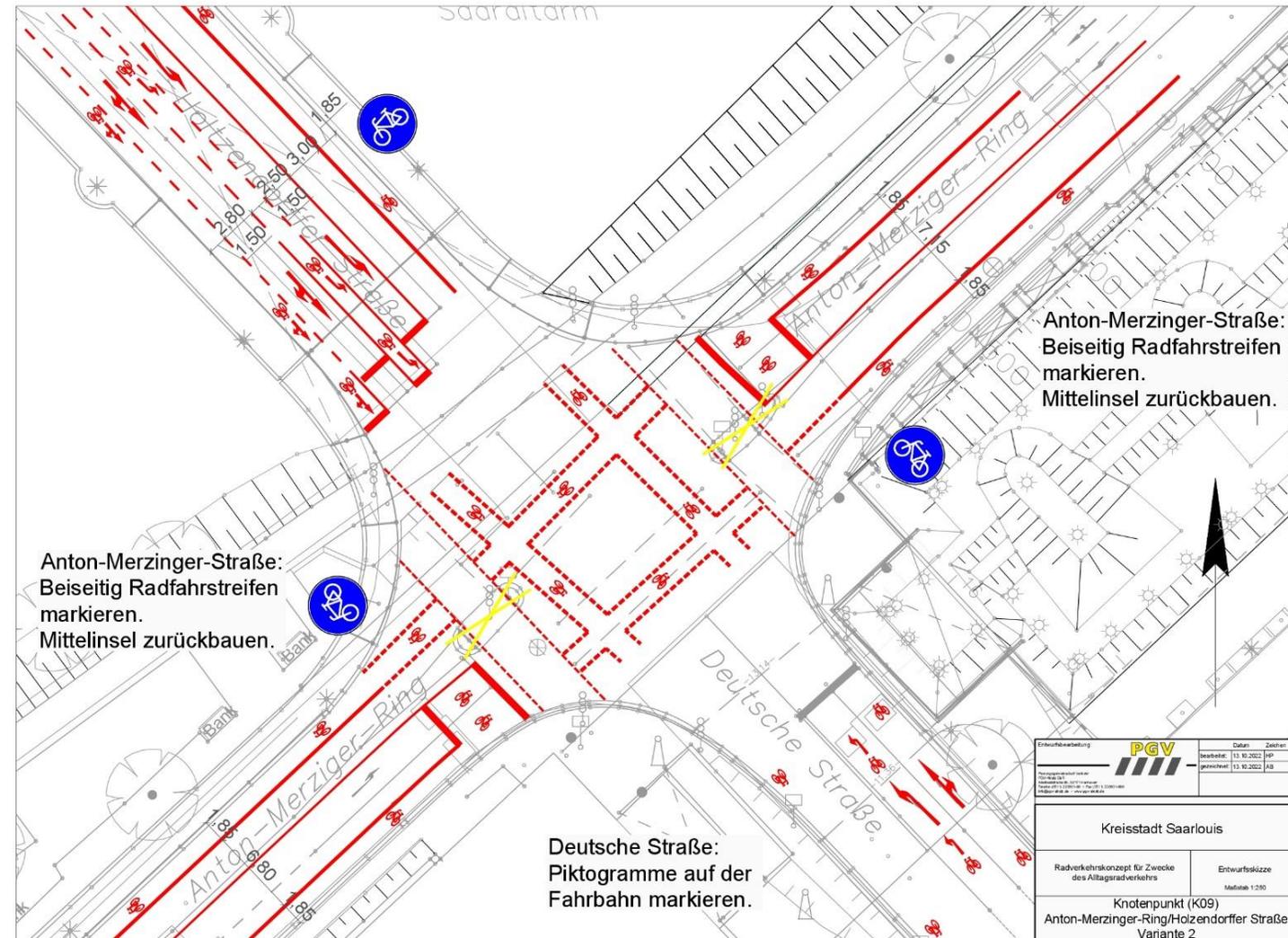
- Ungeeignete, zu schmale oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Knotenpunkt: keine Berücksichtigung des Radverkehrs, da dieser derzeit rechtlich im Mischverkehr geführt wird



Beispiel – Knotenpunkt Anton-Merziger-Ring/ Holtzendorffer Straße/ Deutsche Straße

Lösungsvorschläge:

- **Variante 1:**
Berücksichtigung linksabbiegender RV Holtzendorffer Straße durch ARAS
- **Variante 2:**
Berücksichtigung linksabbiegender RV Holtzendorffer Straße durch Linksabbiegespur für den Radverkehr (siehe rechte Entwurfsskizze)



Beispielhafte Lösungen – Gestaltung von Ortseingängen

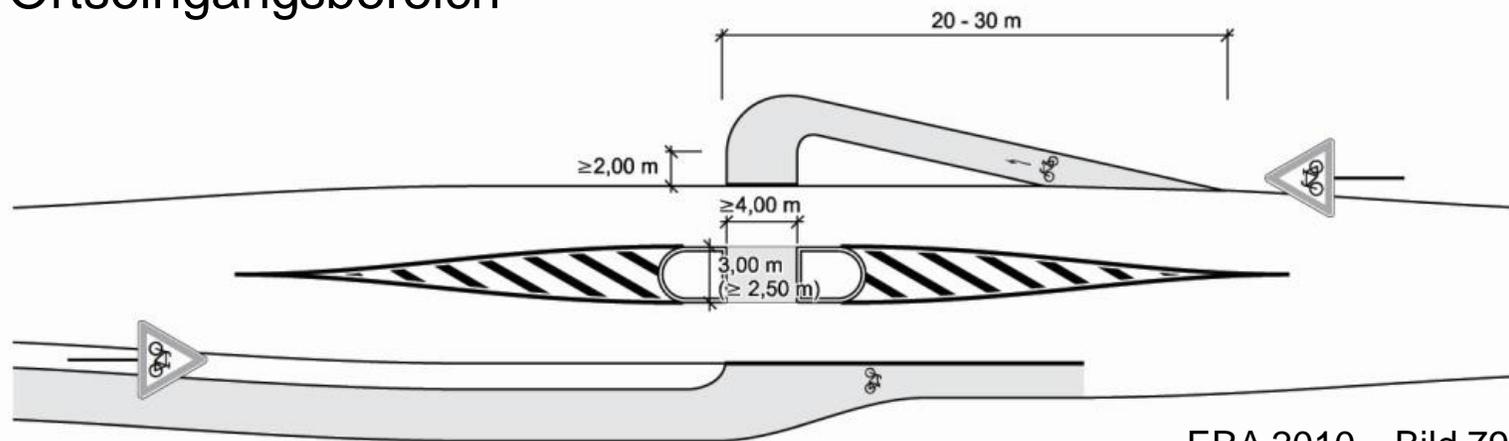
- **Problemstellung:**
 - Übergang von einer einseitigen Zweirichtungsführung außerorts in eine richtungstreue Führung innerorts
 - Querungsbedarf mit z.T. längeren Wartezeiten und/oder Konflikten mit Kfz-Verkehr



Beispielhafte Lösungen – Gestaltung von Ortseingängen

Lösungsansatz:

- Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang, entweder baulich oder deutlich auf der Fahrbahn markiert
- Positiver Nebeneffekt:
Durch Verschwenkung der Fahrbahn auch Geschwindigkeitsreduzierung im Ortseingangsbereich



ERA 2010 – Bild 79

Kleinstmaßnahmen z.B. Poller

- Bei Pollern auf eine Mindestdurchlassbreite von 1,5 m achten.
- Bei Wegen und Verbindungen mit einer Breite unter 3 m Poller nicht mittig platzieren, sondern in Randlage, sodass die Durchlassbreite von mindestens 1,5 m gegeben ist
- Poller mit reflektierenden Elementen wählen und idealerweise mit einer Bodenmarkierung ergänzen, sodass diese im Dunkeln und bei schlechten Witterungsbedingungen gut zu sehen sind



Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Überblick

- **Netzlänge ca. 145 km**
(inkl. 3 km perspektivische Netzerweiterungen)
- **Maßnahmenkonzeption:**
 - **344** Abschnitte zur **Ableitung der Lösungsansätze** gebildet, davon **241** Abschnitte und Knotenpunkte mit Handlungsbedarf
 - in **Priorität 1** (Verkehrssicherheit) (61 Abschnitte)
 - In **Priorität 2** (Verkehrssicherheit) (65 Abschnitte)
 - **Kleinstmaßmaßnahmen** (73 Abschnitte)
 - **In Planung oder (teilweise) umgesetzt** (12 Abschnitte)
 - **Gesondert betrachtete Knotenpunkte** (30)
- **Maßnahmenempfehlungen inkl. Einordnung in **Prioritäten****
(Verkehrssicherheitsaspekte)
- **Überschlägige Kostenschätzung**

Lisdorfer Straße | A014




Allgemein		Bestand	
Strecke von	Titzstraße	Breite RVA [in cm]	-
Strecke bis	Kaiser-Friedrich-Ring	Belag & Zustand	Asphalt - gut
Distanz [in m]	170	ruhender Verkehr	Ostseite Längsparken (Parkbuch) Westseite Schrägparken (Parkbuch)
Klassifizierung	Gemeindestraße	zul. Geschw.	20 km/h - Zone
Ortslage	innerorts	DTV (SV)	1.400 (k.A.) Kfz/ 24 h (Jahr: 2022)
Baulastträger	Gemeinde		
Netzfunktion	Hauptroute		
Führungsform	Mischverkehr		
Hinweise aus der Beteiligung			
Situation in der Lisdorfer Straße entschärfen. Einbahnstraße wieder für den Radverkehr öffnen.			
Problem-beschreibung			
Fehlende Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße, Schrägparken in sehr beengtem Straßenraum.			
Planung			
Maßnahme			
Umwandlung der westseitig befindlichen Schrägparkstände in Längsparkstände. Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben. Westseitig Schutzstreifen im Zielstandard inkl. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr für gegengerichteten Radverkehr markieren.			
Querschnitt			
Lisdorfer Straße, zwischen Kleiner Markt und Titzstraße			
Kosten-schätzung			
Aufgrund anstehender Planungen keine Kostenschätzung			
Priorität			
In Planung (1 - Hohe Priorität)			

Stand: 18.10.2022
Radverkehrskonzept Saarlouis


Maßnahmendokumentation

Beispielfotos

Auszug aus
Übersichtsplan

Straßenname

Abschnitts-
nummer –
steht auch im
Netzplan

Holtzendorfer Straße | A021



© PGV-Alutz



© PGV-Alutz



© OpenStreetMap-Mitwirkende (openstreetmap.org)

Allgemeine
Daten

Bestandsdaten und
festgestellter Mangel

Allgemein		Bestand	
Strecke von	Schleusenbrücke	Breite RVA [in cm]	100
Strecke bis	Gustav-Heinemann-Brücke	Belag & Zustand	Betonsteinpflaster(ungefast) - leicht eingeschränkt
Distanz [in m]	550	ruhender Verkehr	-
Klassifizierung	Gemeindestraße	zul. Geschw.	50 km/h
Ortslage	innerorts	DTV (SV)	14.000 (k.A.) Kfz/ 24 h (Jahr: 2022)
Baulastträger	Gemeinde		
Netzfunktion	Hauptroute		
Führungsform	Beidseitig Radweg o. Benutzungspflicht.		
Hinweise aus der Beteiligung	-		
Problem-beschreibung	Radverkehrsanlage in unzureichender Breite und Belagsqualität.		
Planung			
Maßnahme	Markierung beidseitiger Radfahrstreifen im Zielstandard unter Aufgabe von Kfz-Fahrstreifen (siehe Querschnitt).		
Querschnitt	Holtzendorfer Straße, südlich Dieselstraße		
Kosten-schätzung	75.600 €		
Priorität	1 - Hohe Priorität		

Lösungsansatz,
Kosten und Prioritäten

Stand: 11.10.2022

Radverkehrskonzept Saarlouis



PGV Alutz GmbH
Adolfstraße 10
66111 Saarbrücken
Tel. 0691 22061-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de

Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Kostenschätzung

- Überschlägige Kostenschätzung basierend auf Erfahrungswerten

Priorität der Maßnahmen	Kosten gerundet
Priorität 1 (Funktionsfähigkeit oder Verkehrssicherheit, z.B. Neubau außerorts)	ca. 8.969.900 €
Priorität 2 (Komfort, z.B. Belagsqualität)	ca. 10.106.000 €
Kurzfristig/Kleinmaßnahmen (z.B. Poller entfernen/anpassen, Fahrradstraßen)	ca. 887.600 €
teilweise umgesetzte Maßnahmen	ca. 37.200 €
Knotenpunkte (als Entwurfsskizzen berücksichtigte)	ca. 2.683.000
Gesamtkosten	ca. 22.684.300 €

- Davon (ohne Kosten näher betrachteter Knotenpunkte):
 - ca. 8,6 Mio. € an Bundes- und Landesstraßen
 - ca. 10,05 Mio. € an Gemeindestraßen
 - ca. 1,35 Mio. € auf Wegen des Wasser- und Schifffahrtsamtes

Fahrradparken

Fahrradparken – Anforderungen an gute Abstellanlagen

- **Diebstahlsicherheit:** Möglichkeit des Anschließens von Rahmen und einem Laufrad sollte gegeben sein
- **Standicherheit:** bei Beladen des Fahrrades oder bei Transport von einem Kind im Kindersitz besonders wichtig
- **Bedienungskomfort:** damit Rahmenhalter von beiden Seiten genutzt werden können, sollte ein Abstand von 1,50 m (mind. 1,20 m) eingehalten werden
- **Leichte Erreichbarkeit:** Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden
- **Witterungsschutz:** dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrades (besonders bei längerem Abstellen wichtig)
- **Gewichtung je nach Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer unterschiedlich!**



Fahrradparken – Bestand Saarlouis

- Am Bahnhof Vielzahl anforderungsgerechter und überdachter Fahrradstellplätze vorhanden (mittlere Auslastung), Fahrradsammelschließanlage in Bau
- An Schulstandorten nur wenige Fahrradstellplätze (überwiegend Vorderradhalter) vorhanden (geringe Auslastung)
Ausnahme: Max-Planck-Gymnasium
- An Standorten des Einzelhandels sowie an Wohngebäuden nur vereinzelt Vorderradhalter als Fahrradstellplätze vorhanden
- In der Innenstadt Angebote in Form von Anlehnbügel sowie Vorderradhaltern vorhanden (mittlere Auslastung), gleichzeitig viele „frei“ abgestellte Fahrräder beobachtet



Fahrradparken – Weitere bzw. generelle Empfehlungen

- Regelmäßig Kapazität sowie Auslastung prüfen – Erweiterung wenn nötig
 - Sukzessiver Austausch der Vorderradhalter durch Anlehnbügel
 - Ausweitung der Angebote für Lastenräder, Räder mit Anhänger, etc.
 - Informationen, Angebote, Kooperation mit Privaten bzw. Geschäften (z.B. Förderung von Fahrradstellplätzen an Gebäuden der GBS als städtische Gesellschaft)
 - Einsatzmöglichkeit mobiler Fahrradabstellanlagen insb. für Veranstaltungen prüfen
- **Öffentlichkeitsarbeit – Werbung !!**



Überdachte Doppelstockplätze
(Hamburg)



Sammelschließanlage mit
Doppelstockplätzen (Hamburg)



Anlehnbügel auf Abstellplatz für Lastenrad
(Hannover)

Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Generelle Aspekte

- Information über (neue) Maßnahmen, Regelungen und Angebote
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr
- Verbesserung des „Fahrradklimas“ durch Werbung für die Fahrradnutzung
- Dienstleistungen zur Erleichterung der Fahrradnutzung
- Kommunikation der Handlungsträger
- Schaffung administrativer Rahmenbedingungen, z.B. kontinuierlich arbeitender Arbeitskreis Radverkehr



Teilnahme am Stadtradeln

- Deutschlandweite Aktion bewegt insgesamt viele bislang noch nicht Radelnde
- Saarlouis war dabei, Parlamentarier sind am Ball geblieben
- Mehr Werbung, damit nächstes Jahr wieder mehr mitmachen



Stadtradelntag Speyer 2016

© PGV-Alrutz

Generelle Empfehlungen

- Unterschiedliche Aktionen
- Unterschiedliche Medien (Website, Flyer, Broschüren, Presse)
- Einrichten von Servicestationen
- Anreize für Umstieg auf Rad (Fahrradverleih inkl. Lastenräder, Diensträder)



Umsetzungsstrategie

Umsetzungsstrategie

- Aufstellen eines **Handlungsprogramms** für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z.B. bis 2030)
 - Festlegen der Maßnahmen, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können
 - Möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisieren (siehe Umsetzungsstrategie)
 - Frühzeitig Gespräche mit anderen Baulastträgern führen
 - Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen → **Signale setzen**
z.B. Fahrradstraße, Schutzstreifen, Poller-Programm, anforderungsgerechte Abstellanlagen
 - Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung → **schnelles, bedarfsorientiertes Handeln**
 - Regelmäßige **Evaluation und Qualitätskontrolle** (z.B. Zählungen Kfz/Rad, Unfallanalysen)
 - Intensive **Öffentlichkeitsarbeit** (jährliches Budget bereitstellen)
- **WICHTIG: Bereitstellen personeller & finanzieller Ressourcen**

Zusammenfassung und Fazit

- Durch die Förderung des Radverkehrs werden folgende Ziele verfolgt:
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Komfortsteigerung der Infrastruktur
 - Erreichen der Klimaschutzziele
 - Stärkung der einheimischen Wirtschaft (Radfahrende kaufen eher vor Ort)
- Bereits heute sind Teile des Radverkehrsnetzes ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar, v.a. Erschließungsstraßen in Wohngebieten oder Saarradweg
- Während der Konzepterstellung wurden bereits erste Maßnahmen umgesetzt, z.B. Belagserneuerungen und die Markierung von ARAS an einzelnen Knotenpunkten
- Mit den einheitlichen Standards für das Saarland wird die Planung zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur zum Radverkehr erleichtert, Kosten minimiert und das Verständnis bei allen Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Zusammenfassung und Fazit

- Neben der Wegeinfrastruktur sind auch die Situation zum Fahrradparken und bezüglich Service und Öffentlichkeitsarbeit bedarfsgerecht weiter auszubauen bzw. zu verbessern.
 - Ziel der Förderung des Radverkehrs in Saarlouis sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein.
 - Der Fußverkehr sollte nicht vergessen werden.
-
- Durch das Radverkehrskonzept und die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen wurde bereits ein Zeichen für eine aktive Radverkehrsförderung gesetzt.
 - Dieses gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen und zu intensivieren.
 - **Saarlouis ist auf einem guten Weg – ausruhen gilt nicht.**



Vielen Dank für Ihr Interesse!

Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Mail: fricke@pgv-hannover.de

Telefon: 0511 – 220 601 996

www.pgv-alrutz.de