

# Radverkehrskonzept Kreisstadt Saarlouis



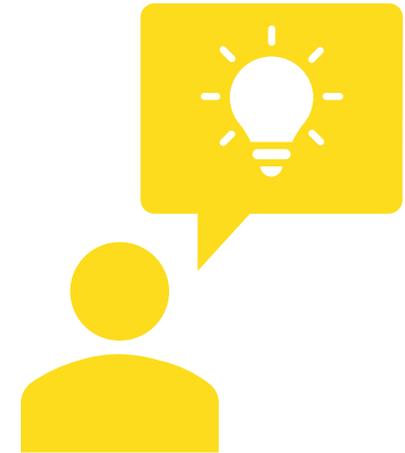
## Fachkolloquium

Dipl.-Ing. Heike Prahlow  
Jonas Göber B.A.

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR, Hannover

# Heutige Themen

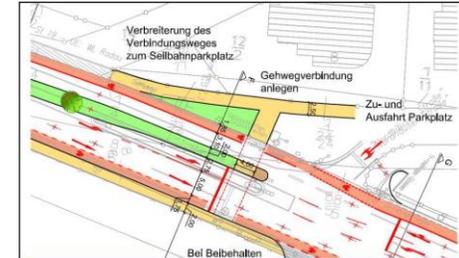
- **Begrüßung**
- **Grundlegendes**  
Ziele und Aufgabenstellung
- **Inputvortrag: Aktuelle Themen der Radverkehrsförderung**
  - Aktuelle Entwicklungen bzw. Neuerungen
  - Infrastrukturelle Aspekte (Rahmenbedingungen)
- **Radverkehrsförderung in Saarlouis**
  - Erläuterungen zum Radverkehrsnetz
  - Erste Lösungsansätze und Überlegungen für Saarlouis
- **Ausblick**



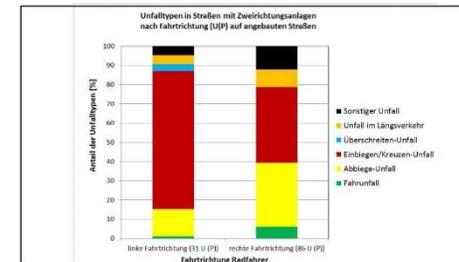
# Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR



Strategie und Konzeption



Planung und Entwurf



Forschung und Analyse



Beratung und Information

- Team aus **3** Geschäftsführenden, **13** festen und weiteren freien Mitarbeitenden
- Seit **35 Jahren** Erfahrung in Sachen Radverkehr
- „Sitz“ in **Hannover** – deutschlandweit agierend
- Mehr Infos unter [www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

# Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR

## Das Projektteam für Saarlouis...



Heike Prahlow  
Projektleitung

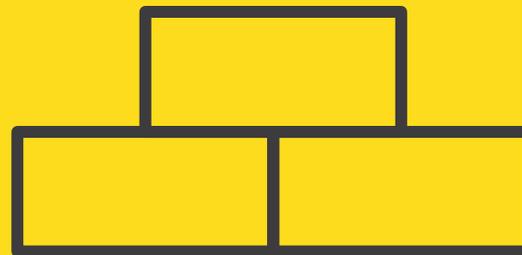


Jonas Göber  
Projektbearbeitung



Leander Fricke  
Projektbearbeitung

# Grundlegendes



## Grundlegendes – Ziele eines Radverkehrskonzeptes

- **Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag**
- **Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Zukunft**
- **Gewährleistung von Spaß 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 für den Radverkehr in Saarlouis**
- **Zukunftsweisende Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung**

# Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt

## • Infrastruktur

- Radverkehrsnetz und Radrouten
- Radverkehrsanlagen im Straßen- und Wegenetz
- Radverkehrswegweisung im Verlauf von Radrouten
- Fahrradparken zu Hause und an den Zielen



# Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt

- Infrastruktur
- **Fahrradklima**
  - Öffentlichkeitsarbeit – Tue Gutes und rede darüber
  - Dienstleistungen / Service
  - Verkehrssicherheit



aktuelles / info

» aktuelles  
» veranstaltungen

„Blaue Route“: Neue Symbole weisen sicheren Radweg nach Roden aus  
30.08.2018  
Von: Sascha Schmidt

Wie kann man den Radverkehr in die Stadtteile und zurück sicherer machen? Dieser Frage widmet sich eine Arbeitsgruppe aus Stadtrat und Verwaltung. Ein Baustein: Die sichersten Routen bestimmen und deutlich hervorheben. Eine erste dieser „blauen Routen“ würde nun in Richtung Roden und zurück ausgewiesen.



Blaue Fahrradsymbole wie dieses verdeutlichen die sichere Route aus Roden in Richtung Saarlouis und wieder zurück. Es ist die erste Strecke, die eine Arbeitsgruppe zum Radverkehr aus Stadtrat und Verwaltung erarbeitet hat. Foto: Sascha Schmidt

<https://www.saarlouis.de/home/aktuelles/info/artikel/blau-route-neue-symbole-weisen-sicheren-radweg-nach-roden-aus/>



# Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt

- Infrastruktur
- Fahrradklima
- **Administrative Rahmenbedingungen**
  - Rechtliche Grundlagen
  - Finanzierungsbestimmungen
  - Organisation in der Verwaltung
  - Kommunikation der Handlungsträger

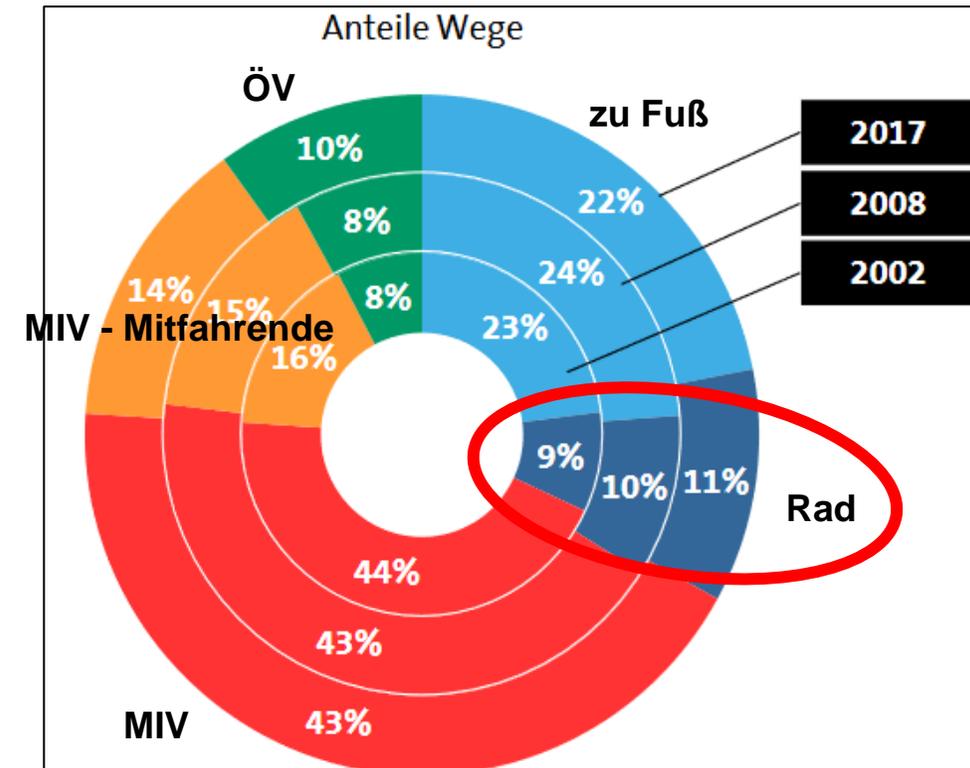


# Aktuelle Entwicklungen



## Entwicklung Verkehrsmittelwahl (MiD 2017)

- Leichte Zunahme des Radverkehrsanteils am Modal Split
  - Deutlich höherer Radverkehrsanteil in großen Städten und Ballungsräumen als im ländlichen Raum
  - Überdurchschnittliche Zunahme bei den zurückgelegten Kilometern (ca. 25 %)
- **Weitere Wege mit dem Rad nehmen überproportional zu.**

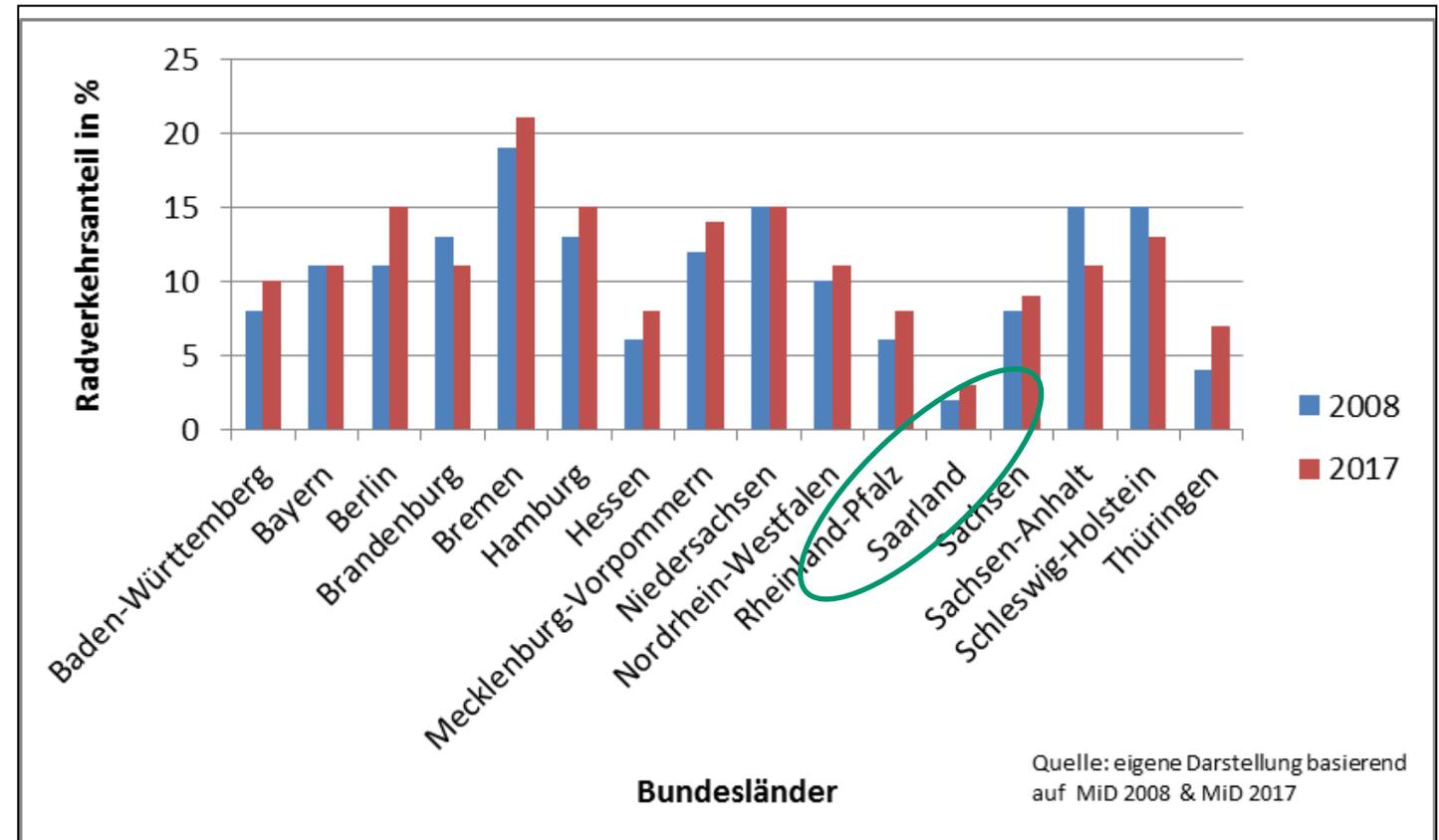


Mobilität in Deutschland 2017

## Entwicklung Verkehrsmittelwahl (MiD 2017)

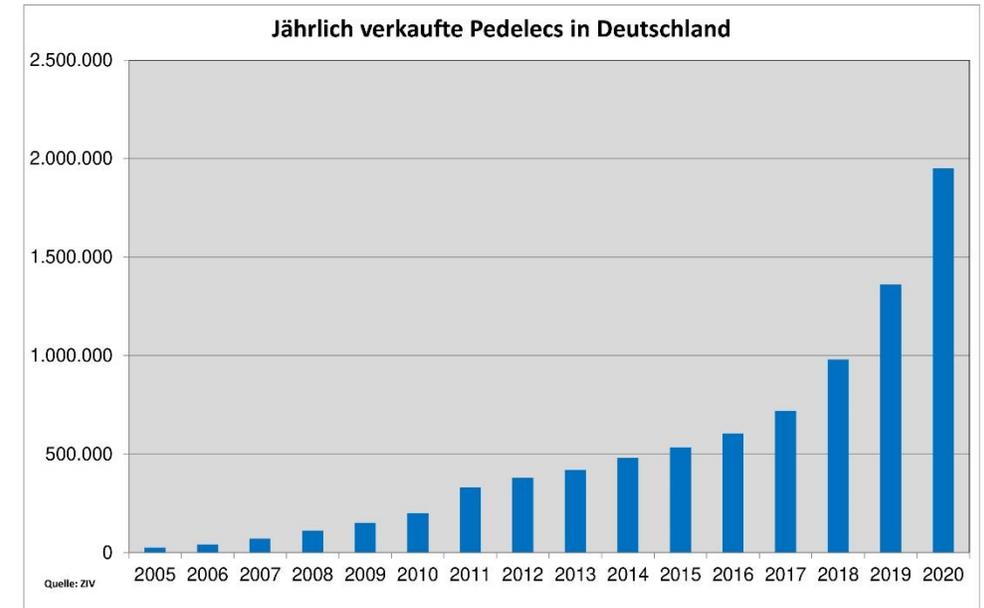
- **Saarland:**
  - Stagniert seit einigen Jahren bei 2-3 %
  - Schlusslicht in Deutschland

➤ **Erhebliches  
Zuwachspotenzial**



## Aktuelle Entwicklungen – Thema Elektromobilität

- Kontinuierliche und deutliche Zunahme elektrounterstützter Räder – Verkäufe in 2020\*
  - Überwiegend Pedelecs 25 (95%)
  - Lastenräder (4%)
  - S-Pedelec (0,5%)
- Zunehmende Nutzung im Alltagsradverkehr
- Hemmnisse (v.a. Entfernungen, Topografie) werden immer weniger relevant
- **Generell gehört das Fahrrad (mit und ohne Motor) zu den Gewinnern der „Corona-Krise“.**



© PGV-Alrutz

\* Quelle: ZIV

## Radverkehr: Mehr, schneller, breiter und vielfältiger

**Anforderungen an die Infrastruktur:  
Radverkehr muss größer und mutiger gedacht werden.**

Neue Vorschriften und Regelwerke greifen diese Anforderungen zum Teil auf:

- StVO-Novelle 2020 und VwV-StVO (Entwurf)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021)



## StVO-Novelle 2020: Neuregelungen zum Radverkehr

- Mindestüberholabstand für das Überholen von Radfahrenden
- Vz: Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen
- Ausweitung Parkverbot an Knotenpunkten von 5 m auf 8 m
- Vz: Grüner Pfeil nur für Radfahrende
- Schritttempo für Lkw beim Rechtsabbiegen
- Vz: Einrichtung von Fahrradzonen
- Vz: Parkflächen für Lastenräder
- Höhere Bußgelder für Parken und Halten auf Radverkehrsanlagen



# Infrastrukturelle Aspekte



## Bauliche Radwege

**Radwege gewährleisten objektive und subjektive Sicherheit, sofern Sicherheits- und Qualitätsstandards eingehalten werden!**



## Radfahrstreifen

**Gutes Sicherheitsniveau durch Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr**



## Neue Entwicklungen: „Geschützte“ Radfahrstreifen

- Deutliche Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr, kein Zuparken, höhere subjektive Sicherheit.
- Günstig für Straßen mit hoher Flächenverfügbarkeit, wenigen Grundstückszufahrten und Regelungen für Parken/Liefern.
- Derzeit läuft Modellvorhaben mit zahlreichen Teststrecken in Berlin.

**Lösungsansatz für mehrstreifige Straßen, aber kein Allheilmittel.**

- Pop-up Radfahrstreifen
  - Berücksichtigung der corona-bedingten Änderungen in der Verkehrsmittelwahl: Weniger ÖPNV – mehr Radverkehr.
  - Gedacht als temporäre Lösung, aber auch Verstetigung als dauerhafte Lösung möglich.



## Schutzstreifen für den Radverkehr

- Schutzstreifen nicht als Notlösung oder Provisorium, sondern Aufwertung als „vollwertige“ Lösung.
- Keine Addition von Mindestmaßen.
- StVO-Novelle: Kein Halten auf Schutzstreifen.

**Chance für schmale Straßenräume!**



## Neue Entwicklungen – „Piktogrammspur“

- Verdeutlichung einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.
- Sicherstellung der Führungskontinuität in beengten Straßenabschnitten.
- Einsatz bei Radwegen ohne Benutzungspflicht.
- Untersuchung Uni Wuppertal zeigt nur begrenzte Wirkungen.

**Kein kostengünstiger Ersatz für regelkonforme Lösungen, aber voraussichtlich besser als Schutzstreifen mit Mindestmaßen.**



## „Duale“ Radverkehrsführungen

- Fahrbahnnutzung für den geübten Alltagsradverkehr mit Anspruch auf zügiges Radfahren.
- Führung im Seitenraum für den eher sicherheitsorientierten Radverkehr.

**Duale Führungsformen können den unterschiedlichen Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht werden.**



## Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr

### Generell: Innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Rad- und Fußverkehrsaufkommen

- Innerorts möglich: Kennzeichnung mit Sinnbildern „Fußgänger“ und „Fahrrad“ als „nicht benutzungspflichtiger Gemeinsamer Geh- und Radweg“ (z.B. in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg schon eingeführt, auch in VwV-StVO).
- Radverkehr muss erforderlichenfalls Geschwindigkeit anpassen; es gilt jedoch keine Schrittgeschwindigkeit.



## Fahrradstraßen

### Gemäß Entwurf VwV-StVO:

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

*Bisher: Fahrradstraßen können eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die **vorherrschende Verkehrsart** ist oder dieses alsbald zu erwarten ist.*



### Öffentlichkeitswirksam und attraktiv!

- Fahrradstraßen als prägendes und wiederkehrendes Element im Zuge von Hauptradrouten.
- In der Regel mit Vorfahrt gegenüber Erschließungsstraßen.



## Grundanforderungen an sichere Knotenpunktgestaltung

- Gute und rechtzeitige Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Deutliche Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage
- Eindeutige Vorfahrtverhältnisse
- Direkter Verlauf der Radverkehrsführung
- Gute Befahrbarkeit ohne enge Radien und Kanten.

**Sichtkontakt und Begreifbarkeit bedeutet Sicherheit!**



## Attraktive und sichere Querungsanlagen für den Radverkehr

Mit Vorrang über die Straße!



## Radschnellverbindungen („Radschnellwege“)

**Radschnellverbindungen sollen ein sicheres, behinderungsarmes und zügiges Radfahren ermöglichen.**



- Zielgruppe: Alltagsradverkehr (insbesondere Berufspendler) über Distanzen bis zu etwa 20 km.
- „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) als Neufassung des FGSV-Arbeitspapiers aus dem Jahr 2014



## Administrative Rahmenbedingungen

**Die Umsetzung fahrradfreundlicher Kommunen benötigt ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen!**



- Finanzbedarf für eine umfassende und nachhaltige Förderung des Radverkehrs: 10 - 20 €/Einwohner und Jahr (NRVP 2020)
- Zum Vergleich: **Realausgaben niederländischer Städte:** bis 25 €/(EW und Jahr).  
Kopenhagen bis zu 40 €/(EW und Jahr)
- **Derzeit diverse Förderprogramme des Bundes** (u.a. Klimaschutz, Kommunalrichtlinie, Radnetz Deutschland, Sonderprogramm Stadt und Land, ...)
- **Förderprogramme des Saarlandes:**
  - NMOB-Rad - Richtlinie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität – Teilförderung Radverkehr
  - NMOB-Stadt-Land - Richtlinie zur Umsetzung des Sonderprogramms „Stadt und Land“ im Saarland

# Möglichkeit für Ihre Rückfragen und zur Diskussion



# 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!**

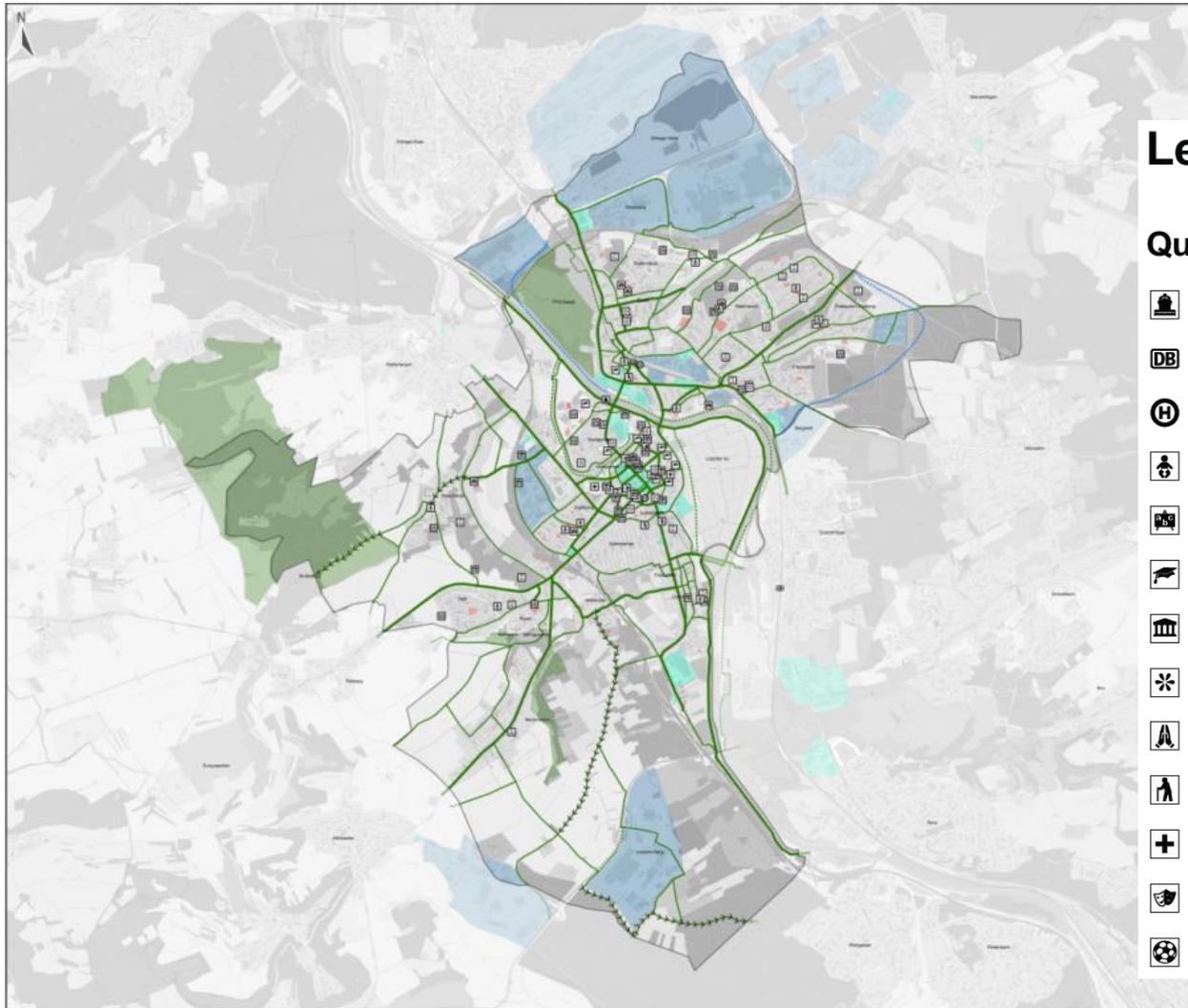
# Ein Radverkehrsnetz besteht nicht nur aus Radwegen...



## 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, jetzt starker Fokus auf den **Alltagsradverkehr**
- Prozessbegleitend **intensiver Austausch** und **Abstimmung** mit der Stadt Saarlouis

# Radverkehrsnetz Saarlouis - Entwurf



## 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

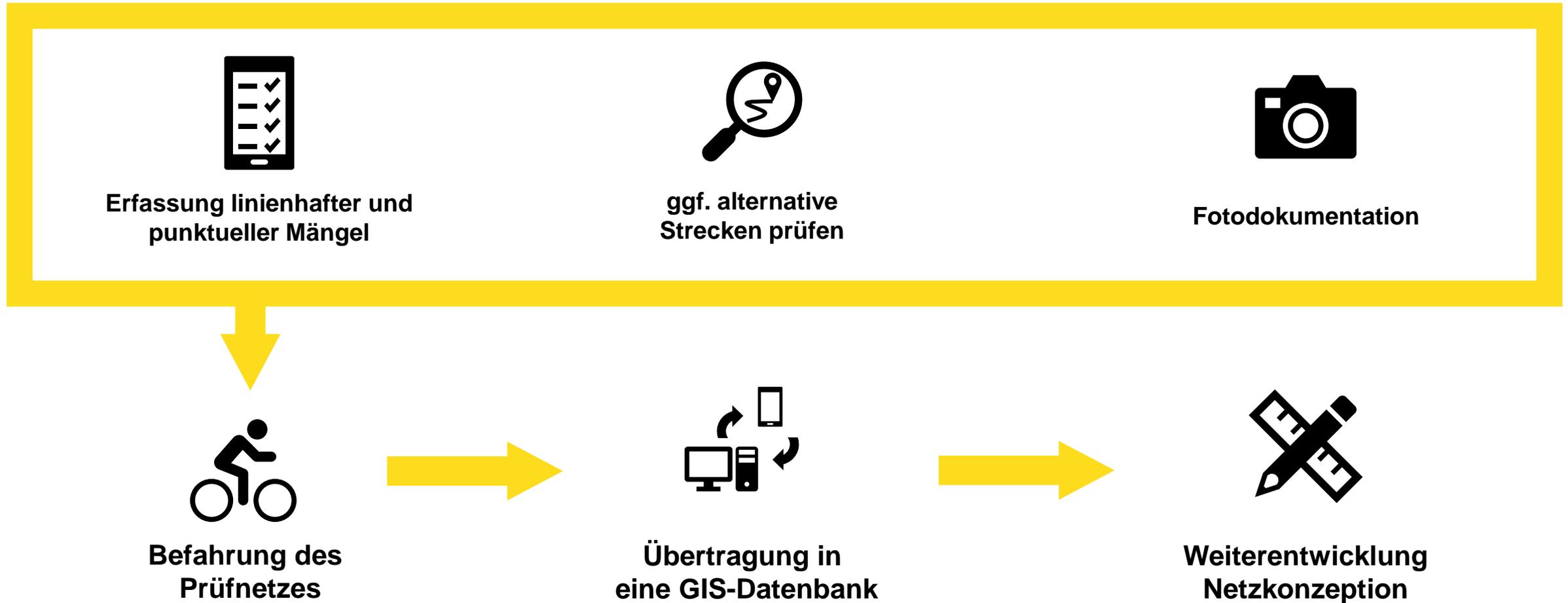
### Kommunales Radverkehrsnetz Saarlouis

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

### Aktuelle Planungen

- OU Roden und Fraulautern
- Verwaltungsgebiet

# Problemanalyse (Erfassung und Dokumentation aktueller Bestand)



# Erste Lösungsansätze und Überlegungen für Saarlouis



# 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, ...



## 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.



## Radwege ohne Benutzungspflicht

- Radfahrende können den Radweg benutzen, sie dürfen aber auch auf der Fahrbahn fahren.
- Die Radwege werden von vielen Radfahrenden weiterhin genutzt und dürfen nicht als „Radwege 2. Klasse“ behandelt werden.
- Breitenvorgaben für bauliche Radwege (getrennt oder gemeinsam mit Fußverkehr) gelten unabhängig von Benutzungspflicht.
- Geringe Kenntnis der Regelung bei Verkehrsteilnehmenden
  - Autofahrende müssen grundsätzlich mit beiden Gruppen von Radfahrenden rechnen
  - Eindeutige Führungen an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten – duale Führung beachten
  - Information und Öffentlichkeitsarbeit erforderlich



## Gehwege mit Zulassung des Radverkehrs

- Gefahr einer „inflationären“ Anwendung als kostengünstiges Instrument (trotz geringen Standards)
- Lösung geht dann auch zu Lasten des Fußverkehrs
- Aber oft auch nicht zufriedenstellende Bedingungen für den Radverkehr („Schrittgeschwindigkeit“).



Kombinierbar in  
gleicher Fahrtrichtung  
mit Schutzstreifen



# Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen

**Einrichtungsrادweg**

**2,00 m (1,60 m)**

**Zweirichtungsrادweg**

**2,50 m (2,00 m)**



**Radfahrstreifen**

**1,85 m**



**Schutzstreifen**

**1,50 m (1,25 m)**



**Gemeinsamer Geh- und Radweg**

**4,00 m (2,50 m)**

**4,00 m (2,50 m)**



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

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

## Beispiel Provinzialstraße (L 271)

### Bestand:

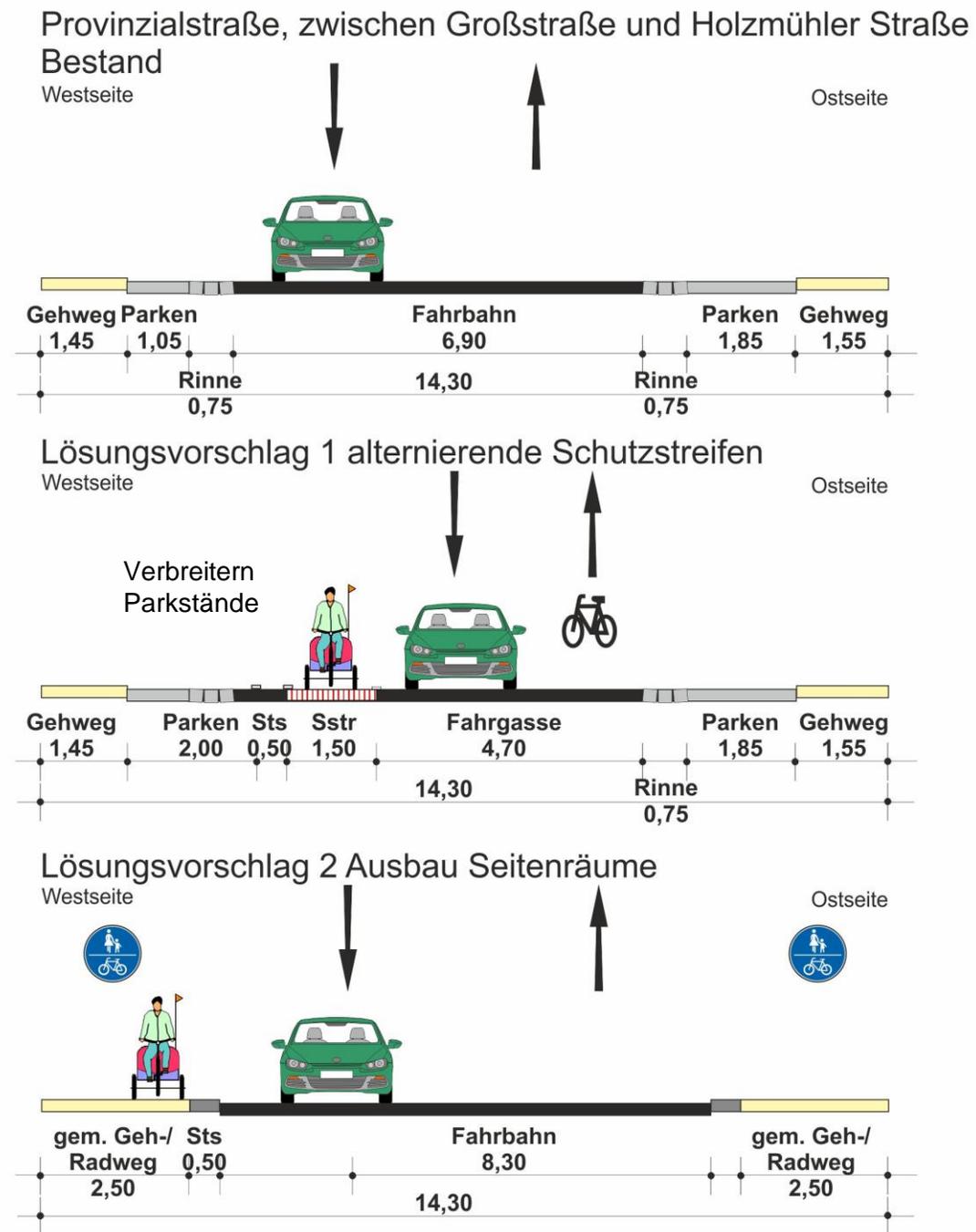
- Radverkehr im Mischverkehr
  - Abschnittsweise (Ostseite) Radverkehrsanlage (gem. Geh- und Radweg, Radweg o.B.)
  - Beidseitig Parken in Parkbuchten oder aufgesetzt auf Gehweg
  - Fahrbahnbreite ca. 7m; DTV: k. A.
  - Wichtige Achse Richtung Innenstadt
  - Weiterführung über Lisdorfer Straße ins Zentrum
- 
- **Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes (Alltag) – Entwurf**
  - **Hauptroute im kommunalen Radverkehrsnetz**
  
  - **Durchgängig beidseitige Radverkehrsführung, richtungstreu**
  - **Führungskontinuität**



# Beispiel Provinzialstraße (L 271)

## Mögliche Lösungsansätze:

- Vorschlag 1:  
Alternierende Schutzstreifen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen, ggf. in Kombination mit Piktogrammkette
  - Vorschlag 2:  
Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege in Regelbreite
- Abschnittsweise Entfall Kfz-Parken
- Version 2: Vereinzelt Entfall Baumstandorte
- Kombinationen möglich (z.B. Ostseite baulich, Westseite Markierung)



## Beispiel Ostring (L343, zw. Saarbrücker Straße und Hülzweilerstraße)

### Bestand:

- Radverkehr im Mischverkehr
- Abschnittsweise beidseitig Parken in Parkbuchten
- Gewerbegebiet
- DTV: k. A.
- Planung Ortsumfahrung Fraulautern (Neubau)
- **Perspektivische Radroute im kommunalen Radverkehrsnetz**
- **Durchgängig beidseitige Radverkehrsführung, richtungstreu**
- **Führungskontinuität**



# Beispiel Ostring (L343, zw. Saarbrücker Straße und Hülzweilerstraße)

## Mögliche Lösungsansätze bei Neuaufteilung Fahrbahnquerschnitt:

- Vorschlag 1:  
Beidseitig Gehwege und Radwege in  
Regelbreite
- Vorschlag 2:  
Beidseitig Radfahrstreifen

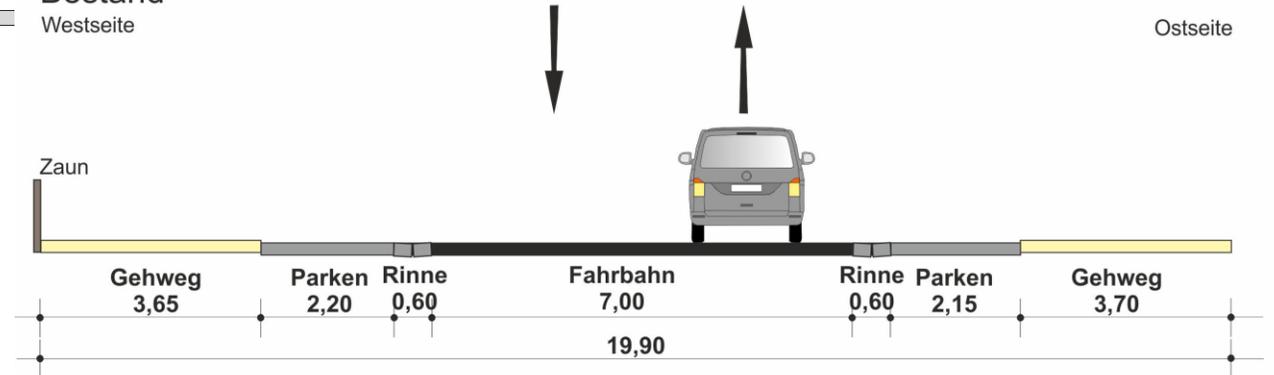
Lösungsansätze ohne größeren Umbau  
(z.B. als Übergang bis Ausbau  
Ortsumgehung) werden noch erarbeitet.

Ostring, nördlich Kohlbrunnenstraße, Bereich beidseitig Parken

Bestand

Westseite

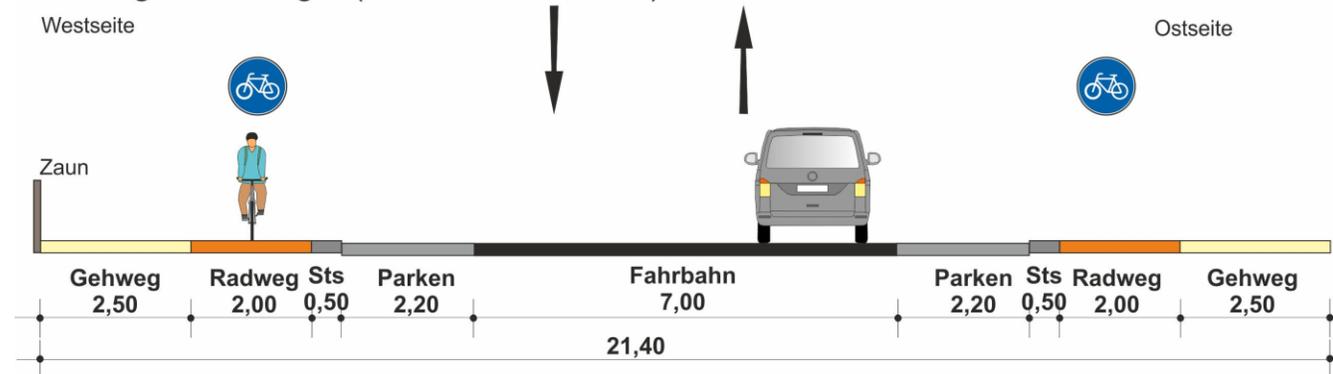
Ostseite



Lösungsvorschlag 1 (Ausbau um 1,50 m)

Westseite

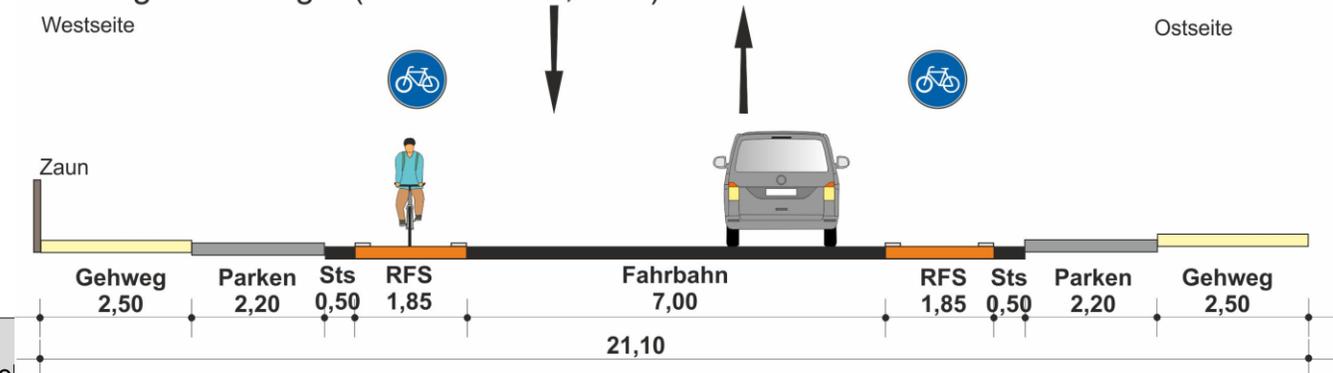
Ostseite



Lösungsvorschlag 2 (Ausbau um 1,20 m)

Westseite

Ostseite



## Beispiel Bahnhofstraße (B 405)

### Bestand:

- Beidseitig baulicher Radweg in ca. 1,50 m Breite (inkl. Bord)
  - Kein Parken (abschnittsweise unrechtmäßiges „Gehwegparken“)
  - ÖPNV, DTV: k. A.
  - Fahrbahnbreite ca. 8,5 m
  - Weiterführung Schanzenstraße
- 
- **Bahnhofstraße ist Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes (Alltag) – Entwurf**
  - **Bahnhofstraße und Schanzenstraße als Hauptroute im kommunalen Radverkehrsnetz**
  
  - **Durchgängig beidseitige Radverkehrsführung, richtungstreu**
  - **Führungskontinuität**

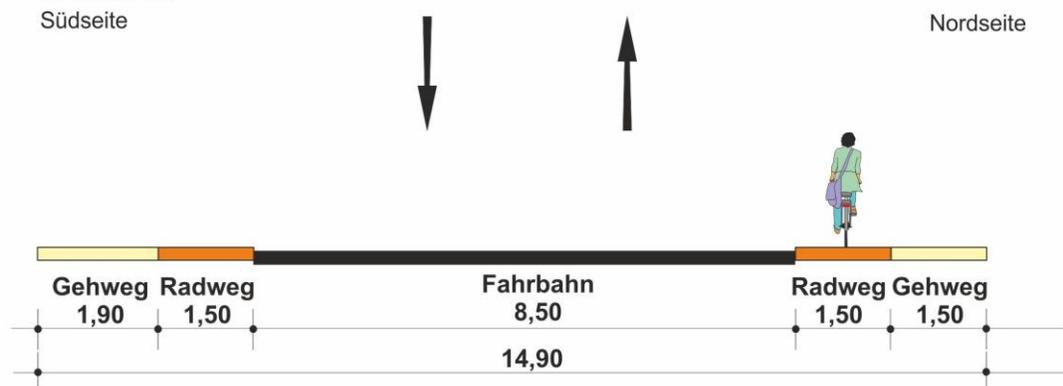


# Beispiel Bahnhofstraße (B 405)

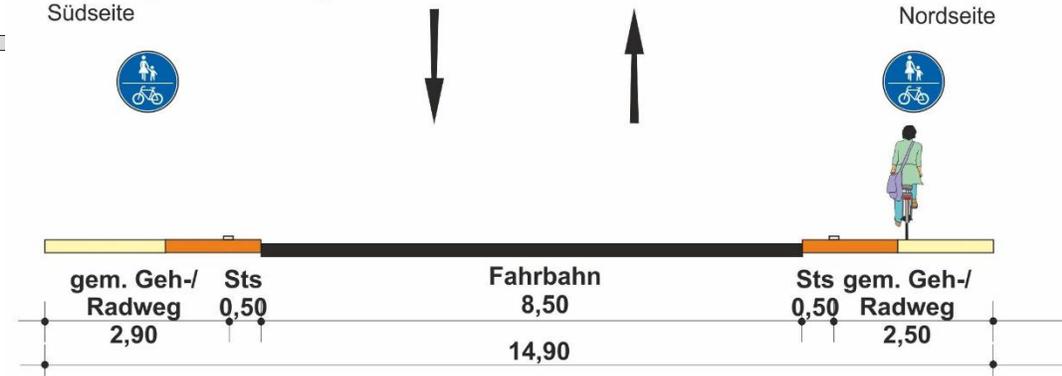
## Mögliche Lösungsansätze:

- Vorschlag 1:  
Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege
- Vorschlag 2:  
Beidseitig Schutzstreifen in Regelbreite
- Vorschlag 3:  
Beidseitig Radfahrstreifen in Regelbreite

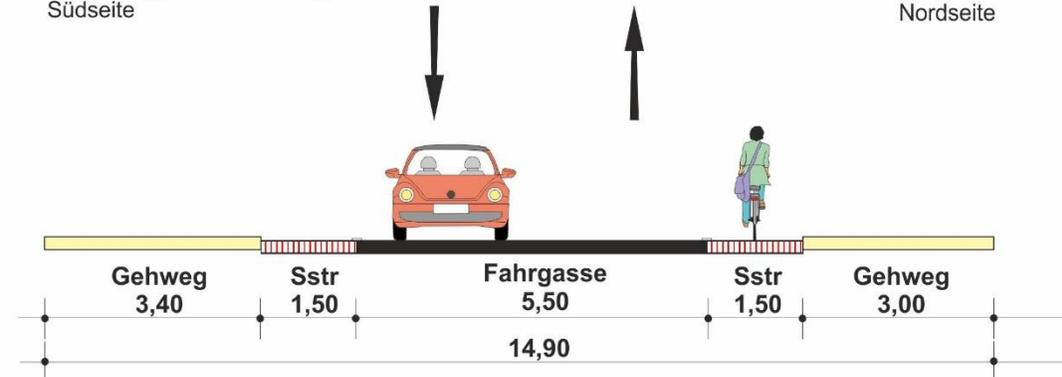
Bahnhofstraße, zwischen Ulmenstraße und Wirtstraße  
Bestand



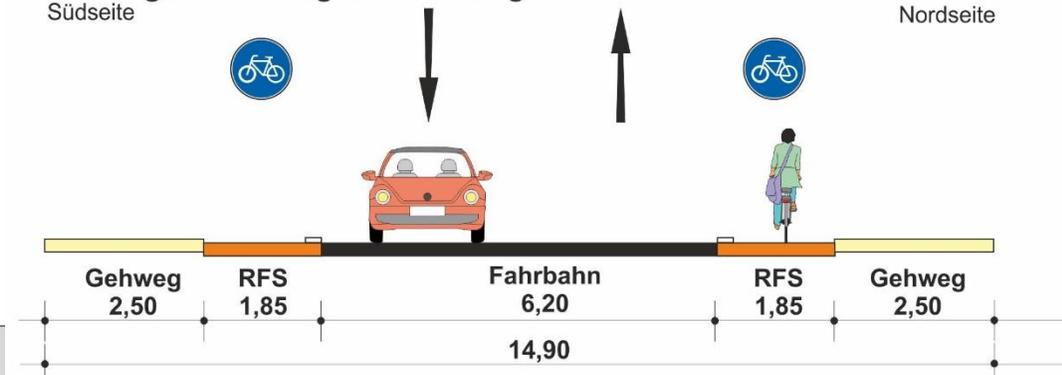
### Lösungsvorschlag 1



### Lösungsvorschlag 2



### Lösungsvorschlag 3 beidseitiger Umbau



## Beispiel Holtzendorffer Straße

### Bestand:

- Beidseitig getrennter Geh-/ Radweg in ca. 1,0 m Breite
  - 4 Kfz-Fahrsstreifen
  - Kein Parken, ÖPNV, DTV: k. A.
  - Wichtige Achse zwischen den nördlichen Stadtteilen und der Innenstadt
- 
- **Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes (Alltag) – Entwurf**
  - **Hauptroute im kommunalen Radverkehrsnetz**
  - **Durchgängig beidseitige Radverkehrsführung, richtungstreu**



# Beispiel Holtzendorffer Straße

## Mögliche Lösungsansätze:

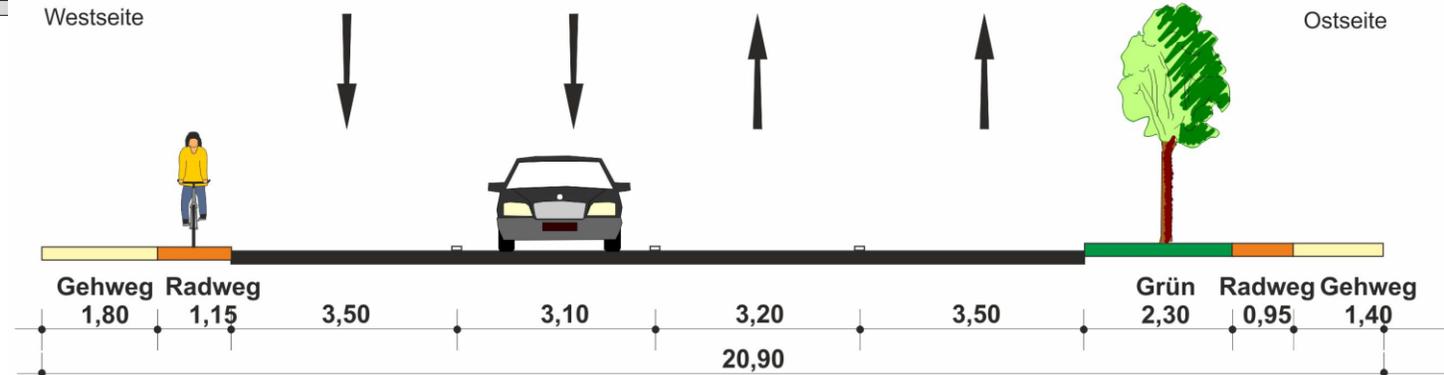
- Vorschlag 1:  
Beidseitig Schutzstreifen in Regelbreite markieren
- Vorschlag 2:  
Aufgabe eines Kfz-Fahrstreifens und Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in mind. Regelbreite

Holtzendorffer Straße, südlich Dieselstraße

Bestand

Westseite

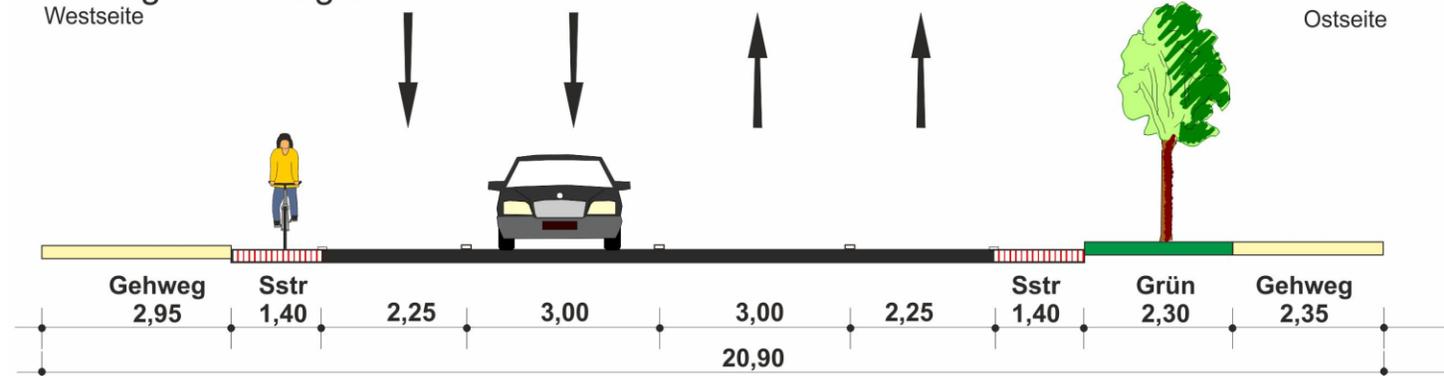
Ostseite



Lösungsvorschlag 1

Westseite

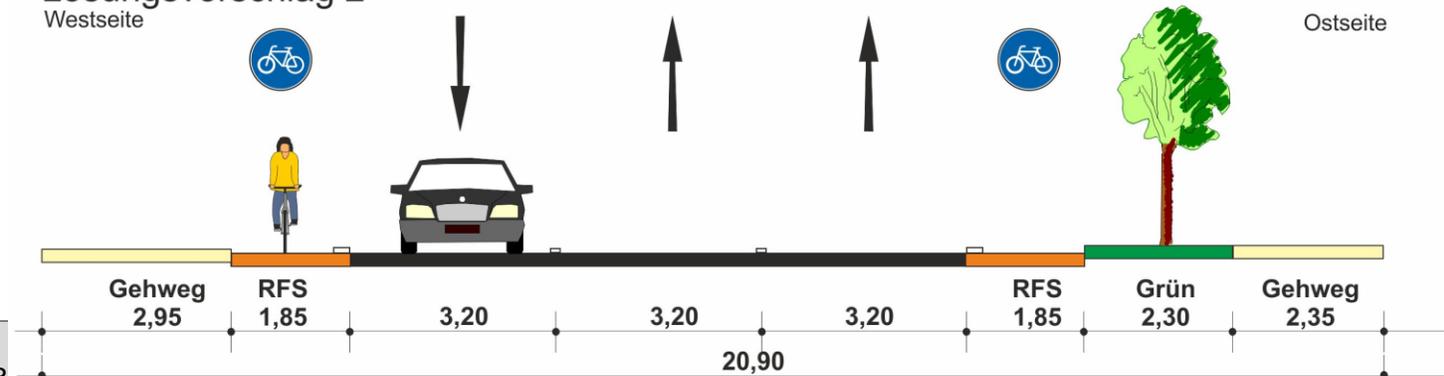
Ostseite



Lösungsvorschlag 2

Westseite

Ostseite



# Schutz- und Radfahrstreifen in Saarlouis

- **Schutzstreifen**

Gute Lösung für schmale Querschnitte, vielfach in Mindestbreiten

- Aktueller Erkenntnisstand:  
keine Mindestbreiten, gerne über Regelbreite
- Wichtig und sicherheitsrelevant:  
Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen
- Mögliche Alternativen bei Neuanlage:
  - Kombination mit Piktogrammketten (jeweils einseitig)
  - Alternierende Schutzstreifen
  - Nur Piktogrammketten

- **Radfahrstreifen** z.T. unterhalb der Mindestbreiten (1,85 m)

- Besser Schutzstreifen oder Ausbau



## Einrichten von Fahrradstraßen - Generelles

### Gemäß Entwurf VwV-StVO:

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

### Regelungen bei Fahrradstraßen

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Radfahrende dürfen nebeneinander fahren
- Motorisierter Verkehr kann zugelassen werden (Anlieger frei, Kfz frei, etc.), muss sich aber dem Radverkehr anpassen und besondere Rücksicht nehmen
- Busverkehr ist nicht generell ausgeschlossen

### Empfehlungen:

- Einheitliche Gestaltung (corporate design) und Regelung der Bevorrechtigung
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit – mind. vor Einrichtung der ersten Fahrradstraße in Saarlouis



# Einrichten von Fahrradstraßen - Gestaltungsbeispiele



## Einrichten von Fahrradstraßen – Möglichkeiten in Saarlouis?

- Im Schulumfeld, z.B.
  - Römerstraße
  - Josefstraße
  - Buchenstraße, Bachstraße
  - Taubenstraße
- Als alternative Verbindung zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen, z.B.
  - Gartenstraße, Saarlouiser Straße
  - Soutyhofstraße, Von-Schütz-Straße



## 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 1,20 m (besser 1,50 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!**



# Typen von Fahrradabstellanlagen (Auswahl)



## Fahrradparken – grundsätzliche Empfehlungen

- Regelmäßig Kapazität sowie Auslastung prüfen
- Sukzessiver Austausch der Vorderradhalter durch Anlehnbügel an unterschiedlichen Quell- und Zielorten
- Erweiterung des Angebots an Anlehnbügeln in der Innenstadt und den Wohngebieten durch Abstellanlagen im öffentlichen Raum (ggf. gesicherte Abstellmöglichkeiten, Witterungsschutz)
- Berücksichtigung Lastenräder, Räder mit Hänger, etc.
- Informationen, Angebote, Kooperation
- Ausstattung von Bushaltestellen mit Anlehnbügeln (je nach Bedeutung)



# Öffentlichkeitsarbeit – bisherige Aktivitäten

- Pressemitteilungen
- Teilnahme am Stadtradeln
- Gibt es weitere Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und/oder Service zum Radfahren?



Eröffnung der beiden E-Fahrrad-Ladestationen der Stadtwerke Saarlouis

## Die blaue Route soll sicher sein

Ein Versuch startet, die Wege von Radfahrern in Saarlouis zu erleichtern.

**SAARLOUIS** (we) Wie kann man den Radverkehr in die Stadtteile von Saarlouis und zurück sicherer machen? Diese Frage widmet sich die Kommunalpolitik. Die Grünen fordern in einem soeben veröffentlichten Konzept sichere Wege und nun hat auch eine Arbeitsgruppe aus Stadtrat und Verwaltung einen ersten Baustein vorgelegt: Eine erste „blaue Route“, also eine sichere Verbindung zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen, wurde nun in Richtung Roden und zurück ausgewiesen.

„Den Anfang wollten wir bewusst mit einer Route machen, die schnell und mit geringem Aufwand umzusetzen ist“, erklärt Beigeordneter Günter Meckler. Die Wahl fiel dabei auf die Radstrecke nach Roden, mit dem Weg vom Großen Markt bis zum Marktplatz Roden. „Wir haben die Strecke analysiert“, sagt der städtische Verkehrsplaner Bernd Körner. „Wo gibt es vorhandene Infrastruktur, wo liegen Tempo 30-Zonen entlang des Weges, wo müssen eventuelle Mängel behoben werden?“

Die Route führt von der Deutschen Straße über die Holzendorfer Straße über die Gustav-Heinemann-Brücke und am Bahnhofs entlang. Das Besondere ist die konkrete Ausweisung des Weges mit blauen Markierungen an Stellen, die für Unklarheiten sorgen könnten. „Mit den weniger befahrenen Straßen und den Tempo-30-Zonen ist dies der sicherere Weg in Richtung Innenstadt“, sagt Körner. „Für den Weg nach Roden wäre diese Route aber nicht vorrätig, weil man dazu eine viel befahrene Straße links kreuzen müsste.“

Unabhängig vom neuen grünen Radwegekonzept tritt eine Arbeitsgruppe aus Stadtrat und Stadtverwaltung in die Pedale. Die Ziele gehen in eine ähnliche Richtung. Das erste Ergebnis ist die „blaue Route“ zwischen Innenstadt und Roden. Das haben sie zuerst gemacht, weil es sie einfachere Wege selbst sagen. „Guter Wille, aber nicht machbar war. Schnelles, aber nicht machbar war. Schnelles, aber nicht machbar war.“

Saarlouis als Stadt mit seinen von Rat beschlossenen und in vielen anderen Bereichen schon angangenen ambitionierten Klimaschutzziele wird sich sicherlich machen, wenn nicht rasch viel mehr passiert. Auch wenn es gerade bei der Streckenführung, sehr schwierig ist.



Blaue Fahrradstrecke verdeutlichen die „sichere Route“ aus Roden in Richtung Saarlouis und wieder zurück. Es ist die erste derartige Strecke, die eine Arbeitsgruppe aus Stadtrat und Verwaltung erarbeitet hat.

## Wie passt das zum Klimaschutz?

**KOMMENTAR**  
Radfahren in Saarlouis ist nicht nur ein beliebtes Hobby, sondern auch ein wichtiger Bestandteil des Klimaschutzes. Die Stadt Saarlouis hat sich verpflichtet, bis zum Jahr 2030 einen CO2-Ausstoß von 415 im bundesweiten Städte-Ranking zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, den Radverkehr zu fördern und zu erleichtern. Die blaue Route ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.



Produktion dieser Seite: Esther Mann, Barbara Scherer

## „Fünf plus“ für Saarlouiser Fahrrad-Klima

Bei einer ADFC-Studie bekommt die Kreisstadt Saarlouis schlechter Noten als erwartet. Mit Platz 406 von 415 im bundesweiten Städte-Ranking.



Der Bürger als Radfahrer in Saarlouis. Im Hintergrund: Die ADFC-Studie zeigt, dass Saarlouis im Städte-Ranking auf Platz 406 von 415 im bundesweiten Städte-Ranking liegt.

Die ADFC-Studie hat die Städte in Deutschland nach der Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrerinnen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnerinnen bewertet. Saarlouis liegt auf Platz 406 von 415 im bundesweiten Städte-Ranking. Das ist ein schlechtes Ergebnis, das zeigt, dass die Stadt noch mehr tun muss, um den Radverkehr zu fördern und zu erleichtern. Die ADFC-Studie hat auch einige Empfehlungen gegeben, die die Stadt umsetzen sollte, um ihr Ranking zu verbessern.

**INFO**  
Saarlouis hat sich verpflichtet, bis zum Jahr 2030 einen CO2-Ausstoß von 415 im bundesweiten Städte-Ranking zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, den Radverkehr zu fördern und zu erleichtern. Die blaue Route ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

### STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

## Saarlouis im Landkreis Saarlouis

STADTRADELN vom 06.06. - 26.06.2021

354  Aktive Radelnde	3/45  Parlamentarier*innen	10  Teams	56.039  geradelte Kilometer	8  t CO <sub>2</sub> Vermeidung
----------------------------	----------------------------------	-----------------	-----------------------------------	---------------------------------------

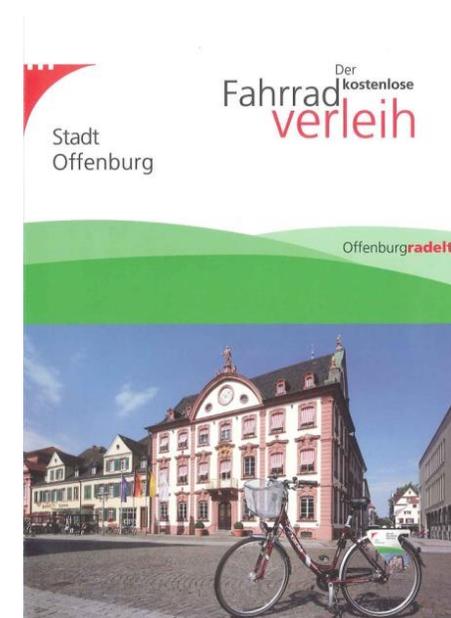
[Hinweise](#) | [Auswertung](#) | [Historie](#) | [Team-Captains](#)

## Kommunaler Fahrradverleih –

- Fahrradservice- und Verleihstation am Bahnhof (Diakonie) mittlerweile aufgegeben

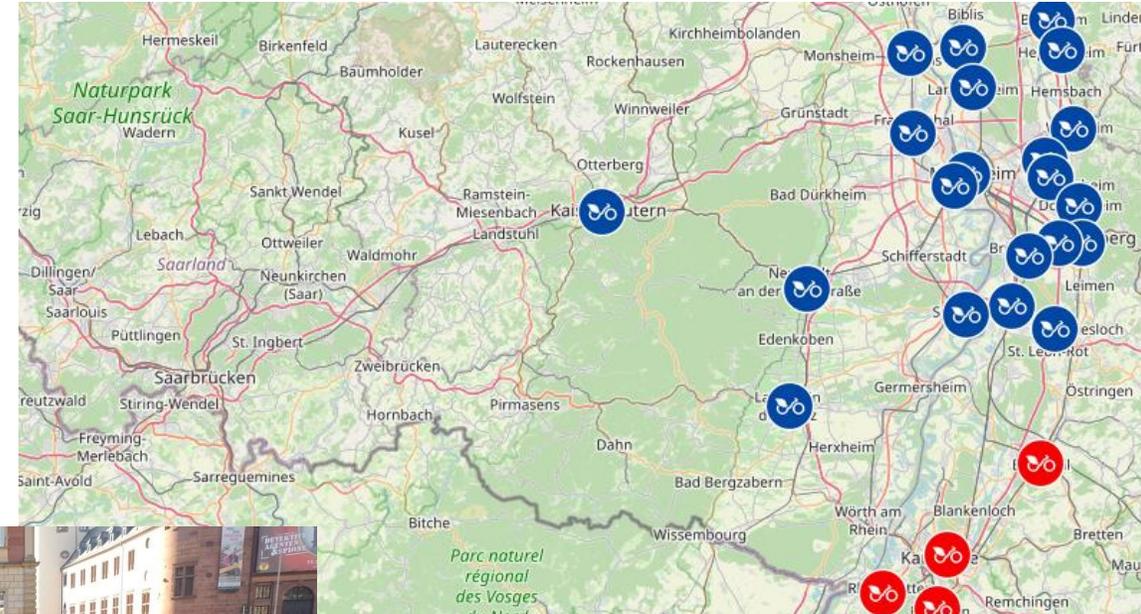
### Beispiel Offenburg

- Kostenlose Ausleihe verschiedener Räder
- Etabliert seit vielen Jahren
  - ständige Zunahme in Anzahl der Leihräder und Verleihtage
  - Anfang 2012: 14 Fahrräder, 2 Tandems, 2 E-Bikes
- Zusätzliche Serviceleistungen (Ausleihe von Helmen und Kindersitzen)
- 3 Verleihstationen im Stadtgebiet (2 Parkhäuser, Minigolfplatz)
- jährlich eingeplante Kosten ca. 3.000 € (Stand 2012)



# Öffentliches Fahrradverleihsystem – z.B. Nextbike

- Ausleihe in über 60 Städten
- Mittlerweile auch elektrounterstützte Räder
- Ausleihe und Rückgabe in der Stadt – an definierten Standorten/Zonen
- Ausleihe „rund um die Uhr“, flexibel, via App/online
- Deutschlandweite Anmeldung ermöglicht die Ausleihe in allen Städten



<https://www.nextbike.de/de/standorte/>



# Möglichkeit für Ihre Rückfragen und zur Diskussion



## Weiteres Vorgehen – nächste Schritte

- Weitere **Befahrung** und **Dokumentation**
- Abstimmung und Finalisierung **Netzentwurf**
- Ableiten des **Handlungsbedarfs** und Aufzeigen von **Lösungsansätzen**
- **Bürger\*innenworkshop** Anfang/ Mitte Oktober  
(voraussichtlich digital aufgrund der Rahmenbedingungen der Corona-Pandemie)
- Prüfung und Einarbeitung aller Anregungen und Wünsche
- Anfertigung des **Schlussberichts**



**Vielen Dank für Ihr Interesse!**

Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Mail: [prahlow@pgv-hannover.de](mailto:prahlow@pgv-hannover.de)

Telefon: 0511 – 220 601 996

[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)