

Fortschreibung Radverkehrsplan Saarland

RVP 2025



Regierung des Saarlandes

(RVP 2025)

Auftraggeber: Landesbetrieb für Straßenbau (LfS), Straßenplanung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon: 0511 220601-80
E-Mail: info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlw
Jonas Göber
Christoph Herrmann

Dankmar Alrutz

Datenbank/GIS: Woköck Geotechnik
Michael Woköck
Nellie-Friedrichs-Str. 46
38122 Braunschweig
Telefon: 0531-3567633
E-Mail: m.wokoeck@arcor.de

Titelfotos: © Dominik Ketz / MUKMAV

Hannover, im Oktober 2025

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	5
1.1	Ausgangslage.....	5
1.2	Zielsetzung	9
2	Vorgehensweise.....	10
2.1	Datenanalyse, Aufbau und Abstimmung Netzkonzeption.....	10
2.2	Bestandserfassung und Anpassung bzw. Entwicklung der Datenbank .	12
2.3	Ableitung Handlungsbedarf und Bedarfsplanung	12
2.4	Beteiligung	13
3	Netzkonzeption.....	13
3.1	Bestehende Netzstrukturen.....	14
3.1.1	Alltagsorientierte Netzstrukturen.....	14
3.1.2	Touristische Netzstrukturen (v.a. SaarRadland).....	15
3.2	Grundsätze eines landesweiten Alltagsnetzes Radverkehr	15
3.3	Entwicklung und Struktur des Radverkehrsnetzes	16
4	Ermittlung Wegequalitäten	23
4.1	Vorgehen Bestandserfassung und Bewertung	24
4.2	Datenbank, Geodatenmodell	24
4.2.1	Struktur und Aufbau	25
4.2.2	Hinweise zur Nutzung der Datenbank	27
4.3	Ergebnisse Bestandsaufnahme im Radverkehrsnetz.....	27
5	Handlungskonzept Wegeinfrastruktur.....	29
5.1	Aktuelle Aussagen der Richtlinien zur Führung des Radverkehrs.....	29
5.2	Qualitätsstandards für das Saarland	32
5.2.1	Einsatzbereiche zur Führung im Mischverkehr	33
5.2.2	Art und Breite geeigneter Radverkehrsanlagen	34
5.2.3	Weitere Standardvorgaben	37
5.3	Handlungsprogramm	39
5.3.1	Übersicht.....	39
5.3.2	Prioritäten	42

5.3.3	Bedarfsplanung für den Neubau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen	44
5.3.4	Kostenschätzung	51
6	Wegweisung im Saarland.....	54
6.1	Generelle Aspekte einer anforderungsgerechten Radwegweisung.....	54
6.2	Wegweisungssystematik im Saarland	55
7	Fazit	59
8	Anhänge	62
8.1	Bauprogramm „Vordringlicher Bedarf“ (Stand Dezember 2024).....	62
8.2	Bauprogramm „Lückenschlüsse Vordringlicher Bedarf“ (Stand Dezember 2024)	67
8.3	Bauprogramm „Weiterer Bedarf“ (Stand Dezember 2024).....	70
8.4	Übersichtsplan Alltags-Radverkehrsnetz (Hierarchisierung)	77
8.5	Übersichtsplan Führungsformen Bestand.....	78
8.6	Übersichtsplan Handlungsbedarf nach Prioritäten im Radverkehrsnetz	79
8.7	Übersichtsplan Zuständigkeiten / Baulastträger	80

Vorwort

Der vorliegende Radverkehrsplan ist ein wichtiger Baustein zur Stärkung des Radverkehrs im Saarland. Er trifft essentielle Aussagen zum Zustand des landesweiten Radverkehrsnetzes und adressiert gleichzeitig Handlungsnotwendigkeiten zur Verbesserung des Netzes an die zuständigen Akteurinnen und Akteure.

Dem Radverkehrsplan Saarland 2025 zugrunde liegt ein detaillierter und zeitintensiver Arbeits- und Abstimmungsprozess, der in den vergangenen Jahren zwischen den beteiligten Akteurinnen und Akteuren vollzogen wurde. Auf Grundlage fundierter Bestandsaufnahmen und Analysen beinhaltet der Radverkehrsplan Saarland 2025 ein umfassendes Maßnahmenpaket, das es zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes nach und nach abzuarbeiten gilt.

Die in diesem Bericht aufgelisteten Handlungserfordernisse beziehen sich auf das Landesradverkehrsnetz, welches mit dieser Fortschreibung erheblich erweitert wurde. Die Daten beruhen im Wesentlichen auf dem Stand der Befahrung des Netzes in den Jahren 2021 und 2022.

Alle Strecken und deren Eigenschaften wurden in einer GIS-Datenbank erfasst. Mit dem darin enthaltenen Maßnahmenkataster kann die Schaffung neuer Radverkehrsinfrastrukturen und die Erhaltung bestehender Radverkehrsinfrastrukturen noch zielgerichteter umgesetzt werden.

Gegebenenfalls notwendige Aktualisierungen des Netzes oder Bestandsaufnahmen können nun einfacher und in regelmäßigen Abständen vorgenommen und Fortschritte in der Schaffung neuer Radwege anschaulicher dokumentiert und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Ergänzt wird der neue Radverkehrsplan Saarland 2025 durch eine Handlungsstrategie, die neben dem Thema Infrastruktur auch weitere Ziele zur Stärkung des Radverkehrs aufgreift.

Wir danken allen Akteurinnen und Akteuren, allen voran den saarländischen Städten und Gemeinden, den Landkreisen und dem Regionalverband, die sich alle im Fortschreibungsprozess eingebracht haben und insbesondere an der Netzkonzeption mitgewirkt haben.

Landesbetrieb für Straßenbau Saarland im Oktober 2025.

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Mit dem touristischen SaarRadland verfügt das Saarland im Bereich des Radtourismus bereits seit längerem über eine gute infrastrukturelle Grundlage. Im Alltagsradverkehr gibt es dagegen noch deutlichen Nachholbedarf. Zwar wurden im Radverkehrsplan (RVP) von 2011 bereits für den Alltagsradverkehr relevante Netzverdichtungen ergänzend zum touristischen Radwegenetz aufgezeigt, jedoch war der Handlungsbedarf hier sehr groß und die aufgezeigten Verbindungen konnten nicht alle Lücken schließen. Mit der aktuellen Fortschreibung zum RVP wird deshalb insbesondere der überregionale Alltagsradverkehr im Saarland in den Fokus der Betrachtung gestellt.

1.1 Ausgangslage

Der Radverkehr hat im Bundesgebiet von 2002 auf 2008 seinen Verkehrsanteil von 9 % auf 10 % und bis 2023 auf 11 % erhöht. Dabei ist eine überdurchschnittliche Zunahme bei den zurückgelegten Kilometern (ca. 25 %) festzustellen, da weitere Wege mit dem Rad deutschlandweit überproportional zugenommen haben. Insgesamt sind dabei deutlich höhere Radverkehrsanteile in den größeren Städten und Ballungsräumen festzustellen, demgegenüber stagnieren die Radverkehrsanteile seit 2008 im ländlichen Raum oder gehen zum Teil sogar zurück.

Im Saarland nahm von 2002 auf 2008 der Radverkehr von einer ohnehin bereits niedrigen Ausgangslage von 3 % auf 2 % ab, konnte ab 2017 aber die 3 % wieder erreichen. Bei der Erhebung in 2023 wurde ebenfalls ein Anteil von 3 % für den Radverkehr erreicht. Damit bleibt das Saarland im deutschlandweiten Vergleich der Radverkehrsanteile aber das Schlusslicht – mit deutlichem Abstand zu den anderen Ländern.¹

Der Radverkehr gewinnt zur Sicherung der Alltagsmobilität und im Freizeitverkehr deutschlandweit zunehmend an Bedeutung – nicht zuletzt aufgrund kontinuierlich steigender Pedelec-Nutzung. Somit stellt das Fahrrad auch in topographisch bewegten Räumen immer häufiger eine gute Alternative zum motorisierten Verkehr dar.

Damit wird auch in Gegenden mit bewegter Topografie, wie in weiten Teilen des Saarlandes vorhanden, ein erhebliches Zuwachspotenzial bei der Radnutzung möglich. Um dies auszuschöpfen, sind jedoch weiterhin große Anstrengungen sowohl bezüglich der Ertüchtigung einer anforderungsgerechten Wegeinfrastruktur als auch in der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas nötig.

Seit der Aufstellung des RVP im Jahr 2011 wurden neben der Ertüchtigung und Etablierung des SaarRadlands bereits viele Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Saarland umgesetzt.

¹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2002, 2008, 2017 und 2023

- Der erste RVP für das Saarland wurde 2011 veröffentlicht. Neben der Entwicklung einer landesweiten Netzkonzepktion dokumentiert er den Bestand der Wege- und Wegweisungsqualitäten sowie der touristischen Infrastruktur in einer fortschreibungsfähigen Datenbank. Darüber hinaus wurde der Bestand der Radwegeinfrastruktur an den Bundes- und Landesstraßen dokumentiert und der Handlungsbedarf zum anforderungsgerechten Ausbau dieser Infrastruktur bewertet. Dieser Datenbestand wurde seitdem vom zuständigen Landesbetrieb für Straßenbau (LfS), vor allem für das klassifizierte Straßennetz, weiter gepflegt und aktualisiert.
- Über seine Onlineauftritte bietet das Land umfangreiche Informationsportale mit Wissenswerten rund um das Thema Radverkehr im Saarland, etwa zu Förderprogrammen und Kampagnen.
- 2017 wurde mit einer Studie zur Potenzialabschätzung das Grundpotenzial im außerörtlichen Alltagsradverkehr im Saarland ermittelt. Damit besteht eine gute Grundlage, um die Bedeutung von Netzverbindungen bezüglich des zu erwartenden Radverkehrsaufkommens im Alltagsradverkehr bewerten zu können.
- Durch Förderprogramme soll das Ziel, die Mobilitätswende entschieden zugunsten des Umweltverbundes voranzutreiben und das Potenzial des Radfahrens, insbesondere im Alltag, zu stärken, weiter unterstützt werden. Durch die Programme können u.a. die Erstellung von Radverkehrskonzepten, die Umsetzung von Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur oder zum Fahrradparken gefördert werden.
Über die Webseite des Landes können die Förderprogramme, die für Maßnahmen rund um den Radverkehr im Saarland zur Verfügung stehen, abgerufen werden.² Neben den Bundesprogrammen zur Förderung u.a. von Wegeinfrastruktur und Klimaschutzprojekten, sind hier auch nähere Informationen über landesspezifische Programme zu finden.
- Um den Radverkehr zu stärken, wurde im September 2023 eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Saarland (AGFK SL) gegründet. Das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz unterstützt die AGFK beratend sowie finanziell mit jährlich bis zu 200.000 Euro. Der konstruktive Gründungsprozess des AGFK begann bereits 2020 und wurde als Initiative der saarländischen Landesregierung in enger Zusammenarbeit mit den saarländischen Gemeinden, Städten, Landkreisen und dem Regionalverband sowie dem Städte- und Gemeindetag und dem Landkreistag verwirklicht. Die AGFK soll unter anderem der Vernetzung und dem Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen den saarländischen Kommunen dienen.

² www.saarland.de/radverkehr

Gleichzeitig soll die AGFK als kommunale Interessensvertretung gegenüber Land und Bund dienen.

Seit der Erarbeitung des RVP 2011 haben sich neben der verstärkten Nutzung von Pedelecs auch weitere relevante Rahmenbedingungen geändert. Zu nennen sind hier u.a. mehrere Novellierungen der StVO und VwV-StVO, die laufenden Fortschreibung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen³ (ERA 2010) und der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen⁴ (RASt 06), die E Klima 2022 sowie die Entwicklungen im Bereich der Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Auch der aktuelle Nationale Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung legt die Vorteile einer Förderung des Radverkehrs dar und leitet daraus Visionen und Ziele für das „Fahrradland Deutschland 2030“ ab⁵.

Alle Anpassungen und Überarbeitungen haben gemein, dass sie die höheren Anforderungen berücksichtigen, die an einen wachsenden und schnelleren Radverkehr zu stellen sind. Der Radverkehr muss insgesamt größer und mutiger gedacht werden und Sicherheitsbelange müssen stärker im Fokus stehen.

Mit der Fortschreibung des RVP, der Entwicklung eines landesweiten Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr und der Festlegung landesweiter Standards zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur positioniert sich das Saarland deutlich hinsichtlich der deutschlandweit anzustrebenden Verkehrswende. Durch die Förderung des Radverkehrs sollen mögliche Potenziale für ein verändertes Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes aufgezeigt und genutzt werden.

Mit der Entwicklung eines landesweiten Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr und der Dokumentation in einer digitalen Datenbank ist das Saarland eines der wenigen Bundesländer, die diesbezüglich einen landesweiten Standard vorgeben.

Hinsichtlich des Ausstattungsgrades der Landesstraßen mit Radverkehrsanlagen im Bundesländervergleich liegt das Saarland unter den Flächenbundesländern mit ca. 22 % im oberen Drittel⁶. Die „Spitzenplätze“ belegen v.a. die flächenmäßig großen und eher flachen Bundesländer Schleswig-Holstein (ca. 65 %) oder Niedersachsen (ca. 58 %). In Bezug auf die Ausstattung von Bundesstraßen mit Radwegen zeigt das Saarland mit ca. 25 % eine im bundesweiten Vergleich (ausgenommen Stadtstaaten) eher mittelmäßige Ausstattung.

³ Derzeit in Fortschreibung

⁴ Derzeit in Fortschreibung

⁵ https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile

⁶ Datengrundlage: Elsner 2017, Elsner 2023; Handbuch für Straßen und Verkehrswesen. Planung, Bau, Erhaltung, Verkehr, Betrieb. Hrsg.: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr. E. h. Christian Lippold.

Bundesland	Bundesstraßen Ausstattungsgrad mit begleitenden Radwegen in % (Ranking-Platzierung)		Landesstraßen Ausstattungsgrad mit begleitenden Radwegen in % (Ranking-Platzierung)	
	01.01.2016	01.01.2022	01.01.2016	01.01.2022
Baden-Württemberg	16 (12.)	16 (12.)	14 (09.)	15 (09.)
Bayern	29 (06.)	30 (07.)	19 (06.)	21 (06.)
Brandenburg	35 (04.)	38 (05.)	18 (07.)	20 (07.)
Hessen	15 (13.)	15 (13.)	10 (11.)	10 (11.)
Mecklenburg-Vorpommern	43 (03.)	49 (03.)	28 (04.)	31 (04.)
Niedersachsen	62 (02.)	62 (02.)	55 (02.)	58 (02.)
Nordrhein-Westfalen	35 (05.)	39 (04.)	36 (03.)	40 (03.)
Rheinland-Pfalz	21 (10.)	22 (10.)	8 (12.)	9 (12.)
Saarland	22 (09.)	25 (09.)	22 (05.)	22 (05.)
Sachsen	28 (07.)	33 (06.)	10 (10.)	12 (10.)
Sachsen-Anhalt	24 (08.)	28 (08.)	14 (08.)	15 (08.)
Schleswig-Holstein	77 (01.)	74 (01.)	63 (01.)	65 (01.)
Thüringen	20 (11.)	21 (11.)	5 (13.)	6 (13.)

Tab. 1-1: Ausstattungsgrade Bundes- und Landesstraßen mit Radverkehrsanlagen in den Bundesländern, ohne die drei Stadtstaaten Berlin, Bremen, Hamburg (Elsner 2017, Elsner 2023)

Der Ausstattungsgrad von Landesstraßen mit Radwegen im Saarland stieg von 2016 bis 2022 lediglich um ca. 1 km, an Bundesstraßen um ca. 11 km. Eine deutlich höhere Zunahme ist in den vergangenen Jahren an Landesstraßen z.B. in Nordrhein-Westfalen, Bayern oder Niedersachsen, bezüglich der Bundesstraßen v.a. in Nordrhein-Westfalen, Sachsen oder Mecklenburg-Vorpommern festzustellen⁷.

Im Rahmen der Zustandserfassung und -bewertung des landesweiten Radverkehrsnetzes 1. Ordnung⁸ wurden im Saarland ca. 173 km Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen vorgefunden. Im Ergebnis wurden dabei für ca. 59 % der Radwege kein Handlungsbedarf festgestellt und damit ein guter bis sehr guter Zustand attestiert. Demgegenüber wurden bei rund einem Drittel (31 %) der Anlagen eine zu geringe Breite und bei weiteren ca. 10 % eine Sanierungsbedürftigkeit (z.B. Belagsmängel) festgestellt.

⁷ Datengrundlage: Elsner 2017, Elsner 2023; Handbuch für Straßen und Verkehrswesen. Planung, Bau, Erhaltung, Verkehr, Betrieb. Hrsg.: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr. E. h. Christian Lippold.

⁸ Das Radverkehrsnetz ist hierarchisch gegliedert. Die Strecken 1. Ordnung stellen das landesweit relevante Radverkehrsnetz dar, die Strecken 2. Ordnung verdichten dies auf regionaler Ebene. Vgl. auch Kap. 3.3.

Auf ca. 85 km der Bundesstraßen und 566 km Landesstraßen im Radverkehrsnetz 1. Ordnung fehlen allerdings Radwege gänzlich. Dies entspricht einem Anteil von ca. 60 % der im Netz 1. Ordnung enthaltenen Bundes- und ca. 71 % der Landesstraßen.

Für das Erreichen einer vollständigen Ausstattung aller Landes- und Bundesstraßen im Radverkehrsnetz 1. Ordnung mit Radverkehrsanlagen nach den Qualitätsstandards (vgl. Kap. 5.2) wären Investitionen von ca. 300 Mio. € an Landesstraßen und ca. 55 Mio. € an Bundesstraßen erforderlich. Hinzu kommen die nötigen Investitionen für Unterhalt und Erneuerung bestehender Anlagen.

Diese Zahlen verdeutlichen die Dimensionen, die in den nächsten Jahren auf das Saarland zukommen, um das Alltagsradverkehrsnetz flächig zu ertüchtigen. Die Aktivitäten der letzten Monate und Jahre zeigen demgegenüber auf, dass das Land seine Ziele ernst nimmt und bereits mit dem Ausbau und der Ertüchtigung begonnen hat. Allein im Frühjahr 2024 waren bereits 132 Maßnahmen über eine Länge von ca. 66 km im Netz 1. Ordnung in Planung.

1.2 Zielsetzung

Mit dem landesweiten Radverkehrsnetz in Verbindung mit der Feststellung und zentralen Dokumentation des Handlungsbedarfes zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur zum Radfahren können die Haushaltsmittel bei allen Akteuren zielgerichtet und effizient eingesetzt werden. Die Fortschreibung des RVP verfolgt das Ziel,

- die Netzstruktur des RVP 2011 auf Grundlage einer Überprüfung der relevanten Quellen und Ziele mit Fokus auf dem Alltagsradverkehr systematisch weiterzuentwickeln und zu aktualisieren,
- durchgängige und möglichst direkte Verbindungen unter Berücksichtigung der topografischen und räumlichen Gegebenheiten sowie der verstärkten Nutzung elektrounterstützter Fahrräder aufzuzeigen,
- die touristischen Radwege (insbesondere SaarRadland) in das landesweite Gesamtnetz einzubeziehen,
- das landesweite Radverkehrsnetz mit den Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie Verkehrsverbänden intensiv abzustimmen,
- ein Verfahren für die Prioritätsbewertung für die Neuanlage straßenbegleitender Radwege an klassifizierten Straßen unter Berücksichtigung der Netzschlüssigkeit und von Möglichkeiten der Parallelführung aufzuzeigen,
- die vorhandene MS Access Datenbank in ein Geodatenmodell (GIS) zu überführen,
- neue bzw. nicht hinreichend aktualisierte Radverkehrsinfrastruktur aufzunehmen und in die Datenbank einzupflegen,

- ein Maßnahmenprogramm zur Herrichtung des Netzes inkl. Priorisierung und Abschätzung des Finanzierungsaufwandes abzuleiten.

Der LfS beauftragte die Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR aus Hannover, mit der Durchführung des Vorhabens.

Mit der datentechnischen Bearbeitung (Datenbank, GIS) wurde im Unterauftrag der PGV-Alrutz die Firma Woköck Geotechnik, Braunschweig, betraut.

2 Vorgehensweise

Bei der Fortschreibung des RVP sind nachfolgende relevante Arbeitsschritte und Beteiligungsformate zu nennen:

2.1 Datenanalyse, Aufbau und Abstimmung Netzkonzeption

Zur Prüfung, Aktualisierung und Herleitung eines landesweiten Alltagsradverkehrsnetzes wurden zunächst Informationen und Daten, Planungsgrundlagen und bestehende Netzkonzeptionen abgefragt, gesichtet und bezüglich der Relevanz zum Vorhaben analysiert.

Die zu berücksichtigenden Quellen und Ziele wurden aus dem RVP 2011 übernommen und weitere relevante Alltagsziele ergänzt. Primäres Merkmal der Zielstruktur bildet vor dem Hintergrund der vorgesehenen Hierarchisierung der Netzverbindungen das System der zentralen Orte. Darüber hinaus wurden überregional bedeutsame Einzelstandorte, wie z.B. Bildungseinrichtungen, Standorte größerer Arbeitgeber, Ausflugsziele und weitere interessante Punkte (POI) mit überregionaler Funktion einbezogen.

Zur Anbindung der definierten Quellen und Ziele wurde ein überörtliches Wunschliniennetz aufgezeigt und auf geeignete Straßen und Wege umgelegt. Dabei wurden vorrangig auch vorhandene Netzelemente (u.a. SaarRadland) und bekannte Planungsvorhaben, räumlich wirksame Barrieren und Zwangspunkte sowie die topografischen Verhältnisse, z.B. Flusstäler, berücksichtigt.

Der so entwickelte Netzentwurf wurde mit dem LfS abgestimmt und als Diskussionsgrundlage an alle Landkreise, Städte und Gemeinden sowie weitere relevante Akteure, wie z. B. Institutionen und Verbände (z.B. ADFC, VCD), verschickt.

Zur Abstimmung des Netzentwurfes mit den Kommunen fanden im Juni 2021 insgesamt vier digital durchgeführte Workshops (Regionalkonferenzen) statt. Die Aufteilung der vier Workshops erfolgte auf Ebene der Landkreise, so dass bei jeder Regionalkonferenz über ein bzw. zwei Landkreise diskutiert und die entsprechenden Akteure dazu eingeladen werden konnten.

Bei der Durchführung der Regionalkonferenzen wurde das Büro PGV-Alrutz GbR durch das Kommunikationsbüro translake (Konstanz) unterstützt.

Im Rahmen der Regionalkonferenzen wurde der erste Entwurf zum landesweiten Radverkehrsnetz vorgestellt und die zugrunde liegenden Ansätze und Vorgaben

erläutert. Ziel war es, im Ergebnis ein flächendeckendes Radverkehrsnetz zur Anbindung landesweit bedeutsamer Ziele für den Alltags- und Freizeitradverkehr (Zielnetz) festzulegen. Der Netzentwurf wurde intensiv mit allen Beteiligten dahingehend diskutiert und weiterentwickelt. Die Teilnehmenden konnten in den gemeinsamen Austausch treten und ihre Anregungen direkt in die weitere Bearbeitung einbringen.



Abb. 2-1: Übersicht zur regionalen Aufteilung der Regionalkonferenzen

Im Rahmen der Diskussionen und Beteiligung wurde deutlich, dass die vorhandenen Verbindungen im touristischen Radverkehrsnetz (SaarRadland) nur bedingt für den Alltagsradverkehr geeignet sind. Demgegenüber waren die Akteure sich einig, dass eine Förderung des Alltagsradverkehrs im Saarland ein elementares Ziel der Fortschreibung des RVP sein muss.

Bei den Regionalkonferenzen wurden zahlreiche neue Verbindungen aufgezeigt, die insgesamt ein sehr engmaschiges Netz für den Alltagsradverkehr ergeben.

Im Anschluss an die Regionalkonferenzen wurden die gesammelten Anregungen geprüft und hinsichtlich der Alltagsrelevanz bewertet. Der neue Netzentwurf wurde mit dem Land intensiv abgestimmt, Netzhierarchien festgelegt und das Netz daraufhin finalisiert.

Ziel dieses Arbeitsschrittes war die Ableitung eines hierarchisch gestuften Zielnetzes für den Alltagsradverkehr im Saarland, das zusammen mit dem touristischen Netz das Radverkehrsnetz Saarland darstellen soll.

Das Zielnetz wird dabei in Strecken 1. Ordnung, die das landesweit relevante Radverkehrsnetz darstellen und Strecken 2. Ordnung, die diese auf regionaler Ebene verdichten, unterteilt.

2.2 Bestandserfassung und Anpassung bzw. Entwicklung der Datenbank

Zur Feststellung des Status Quo fand eine Bestandserfassung statt, bei der ausgewählte Netzbestandteile mit dem Rad befahren und zuvor abgestimmte Attribute zur Radverkehrsführung (siehe Kap. 4) vor Ort erfasst wurden. Die direkte Erfassung der Bestandsdaten vor Ort erfolgte für das landesweit relevante Radverkehrsnetz (Strecken 1. Ordnung). Weitere zur Einschätzung der Situation erforderliche Daten konnten aus der landesweiten Straßendatenbank bzw. der Datenbank des RVP 2011 entnommen werden. Letztere wurde seit 2011 durch den LfS sukzessive fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Erstellung des RVP 2011 aufgebaute Access-Datenbank wurde in Abstimmung mit dem LfS in ein Geodatenmodell transformiert. Dies dient dazu, den Bearbeitungsaufwand und die Anwenderfreundlichkeit im Hinblick auf die weitere Pflege und Aktualisierung der Daten zu optimieren. Alle erhobenen und recherchierten Daten wurden sukzessive in die Datenbank eingegeben.

Ziel dieses Arbeitsschrittes war die Entwicklung des Geodatenmodells unter QGIS sowie die Aktualisierung und Integration der Bestandsdaten zur Wegeinfrastruktur im landesweiten Radverkehrsnetz.

2.3 Ableitung Handlungsbedarf und Bedarfsplanung

Auf Basis aktueller Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, den Anforderungen gemäß geltender StVO sowie bestehender Regelwerke (z.B. ERA 2010 sowie deren Fortschreibung) wurden Standards für die Radwegeinfrastruktur im Saarland vereinbart, die zukünftig landesweit Anwendung finden sollen.

Auf Grundlage der in der Datenbank dokumentierten Streckendaten wurde durch Abgleich mit den landesweiten Standards ermittelt, auf welchen Streckenabschnitten ein Handlungsbedarf besteht. Der Handlungsbedarf wurde baulastträgerübergreifend aufgezeigt und anschließend nach Prioritäten gestuft. Auf Grundlage pauschalisierter Kostensätze erfolgte eine überschlägige Kostenschätzung zur Umsetzung der Maßnahmen. Alle erfassten und abgeleiteten Daten wurden in die Datenbank eingepflegt.

Zur Bewertung der Erforderlichkeit der Neuanlage straßenbegleitender Radwege sowie der Priorisierung dieser Maßnahmen wurde ein Verfahren entwickelt und abgestimmt. Daraus konnte eine übersichtliche Bedarfsplanung für den Neubau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen abgeleitet werden.

Ziel dieses Arbeitsschrittes war ein baulastträgerübergreifendes Maßnahmenkataster zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur im landesweiten Radverkehrsnetz sowie die Ableitung einer Bedarfsplanung für den Neubau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen.

2.4 Beteiligung

Die Fortschreibung des RVP 2011 erfolgte in stetiger und enger Abstimmung mit dem LfS sowie dem zuständigen Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Neben einem Auftakttermin fanden im Projektverlauf bei Bedarf Abstimmungen digitaler Art sowie Treffen in Präsenz statt.

Zum offiziellen Projektstart fand am 14. Januar 2021 eine digitale „Kick-Off-Veranstaltung“ statt, zu der die damalige Verkehrsministerin alle relevanten Akteure eingeladen hatte. Dort wurden u.a. Ziel und Vorgehensweise zur Fortschreibung des RVP erläutert und um Unterstützung der Kommunen (z.B. durch Bereitstellung von Daten zu kommunalen Netzen und Informationen über laufende Planungsvorhaben etc.) geworben.

Zu den Regionalkonferenzen im Juni 2021 (siehe Kap. 2.1) wurden alle Landkreise, der Regionalverband, Städte, Gemeinden und weitere relevante Akteure (z.B. Verbände, Träger öffentlicher Belange) eingeladen. Bei den Terminen waren nahezu alle Kommunen vertreten und konnten sich intensiv in die Netzabstimmung einbringen.

Zum Abschluss des Projektes wurden die Ergebnisse in einem landesweiten Abschlusstermin (Teilnahme entsprechend der Kick-Off-Veranstaltung) vorgestellt.

3 Netzkonzeption

Das im Rahmen der Fortschreibung des RVP entwickelte Radverkehrsnetz für den landesweiten Alltagsradverkehr hat zum Ziel, möglichst direkte, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den landesweiten Radverkehr aufzuzeigen. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet empfohlene Radverkehrsverbindungen zur Erreichung relevanter Ziele, die Radfahrenden nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfes möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Das landesweite Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr stellt das Grundgerüst der regionalen und kommunalen Netzplanung im Saarland dar. Vorhandene und zukünftig geplante kommunale Netze sollen dies ergänzen und verdichten.

Mit der Erstellung und sukzessiven Realisierung bzw. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht sowie
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung sowie Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs im Saarland bei und stellt eine zentrale Grundlage der Radverkehrsförderung dar.

Das landesweite Radverkehrsnetz baut grundsätzlich auf bestehenden Strukturen auf und wurde hinsichtlich der Anforderungen an den Alltagsradverkehr weiterentwickelt.

3.1 Bestehende Netzstrukturen

Bereits bestehende Netzstrukturen sind überwiegend im RVP 2011 dokumentiert bzw. wurden im Zuge der Erstellung des RVP 2011 entwickelt. Neben den vereinzelt alltagsorientierten Strukturen bildet hier vor allem das touristische Netz eine wichtige Ausgangsbasis zur Ableitung des landesweiten Radverkehrsnetzes.

3.1.1 Alltagsorientierte Netzstrukturen

Der Alltagsradverkehr besaß bisher lediglich in einzelnen Kommunen eine größere Bedeutung. Seit durch die rasch voranschreitende Elektrifizierung des Radverkehrs auch die Bewältigung größerer und topographisch bewegter Strecken ohne größere Kraftanstrengungen möglich ist, erlangen mittlerweile auch interkommunale Verbindungen eine steigende Bedeutung für den Radverkehr. Vorrangige Handlungsträger sind hier weiterhin die Städte und Gemeinden, die entsprechende kommunale Radverkehrsnetze schaffen können und dies vermehrt auch bereits tun. Für ein landesweites Radverkehrsnetz haben diese kommunalen Netze insoweit Bedeutung, als dass sie der Feinverteilung überörtlicher Wegeverbindungen im kommunalen Straßen- und Wegenetz dienen.

Für das landesweite Netz wurden drei mögliche Bestandteile von Alltagsverbindungen geprüft:

- **Strecken und Verbindungen aus dem RVP 2011**

Im RVP 2011 wurden zur Förderung des Alltagsradverkehrs „Netzverdichtungen“ benannt. Die Netzlänge dieser Verbindungen entspricht rund 530 km und bildet eine der Grundsäulen des Alltagsradnetzes. Bis auf vereinzelte Verbindungen, die im Rahmen der Plausibilitätsprüfung durch geeignetere Verbindungen ersetzt wurden, sind sämtliche „Netzverdichtungen“ des RVP 2011 im aktuellen landesweiten Radverkehrsnetz enthalten.

- **Radwege an klassifizierten Straßen**

Neben den „Netzverdichtungen“ bestehen noch weitere Radwege entlang klassifizierter Straßen (Bundes- und Landesstraßen), welche im RVP 2011 nicht in die Netzkonzeption eingebunden waren. Die Gesamtlänge dieser straßenbegleitenden Radwege entspricht rund 250 km, von denen rund 200 km im aktuellen landesweiten Radverkehrsnetz enthalten sind.

Selbstverständlich werden auch die übrigen 50 km straßenbegleitender Radwege weiterhin durch den LfS gepflegt und unterhalten.

- **Kreisweite und kommunale Netzstrukturen**

Im Rahmen der Beteiligung der Landkreise, Städte und Gemeinden konnten von insgesamt zwei Landkreisen sowie von 37 Städten und Gemeinden bereits

bestehende kommunale Konzeptionen und Anregungen in die landesweiten Überlegungen einbezogen werden. Des Weiteren wurden parallel zur Aufstellung des RVP laufende kommunale Konzepte bestmöglich berücksichtigt (z.B. Illingen, Marpingen, Saarlouis, Schiffweiler, Tholey). Die Einbeziehung kommunaler Netzstrukturen gewährleistet eine optimale Verzahnung von landesweitem Netz als Grundgerüst und den kommunalen bzw. kreisweiten Netzen als dessen Verdichtung.

3.1.2 Touristische Netzstrukturen (v.a. SaarRadland)

Zentraler Bestandteil des RVP 2011 ist das dort entwickelte „Basisnetz“, welches das seit vielen Jahren bestehende touristische Radwegenetz SaarRadland fortgeschrieben hat. Diese für den touristischen Radverkehr entwickelten Routen entsprechen zu großen Teilen nicht den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs, v.a. in Sachen Direktheit und Komfort. Auch binden sie überwiegend touristische Ziele an, die im Alltagsradverkehr eher weniger Relevanz besitzen.

Die Verbindungen wurden hinsichtlich ihrer Alltagstauglichkeit (v.a. Anbindung von Zielen) geprüft und einzelne Abschnitte (rund 260 km) wurden daraufhin in das landesweite Alltagsradverkehrsnetz integriert.

Die touristischen Radrouten bzw. das touristische Radverkehrsnetz SaarRadland sind zudem als eigenständige Netzkategorie Teil des neuen RVP.

3.2 Grundsätze eines landesweiten Alltagsnetzes Radverkehr

Bei der Netzentwicklung wurden folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Das landesweite Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz und soll entsprechend sukzessive, wo nötig und möglich, mit entsprechender Radinfrastruktur ausgestattet werden.
- Das landesweite Radverkehrsnetz bindet Ziele mit landesweiter bzw. kreisweiter Bedeutung an. Hierzu zählen Städte und Gemeinden, relevante öffentliche Einrichtungen, wichtige Bahnhöfe und ÖPNV-Haltestellen als intermodale Verknüpfungsstellen sowie touristische Ziele mit landesweiter Bedeutung.
- Das landesweite Radverkehrsnetz ist baulastträgerübergreifend konzipiert. Der Verlauf der Verbindungen führt in der Regel entlang alltagstauglicher Straßen und Wege im klassifizierten als auch im nicht klassifizierten Straßen- und Wegenetz.
- Das landesweite Radverkehrsnetz dient als Grundlage für die Bedarfsermittlung zum Lückenschluss und zur Verbesserung straßenbegleitender Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen.

- Das landesweite Radverkehrsnetz enthält Verbindungen mit sowohl landesweiter als auch interkommunaler Funktion und ist deshalb in zwei Ordnungsstufen unterteilt.
- Das landesweite Radverkehrsnetz kann und sollte auf kommunaler Ebene durch entsprechende Konzeptionen und Netzstrukturen weiter verdichtet werden. Bestehende kommunale Netzkonzeptionen sollen das landesweite Radverkehrsnetz als Grundlage übernehmen und können – falls erforderlich – kleinräumige Anpassungen vorschlagen, um eine optimale Verzahnung zu garantieren.
Nötige Anpassungen sind mit dem LfS abzustimmen.
- Die Netzkonzeption stellt kein statisches Gebilde dar, sondern sollte stetig an die aktuellen Anforderungen bzw. neuen Überlegungen und Konzeptionen angepasst werden.
- Das landesweite Radverkehrsnetz verläuft überwiegend auf bestehenden Straßen und Wegen.
- Zur Berücksichtigung des touristischen Verkehrs wird das touristische Radverkehrsnetz SaarRadland an möglichst vielen Stellen angebunden bzw. identisch geführt.
Dabei werden an geeigneten Stellen auch Netzabschnitte des Alltagsradverkehrs mit denen des touristischen Radverkehrs gebündelt, um vorhandene Ressourcen bzw. Synergiewirkungen bei Ausbau und Unterhalt optimal zu nutzen.
- Grenzüberschreitungen in benachbarte (Bundes)Länder werden berücksichtigt.

Die Verbindungen des Radverkehrsnetzes sollen nach der Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfs (s. Kap. 5) dem Radverkehr einen optimalen Fahrkomfort und größtmögliche Sicherheit bieten.

3.3 Entwicklung und Struktur des Radverkehrsnetzes

Die Entwicklung des landesweiten Radverkehrsnetzes startete mit der Herleitung wichtiger überregionaler Verbindungen für den Alltagsradverkehr. Zentrales Element für die Herleitung war ein idealtypisches Wunschliniennetz, basierend auf dem Konzept der Zentralen Orte. Diese werden durch den Landesentwicklungsplan (Teilabschnitt „Siedlung“, 2006) festgelegt. Demnach bestehen im Saarland 12 Ober- und Mittelzentren (Tab. 3-1) sowie 40 Grundzentren (Tab. 3-2).

Stadt	Landkreis/Regionalverband	Versorgungsfunktion
Saarbrücken	Saarbrücken	Oberzentrum
Blieskastel	Saarpfalz-Kreis	Mittelzentrum
Dillingen	Saarlouis	Mittelzentrum
Homburg	Saarpfalz-Kreis	Mittelzentrum
Lebach	Saarlouis	Mittelzentrum
Merzig	Merzig-Wadern	Mittelzentrum
Neunkirchen	Neunkirchen	Mittelzentrum
Saarlouis	Saarlouis	Mittelzentrum
St. Ingbert	Saarpfalz-Kreis	Mittelzentrum
St. Wendel	St. Wendel	Mittelzentrum
Völklingen	Saarbrücken	Mittelzentrum
Wadern	Merzig-Wadern	Mittelzentrum

Tab. 3-1: Ober- und Mittelzentren des Saarlandes gem. Landesentwicklungsplan (2006)

Landkreis/Regionalverband	Zugeordnete Grundzentren
Landkreis Merzig-Wadern	Beckingen, Losheim am See, Mettlach, Perl, Weiskirchen
Saarpfalz-Kreis	Kirkel, Gersheim, Bexbach, Mandelbachtal
Landkreis Neunkirchen	Ottweiler, Eppelborn, Illingen, Merchweiler, Schiffweiler, Spiesen-Elversberg
Landkreis Saarlouis	Bous, Ensdorf, Nalbach, Rehlingen-Siersburg, Saarwellingen, Schmelz, Schwalbach, Überherrn, Wadgassen, Wallerfangen
Landkreis St. Wendel	Freisen, Marpingen, Namborn, Nohfelden, Nonnweiler, Oberthal, Tholey
Regionalverband Saarbrücken	Friedrichsthal, Püttlingen, Sulzbach, Großrosseln, Heusweiler, Kleinblittersdorf, Quierschied, Riegelsberg

Tab. 3-2: Grundzentren gem. Landesentwicklungsplan (2006)

Weiterhin von Bedeutung für den Alltagsradverkehr sind die Bahnhöfe, sonstigen Zughaltepunkte und wichtige Haltepunkte des ÖPNV, sofern diese Netzrelevanz haben und regelmäßig bedient werden. Durch die Anbindung dieser kann eine intermodale Verknüpfung erfolgen, was vor allem in eher ländlich geprägten Regionen das Mobilitätsverhalten beeinflussen kann.

Als weitere Ziele werden die bedeutendsten touristischen Ziele im Saarland mit dargestellt, welche bereits im RVP 2011 als „Top 108-Ziele“⁹ definiert wurden.

Alle für das Landesnetz relevanten Ziele des Alltagsradverkehrs sind in den Übersichtsplänen verortet und entsprechend ihrer Funktion symbolisiert (vgl. Abb. 3-1).

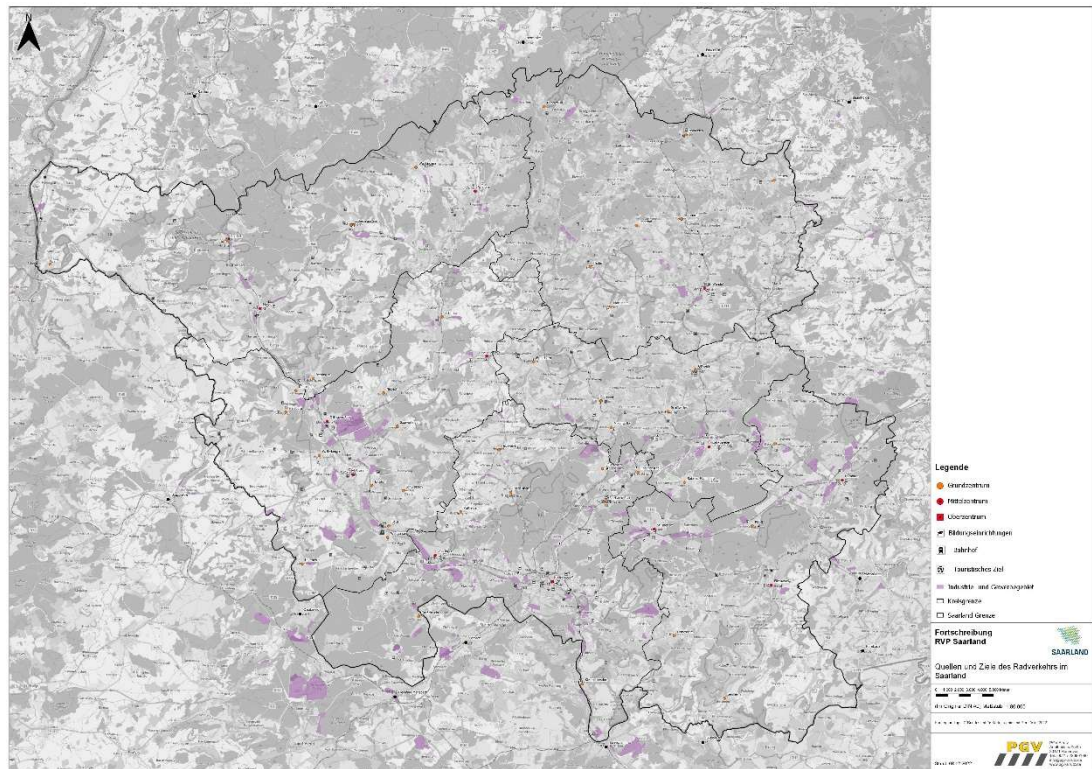


Abb. 3-1: Quellen und Ziele des Radverkehrs im Saarland

⁹ Diese Liste wurde zum RVP 2011 anhand eines Punkteschemas erarbeitet, um landwirtschaftliche, kulturelle, freizeitbezogene und sonstige Sehenswürdigkeiten des Landes zu identifizieren. Die Liste enthält insgesamt 108 Ziele.

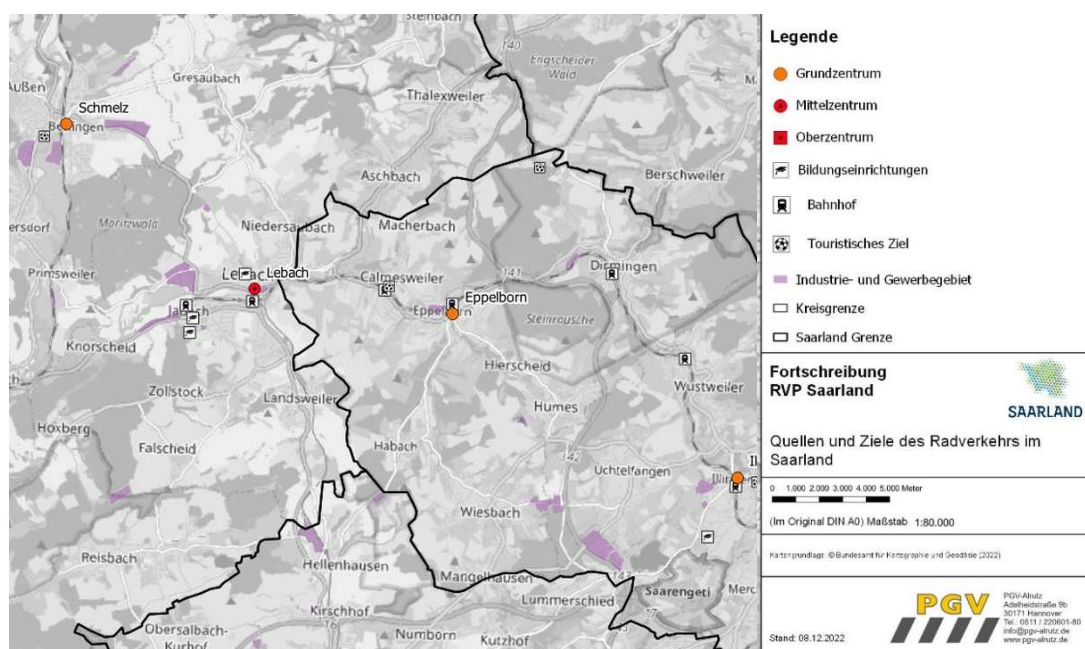


Abb. 3-2: Auszug aus dem Übersichtsplan zu Quellen und Ziele des Radverkehrs im Saarland

Zur Plausibilitätsprüfung und Weiterentwicklung der bestehenden Netzstrukturen in Hinblick auf den Alltagsradverkehr wurde ein Wunschliniennetz erstellt, welches die idealtypischen Verbindungen zwischen den ermittelten Zielen - zunächst ohne Berücksichtigung der konkreten Straßenverläufe – darstellt (vgl. Abb. 3-3).

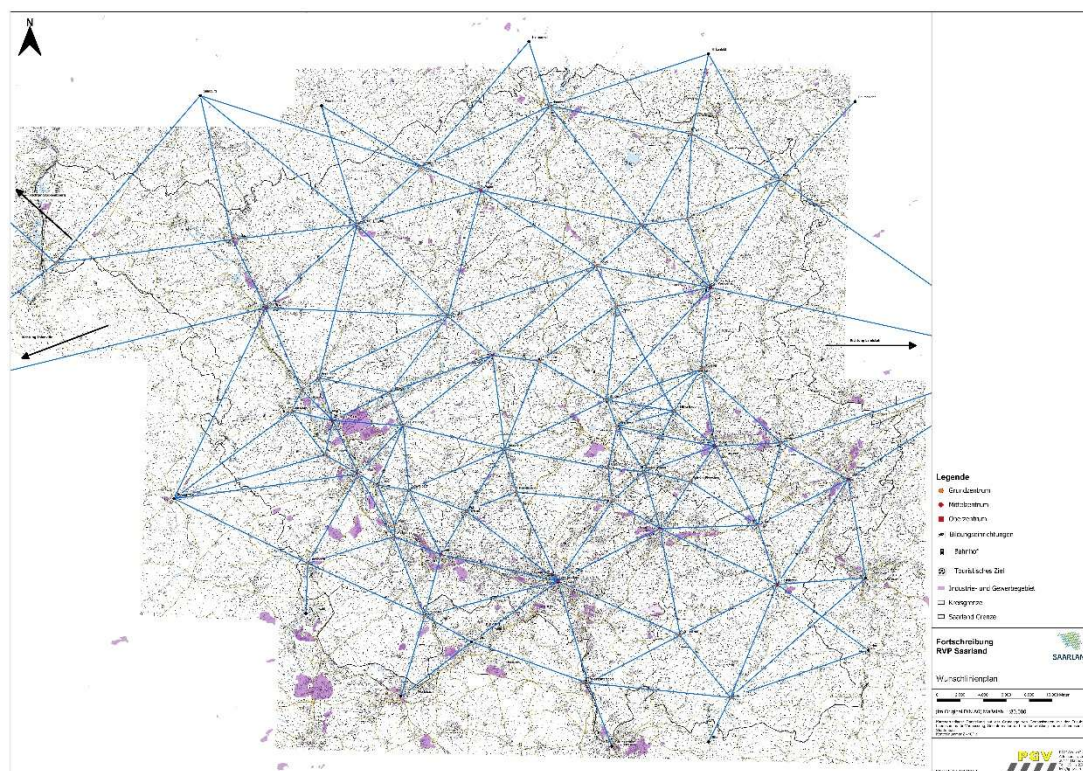


Abb. 3-3: Wunschliniennetz

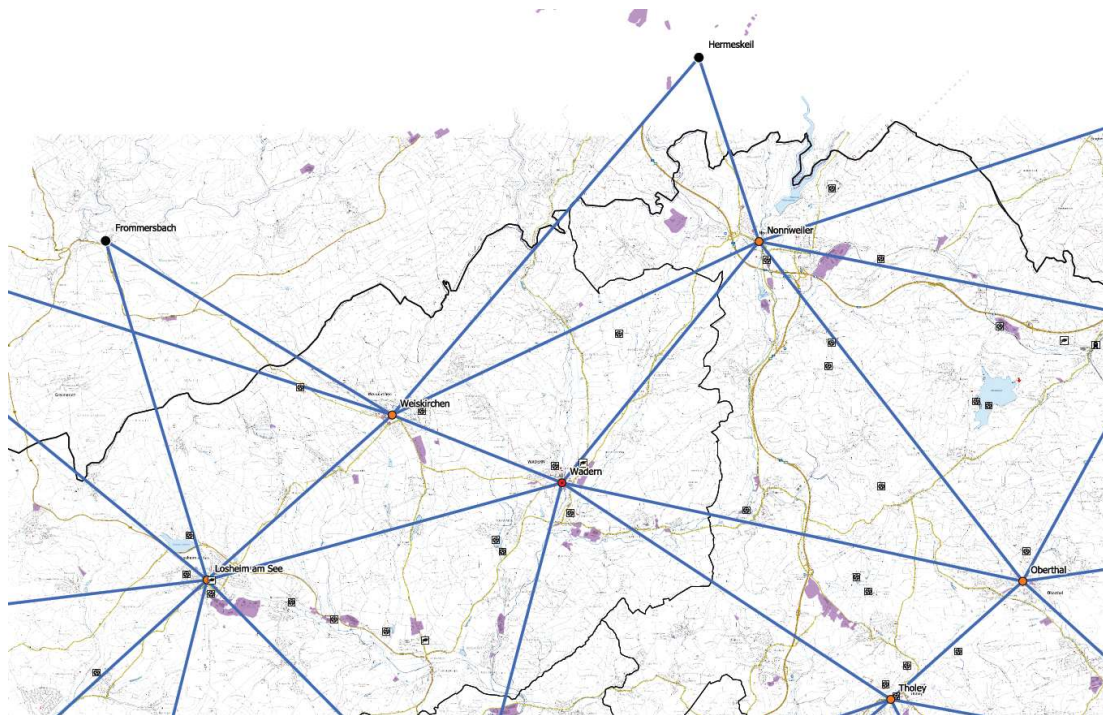


Abb. 3-4: Auszug aus dem Wunschlinienplan

Das Wunschliniennetz, das in Form eines Arbeitsplanes erstellt wurde, berücksichtigt im Sinne einer praxisorientierten Planungsgrundlage soweit möglich bereits linienhafte Barrieren und die sich daraus ergebenden „Zwangspunkte“. Die Wunschlinien laufen in den Städten und Gemeinden sternförmig zusammen. Tangentiale Wunschlinien verbinden darüber hinaus v.a. die in der Nähe der Landesgrenze liegenden äußeren Kommunen.

Da die wichtigen Bahnhöfe in der Regel in den zentralen Orten liegen, erzeugen sie zumeist keine eigenständigen überörtlichen Wunschlinien. Ihre Anbindung ist in der Regel Aufgabe der Feinverteilung auf kommunaler Ebene.

Nicht systematisch in das Wunschliniennetz eingebunden sind die Ziele der „Top 108-Liste“ der Sehenswürdigkeiten, da das Wunschliniensystem insbesondere zur Herleitung und Prüfung der Netzverbindungen für den Alltagsradverkehr dienen soll. Außerdem liegen die wichtigsten touristischen Ziele oft innerhalb der zentralen Orte bzw. werden durch die touristischen Routen des Netzes direkt oder über Abstecher angebunden.

Das entwickelte Wunschliniennetz wurde mit der projektbegleitenden Lenkungsgruppe abgestimmt und anschließend bestmöglich auf bestehende Straßen und Wege umgelegt. Durch diese Umlegung der idealisierten Verbindungen entstand ein erster Netzentwurf für das landesweite Radverkehrsnetz. Dieser Netzentwurf bildete die Grundlage für die weitere Beteiligung der Landkreise, Städte, Gemeinden, Verbänden und der Träger öffentlicher Belange (vgl. Kap. 2.4).

Als Ergebnis der intensiven Beteiligungs- und Abstimmungsprozesse sowie der Plausibilitätsprüfung der eingegangenen Vorschläge und bestehender Konzeptionen

wurde der erste Netzentwurf zu einem Prüfnetz für die Erhebungen weiterentwickelt. Dieses Prüfnetz bindet nahezu sämtliche Quell- und Zielorte des Radverkehrs an.

Das landesweite Radverkehrsnetz ist das Grundgerüst der Netzplanung im Saarland auf regionaler sowie kommunaler Ebene. Um die unterschiedlichen Funktionen des Landesnetzes darzustellen, erfolgte in Anlehnung an das saarländische Straßennetz eine Hierarchisierung in Verbindungen 1. Ordnung (überregionale Verbindungen) und 2. Ordnung (kreisweite Verbindungen). Die Kriterien für die Klassifizierung wurden in der Lenkungsrunde des Projektes entwickelt und abgestimmt.

Die Routen der 1. Ordnung bilden ein lückenloses Netz für das gesamte Saarland und stellen die wichtigsten interkommunalen und regionalen Verbindungen dar. Sie sind aus den Wunschlinien zwischen den relevanten Städten abgeleitet.

Die Routen der 2. Ordnung übernehmen vielerorts die Aufgabe von Verbindungen auf Kreis- oder Gemeindeebene. Hierdurch wird sichergestellt, dass auch ländlichere Räume und nicht auf den Wunschlinien liegende Städte und Gemeinden bestmöglich eingebunden werden.

Das touristische Basisnetz SaarRadland stellt eine Sonderform in dieser Hierarchisierung dar. Für einzelne Strecken werden zukünftig auch höhere Radpotenziale erwartet, so dass hier neben diesem „Basisnetz“¹⁰ langfristig auch Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen definiert werden könnten.

Exkurs: RSV und RVR

Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) sind Verbindungen innerhalb von Radverkehrsnetzen, die den Zweck haben, bedeutende Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs im Entfernungsbereich von etwa 5 km bis über 20 km für den Radverkehr zu erschließen. Beide Verbindungen stellen keine eigene Führungsform des Radverkehrs dar, sondern verwenden und kombinieren unterschiedliche Führungsformen. Vor dem Hintergrund einer stark steigenden Bedeutung von Elektrofahrrädern können auch neue Nutzerpotenziale für das Radfahren über vergleichsweise längere Distanzen erschlossen werden.

Für RVR bestehen keine zahlenmäßig definierten Anforderungen hinsichtlich Potenzial und Länge. Sie sollten jedoch auch eine hohe Radverkehrsstärke erreichen und eine eigenständige Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz besitzen.

¹⁰ Die Hierarchiestufen entsprechen der aktuellen Klassifikation der neuen Regelwerke (ERA, Entwurf 2023 und H RSV 2021).

Das zukünftige landesweite Radverkehrsnetz umfasst eine Länge von rund 1.850 km, von denen 1.160 km (63 %) auf Verbindungen 1. Ordnung und 690 km (37 %) auf die der 2. Ordnung entfallen. Es bindet neben den wichtigen Zielen innerhalb des Saarlandes auch die benachbarten Staaten und Bundesländer an (vgl. Abb. 3-5).

Neben dem Alltagsradverkehrsnetz wurde auch das bestehende landesweite touristische Netz SaarRadland digital bearbeitet, sodass es auf gleichem technischem Stand wie das Alltagsnetz ist. Beide Netze liegen in einem gemeinsamen Geodatenmodell vor, sodass ebenfalls eine einfache Bearbeitung und Fortschreibung des touristischen Netzes gewährleistet werden kann (vgl. Kap. 4.2.1).

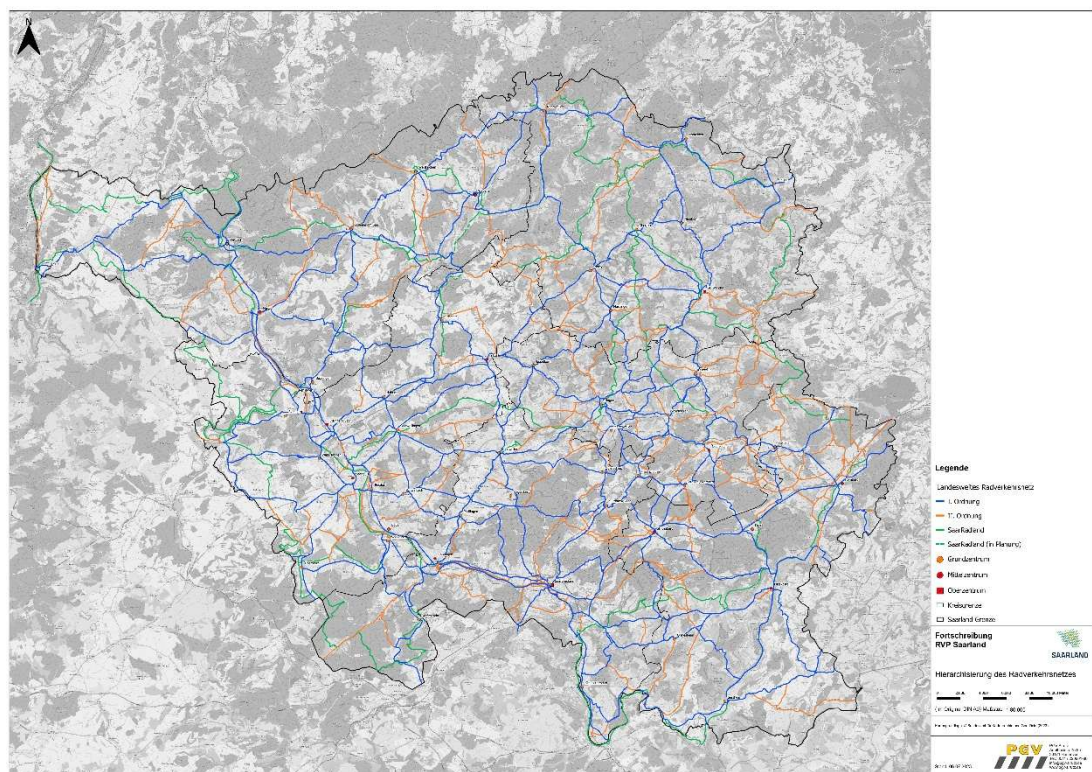


Abb. 3-5: Landesweites Radverkehrsnetz des Saarlands (inkl. SaarRadland)

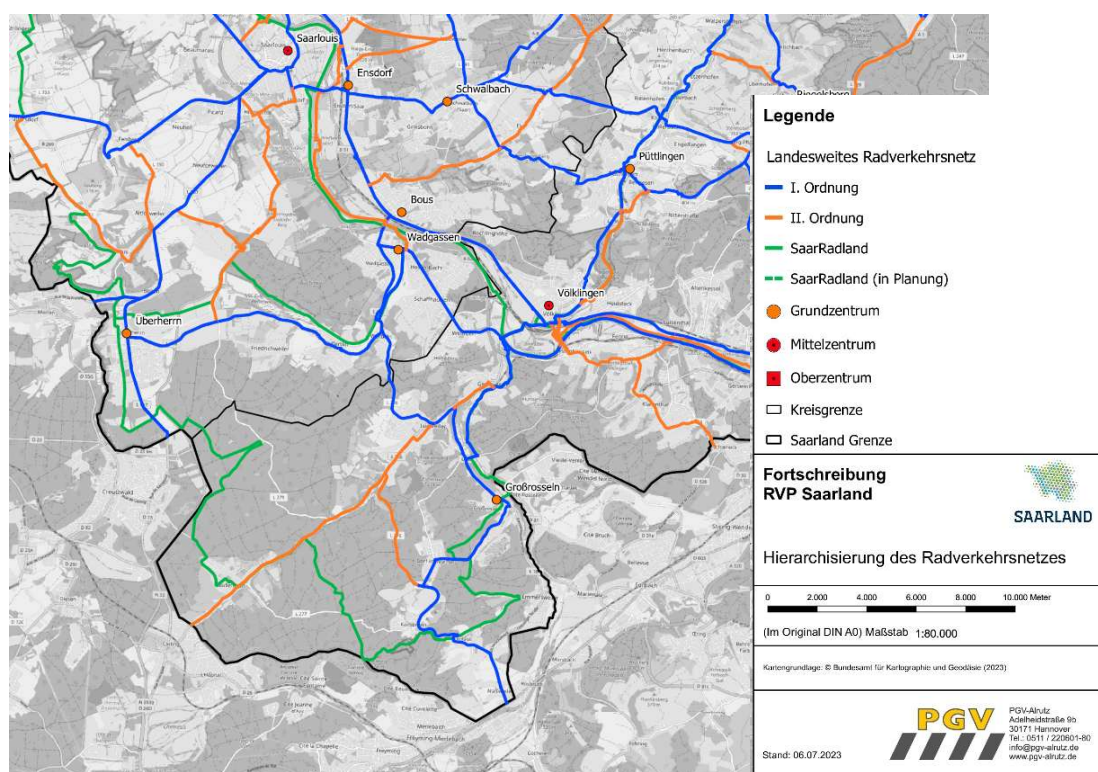


Abb. 3-6: Auszug aus dem Übersichtsplan zum landesweiten Radverkehrsnetz des Saarlandes

Das vorliegende Radverkehrsnetz kennzeichnet den Stand von 2021/2022. Es gibt die wesentliche Grundstruktur für die Entwicklung des Radverkehrs der nächsten Jahre vor. Es darf jedoch keineswegs als statisch betrachtet werden. Neue verkehrliche Vorhaben oder städtebauliche Entwicklungen, auch wenn sie zunächst ohne primären Zusammenhang mit dem Radverkehr stehen, können neue Handlungsoptionen eröffnen oder Führungsanpassungen erfordern. Kleinräumige Veränderungen des Verlaufs, z.B. durch kommunale Maßnahmen im Straßennetz, können sich ergeben, sind zu dokumentieren und bei einer Fortschreibung zu berücksichtigen (vgl. Kap. 4.2.2).

Eine generelle Überprüfung und Fortschreibung des Netzes werden regelmäßig angestrebt.

4 Ermittlung Wegequalitäten

Zur Ermittlung der vorhandenen Wegequalitäten für den Radverkehr im landesweiten Radverkehrsnetz erfolgte eine Bestandserfassung mit dem Rad sowie die Recherche weiterer radrelevanter Informationen. Alle Daten wurden in einer digitalen Datenbank zusammengestellt. Im Abgleich mit den Zielstandards (siehe Kap. 5.2) wurden der Handlungsbedarf und Lösungsansätze aufgezeigt und ebenfalls in die Datenbank integriert.

Auf Basis dieser umfangreichen Datenbank können GIS-Anwendungen erzeugt oder Planungen vor Ort unterstützt werden.

4.1 Vorgehen Bestandserfassung und Bewertung

Die bestehenden Radwege im Zuge klassifizierter Straßen auf Verbindungen der 1. Ordnung, sowie Abschnitte entlang kommunaler Straßen der 1. Ordnung wurden im Frühjahr/Sommer 2022 von geschultem Personal mit dem Fahrrad anhand abgestimmter Attribute befahren und der vorgefundene Bestand erfasst. Die Aufnahme des Bestands zur Radverkehrsinfrastruktur sowie erste Einordnungen punktueller Mängel und Konfliktstellen erfolgten mithilfe digitaler Checklisten, welche über ein mobiles Geoinformationssystem direkt vor Ort ausgefüllt wurden. Zusätzlich wurde eine detaillierte Fotodokumentation mit GPS-Kameras durchgeführt, sodass der Bestand sowie die Mängel im Anschluss direkt verortet werden konnten.

Generelle Aspekte, die nicht vor Ort erfasst werden konnten (z.B. Kfz-Stärken, Baulastträger) wurden im Nachgang in das System eingepflegt.

Bereits vor Ort wurden die Strecken in unterschiedliche Bewertungsabschnitte eingeteilt. Ein Bewertungsabschnitt umfasst dabei eine Radverkehrsführung in einheitlicher Charakteristik. Bei Änderung grundlegender Merkmale (Radverkehrsführung, Straßencharakter, Ortslage, Klassifizierung etc.) wurde ein neuer Abschnitt gebildet. Abschnitte entlang einer klassifizierten Straße, die in einer Baulast liegen, wurden nicht an den Gemeindegrenzen getrennt.

Bei beidseitig vorhandener Radverkehrsinfrastruktur (z.B. richtungstreue Radwege auf beiden Seiten) wurden die entsprechenden Abschnitte in beide Richtungen befahren und dokumentiert.

Alle weiteren Verbindungen der 1. Ordnung, welche entlang klassifizierter Straßen aktuell keine Radverkehrsanlage vorweisen, wurden anhand der Ortslage, der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke, sowie der zulässigen Geschwindigkeit beurteilt. Die hierfür notwendigen Daten wurden durch den LfS bereitgestellt.

Im Nachgang der Befahrung erfolgte eine Plausibilitätsprüfung der erfassten Daten, die Bewertung des vor Ort erfassten Bestands sowie die Ableitung des ggf. nötigen Handlungsbedarfs zur Ertüchtigung der Verbindung. Den Maßstab für die Bestandsbewertung und die Ableitung des Handlungsbedarfs stellen die mit der projektbegleitenden Lenkungsgruppe abgestimmten Qualitätsstandards dar (vgl. Kap. 5.2).

4.2 Datenbank, Geodatenmodell

Alle erhobenen Daten zur Wegeinfrastruktur, den festgestellten Mängeln sowie die abgeleiteten Handlungsbedarfe sind in einer digitalen Datenbank zusammengeführt. Die Datenbank liegt im Geopackage der Linien des Radverkehrsnetzes als Attributtabelle vor. Hierdurch sind jedem Abschnitt direkt alle Attribute zugeordnet und lassen sich ohne großen technischen Aufwand bearbeiten, filtern oder betrachten. Zusätzlich zu den im Jahr 2022 erhobenen Daten wurden auch die Erhebungsdaten für das SaarRadland mit in die Datenbank integriert, sodass als Ergebnis eine einzige

Datenbank vorliegt, in welcher alle bisher gesammelten Radverkehrsdaten gebündelt vorliegen.

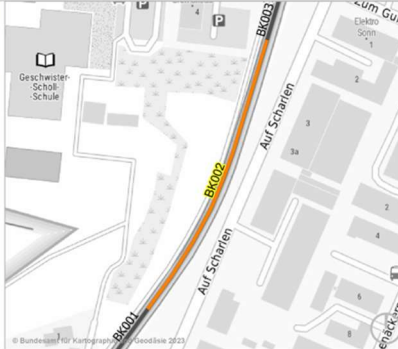
4.2.1 Struktur und Aufbau

Die Datenbank besteht in ihrer Grundstruktur aus der Attributtabelle der georeferenzierten Linien des Radverkehrsnetzes, in der alle Bestandsdaten sowie Aussagen zu festgestellten Mängeln bzw. die abgeleiteten Maßnahmen aufgeführt sind. Alle Informationen zu einem Bewertungsabschnitt sind jeweils in einer Zeile aufgeführt.

Durch die Verknüpfung der erhobenen Daten mit den georeferenzierten Linien im GIS-System können für jeden Abschnitt separate Maßnahmendatenblätter (pdf-Format) ausgegeben werden. Für jeden Abschnitt finden sich relevante Daten auf einem jeweils einseitigen Maßnahmendatenblatt. Die Inhalte des Datenblattes geben zum einen die Bestandssituation wieder, zeigen aber auch die Mängel und Handlungsempfehlungen auf (Abb. 4-1). Zudem ist zur einfacheren Verortung des Abschnitts mindestens ein Foto, sowie ein Ausschnitt aus dem Netzplan hinterlegt.

Gemeinde Blieskastel
L 105 | BK 002





Allgemein		Bestand	
Strecke von	B 423	Breite	RVA: 2,30 m - STS: 1,80 m
Strecke bis	Ortsausgang Blieskastel	Belag & Zustand	Asphalt - gut
Länge	390 m	ruhender Verkehr	nicht vorhanden
Klassifizierung	Landesstraße	zul. Geschw.	60 km/h
Ortslage	innerorts (außerortscharakter)	DTV	7.800 Kfz/Tag
Baulastträger	LfS		
Führungsform	Westseite: gem. Geh-/ Radweg (Z 240) in Zweirichtungsführung		
Problemstellung	Radverkehrsanlage im Mindeststandard		
Planung			
Maßnahme	Kein Handlungsbedarf. Langfristiger Ausbau gemäß Standards auf 2,50 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen.		
Kosten	-		
Priorität	-		

Stand 31.07.2023
Fortschreibung Radverkehrsplan Saarland



Abb. 4-1: Beispiel: Maßnahmendatenblatt des Abschnitts BK 002 (Gemeinde Blieskastel)

Insgesamt sind in der Datenbank über 4.000 bewertete Abschnitte enthalten. Diese teilen sich auf in 2.293 Abschnitte für das entwickelte Alltagsnetz der 1. Ordnung, welche 2022 geprüft wurden, sowie 1.807 Abschnitte des SaarRadlands, welche im Jahr 2010 geprüft und bewertet wurden. Für die neuen Abschnitte der Strecken 2. Ordnung sind aktuell nur Platzhalter in der Datenbank enthalten, da hier keine aktuellen Daten zum Bestand vorliegen. Lediglich die Daten für 144 Abschnitte, welche in kommunalen Radverkehrskonzepten von PGV-Alrutz aktuell beplant wurden, konnten in der Datenbank eingepflegt werden.

Ein Filtern nach Attributen wie zum Beispiel Kommune oder Straßenkategorie ist möglich.

Datenerfassung und Grundzüge der Datenbank

Jeder Abschnitt der Datenbank hat eine eigene Abschnittsnummer erhalten, die auf die Zugehörigkeit zur Kommune schließen lässt (Abschnitt „LB005“ liegt innerhalb des Gemeindegebiets Lebach im Landkreis Saarlouis) (Abb. 4-2). Diese Abschnittsnummer findet sich auch im Geopackage zum landesweiten Radverkehrsnetz wieder. Die Verortung kann somit über die Abschnittsnummer im GIS sowie über die in der Datenbank integrierte Beschreibung des Abschnitts (Straßenname, Lage) stattfinden.

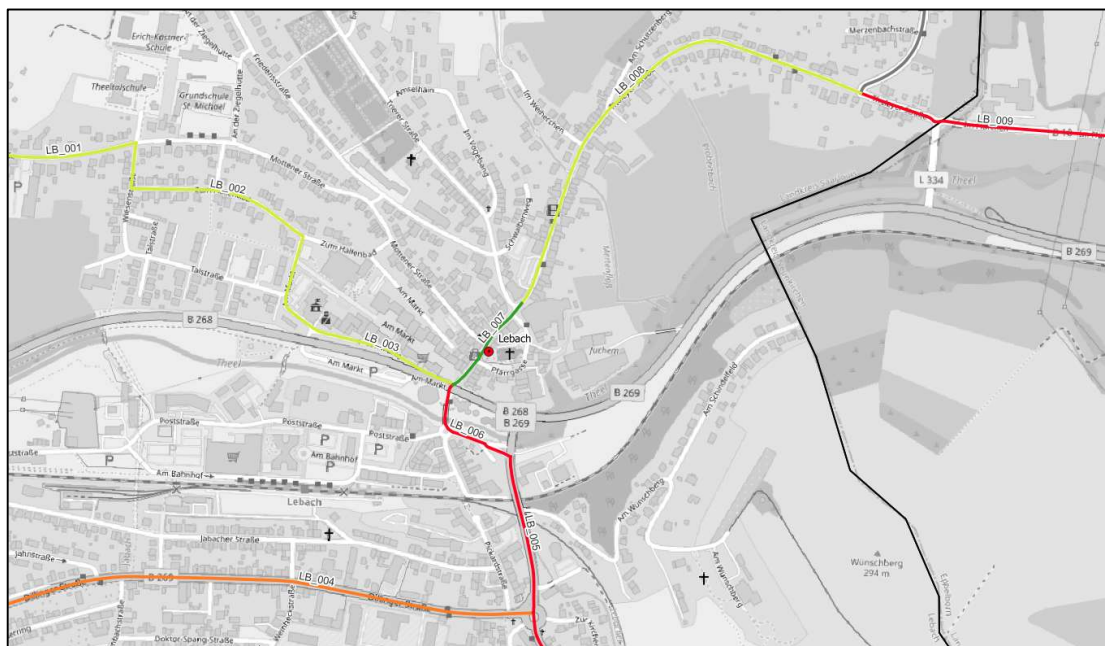


Abb. 4-2: Ausschnitt aus dem Netzplan mit Abschnittsnummer (Bsp. Lebach mit der Abschnittskennung LB)

Alle vor Ort aufgenommenen Bestandsdaten (u.a. Straßenkategorie, Art der Radverkehrsführung, Breite der Radverkehrsanlage, Belag) wurden in die Datenbank übertragen und durch weitere Daten (z.B. Kfz-Stärken) ergänzt.

Neben den Lage- und Bestandsdaten sind in der Datenbank auch die sich aus dem Bestand ergebenden Mängel aufgeführt. Möglichst automatisiert wurden die

Handlungsempfehlungen für die Strecken mit festgestellten Mängeln abgeleitet. So kann z.B. der Mangel „Radverkehrsanlage in unzureichender Breite“ anhand der Bestandsbreite sowie der Ortslage und der Qualitätsstandards (vgl. Kap. 5.2) ermittelt werden. Weitere Mängel (z.B. fehlende subjektive Sicherheit) wurden manuell, auf Basis der Beobachtungen und Einschätzungen vor Ort, ergänzt.

Die automatisierten Empfehlungen wurden abschließend auf Plausibilität geprüft und bei Bedarf, z.B. bei offensichtlich geringen Flächenverfügbarkeiten durch geringe Straßenraumquerschnitte im Bestand, angepasst.

4.2.2 Hinweise zur Nutzung der Datenbank

Die im Rahmen der Fortschreibung des RVP erstellte Datenbank wurde fortschreibungsfähig konzipiert und an den LfS zur weiteren Pflege übergeben. Alle Daten für die Strecken der 1. Ordnung stellen den Stand zum Zeitpunkt der Erhebungen im Jahr 2022 dar. Für die Strecken der 2. Ordnung wurden nur Platzhalter in der Datenbank eingefügt, welche es sukzessive zu füllen gilt.

Neben den Daten, welche im Rahmen der Fortschreibung des RVP erhoben wurden, wurden bereits Daten aus aktuell erstellten kommunalen Netzkonzeptionen bezüglich der Verbindungen der 1. und der 2. Ordnung in die Datenbank eingespeist. Dies erfolgte für die Kommunen Illingen, Marpingen, Saarlouis, Schiffweiler und Tholey.

Des Weiteren wurde die bestehende Datenbank für das SaarRadland vollumfänglich transformiert und integriert, sodass auch die bereits aus dem RVP 2011 bestehenden Daten im neuen GIS-System nutzbar sind. Die unterschiedlichen Datenbanken sind über diverse vorangelegte Filter und Abfragen so gestaltet, dass die spätere Pflege der Daten mit möglichst wenig Aufwand erfolgen kann.

Um die Visualisierung der Datensätze zu vereinheitlichen, wurden im GIS-System verschiedene Layouts angelegt, welche ebenfalls über Abfragen steuerbar sind. Hierdurch lassen sich relativ einfach und ohne großen Zeitaufwand thematische Karten erstellen.

Um das technische Know-How zur Nutzung der Datenbank und des angefertigten GIS-Systems an den LfS weiterzugeben, werden nach Abschluss des Projektes Schulungen durch die Gutachter durchgeführt.

4.3 Ergebnisse Bestandsaufnahme im Radverkehrsnetz

Das landesweite Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr umfasst eine Gesamtlänge von rund 1.850 km aufgeteilt auf ca. 1.160 km im Netz der 1. Ordnung und 690 km in der 2. Ordnung. Wie bereits in Kapitel 4.1 beschrieben, wurden im Rahmen der Fortschreibung des RVP tiefergehend die Strecken der 1. Ordnung geprüft und bewertet.

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich daher auf das Radverkehrsnetz 1. Ordnung im Stand zur Zeit der Befahrungen (Frühjahr/Sommer 2022).

Die Strecken der 1. Ordnung verteilen sich zu rund 45 % auf Strecken außerorts und rund 55 % innerorts (inkl. Strecken mit Außerortscharakter). Die bei der Bestandsaufnahme dokumentierten Führungsformen des Radverkehrs unterscheiden sich hierbei nur geringfügig zwischen Führungen innerorts und außerorts.

Im Innerortsbereich wird der Radverkehr auf über 80 % der Abschnitte im Mischverkehr mit Kfz geführt. Die darüber hinaus bestehenden Radverkehrsanlagen sind zum großen Teil gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr im Einrichtungsbetrieb, dabei zu einem großen Anteil als benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege (4,4 %) und in deutlich geringerem Umfang als für den Radverkehr freigegebene Gehwege (1,1 %). Zweirichtungsführungen des Radverkehrs wurden hingegen nur sehr selten vorgefunden in Form von baulichen Radwegen (0,2 %), gemeinsamen Geh- und Radwegen (3,6 %) und für Radverkehr freigegebenen Gehwegen (0,9 %). Auch Markierungslösungen, welche vor allem in dicht bebauten Siedlungen eine Alternative zur klassischen baulichen Radverkehrsanlage darstellen, wurden nur in geringem Maß vorgefunden (Schutzstreifen 1,0 %, Radfahrstreifen 1,1 %). Alle weiteren vorgefundenen Führungsformen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Radverkehrsführung innerorts (inkl. Außerortscharakter)	Länge in km	Anteil
Mischverkehr	549,8 km	84,2 %
Baulicher Radweg (1-Richtung)	5,4 km	0,8 %
Baulicher Radweg (2-Richtung)	1,0 km	0,2 %
gemeinsamer Geh-/ Radweg (1-Richtung)	28,4 km	4,4 %
gemeinsamer Geh-/ Radweg (2-Richtung)	23,5 km	3,6 %
Gehweg, RV frei (1-Richtung)	7,2 km	1,1 %
Gehweg, RV frei (2-Richtung)	6,1 km	0,9 %
Radfahrstreifen	7,2 km	1,1 %
Schutzstreifen	6,8 km	1,0 %
straßenunabhängige Wegeverbindung	12,8 km	2,0 %
Wirtschaftsweg	2,2 km	0,3 %
Fahrradstraße & Fahrradzone	0,4 km	0,1 %
Fußgängerzone	0,8 km	0,1 %
Gehweg	0,1 km	>0,1 %
Unklar aufgrund von Baustellensituation	1,1 km	0,2 %
Gesamt	652,8 km	100 %

Tab. 4-1: Übersicht Radverkehrsführungen innerorts - Bestand (Stand Dezember 2022)

In außerörtlichen Bereichen wird der Radverkehr ebenfalls in über der Hälfte der Verbindungen im Mischverkehr geführt (59,0 %). Ein weiterer großer Teil der Verbindungen wird auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Einrichtungsbetrieb (10,9 %) und im Zweirichtungsbetrieb geführt (9,7 %) geführt. Weitere Führungsformen sind straßenunabhängige Wegeverbindungen (7,8 %) und Wirtschaftswege (6,3 %).

Radverkehrsführung außerorts	Länge in km	Anteil
Mischverkehr	299,3 km	59,0 %
Baulicher Radweg (1-Richtung)	1,4 km	0,3 %
Baulicher Radweg (2-Richtung)	3,2 km	0,6 %
gemeinsamer Geh-/ Radweg (1-Richtung)	55,4 km	10,9 %
gemeinsamer Geh-/ Radweg (2-Richtung)	49,4 km	9,7 %
Gehweg, RV frei (1-Richtung)	13,4 km	2,6 %
Gehweg, RV frei (2-Richtung)	8,8 km	1,7 %
Radfahrstreifen	3,0 km	0,6 %
Schutzstreifen	1,1 km	0,2 %
straßenunabhängige Wegeverbindung	39,7 km	7,8 %
Wirtschaftsweg	31,9 km	6,3 %
Fahrradstraße	0,3 km	0,1 %
Gesamt	506,9 km	100 %

Tab. 4-2 Übersicht Radverkehrsführungen außerorts – Bestand (Stand Dezember 2022)

Insgesamt beträgt die Länge der Mischverkehrsführungen im Radverkehrsnetz der 1. Ordnung rund 849 km (72,6 %). Dabei wird der Radverkehr im Zuge von Bundesstraßen auf rund 103 km im Mischverkehr geführt, im Zuge von Landesstraßen auf rund 626 km und im Zuge von Gemeindestraßen auf einer Länge von rund 120 km.

5 Handlungskonzept Wegeinfrastruktur

Der Radverkehr soll im Zuge des landesweiten Radverkehrsnetzes insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z.B. ERA 2010) sowie deren Fortschreibung zu berücksichtigen.

Die Richtlinien und rechtlichen Vorgaben bilden die Grundlage für die Qualitätsstandards sowie den festgestellten Handlungsbedarf.

5.1 Aktuelle Aussagen der Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)

oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Auch der aktuelle Nationale Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung legt die Vorteile einer Förderung des Radverkehrs dar und leitet daraus Visionen und Ziele für das „Fahrradland Deutschland 2030“ ab.

Sowohl die **ERA** als auch die **RASt** und die **RAL** befinden sich derzeit in Überarbeitung. Bei der Aktualisierung werden die Aspekte einer kapazitätsorientierten Radverkehrsplanung bezüglich der Zunahme der Nutzung von Rädern mit Elektrounterstützung, die zunehmende Länge an zurückgelegten Strecken sowie die insgesamt zunehmende Nutzung des Rades im Alltagsradverkehr berücksichtigt. Auch der höhere Platzbedarf in Bezug auf die Verbreitung von Lasten- und Transporträdern findet dabei Berücksichtigung.

Im Vorfeld der finalen Fassungen der Regelwerke ist hier anzumerken, dass die Anforderungen an die Infrastruktur zum Radfahren zunehmen, der Radverkehr muss insgesamt größer und mutiger gedacht werden.

Darüber hinaus wurden mit den „**E Klima 2022**“¹¹ Empfehlungen bezüglich der Anpassung vorhandener Regelwerke und Veröffentlichungen zusammengestellt. Diese verfolgen das Ziel, die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen und geben konkrete Hinweise und Vorgaben zur besseren Berücksichtigung klimaschonender Mobilitätsformen.

Die unterschiedlichen Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr werden in den aktuellen bzw. in Überarbeitung befindlichen Regelwerken aufgezeigt werden. Dabei werden insgesamt drei Stufen an Qualitätsstandards definiert:

- Basisstandard: Regelstandard für kommunale und regionale Radverkehrsnetze (Schwerpunkt der „ERA 202x“¹²)

¹¹ E Klima 22. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2022

¹² Die derzeit geltenden ERA 2010 befinden sich in der Überarbeitung. Mit einer neuen Fassung ist nach derzeitigem Stand in 202x zu rechnen. Die neuen "ERA 202x" werden u.a. die Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelegs) thematisieren.

- Radvorrangrouten: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021¹³)
- Radschnellverbindungen: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021)

Die **StVO** stellt die rechtliche Grundlage für die Radverkehrsführung dar. Mit der Novelle 2020 und der VwV-StVO 2021 sind weitere Neuerungen für den Radverkehr geregelt.

Mit der StVO-Novelle 2013 wurde mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zur Radverkehrsführung an die örtlichen Dienststellen übertragen. Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Darüber hinaus wurde für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen der nötige Nachweis der Gefahrenlage aufgehoben und weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeführt.

Die im April 2020 eingeführte **StVO** enthält weitere Neuerungen den Radverkehr betreffend. Diese umfassen u.a. die Einführung einer Fahrradzone sowie eines Grünpfeils für den Radverkehr. Darüber hinaus wird der Überholabstand gegenüber Radfahrenden mit mind. 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts klar benannt. An Engstellen kann zukünftig ein Überholverbot angeordnet werden. Auf Schutzstreifen ist mit der Neufassung der StVO auch das Halten von Kfz verboten. Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist nicht mehr mit dem Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart zu begründen. Als neue Verkehrszeichen werden darüber hinaus Sinnbilder für Lastenfahrräder und Radschnellwege eingeführt.

Eine weitere Neuerung ist der VwV-StVO (2021) zu entnehmen. Hiernach besteht bei einer gemeinsamen und nicht benutzungspflichtigen Führung von Rad- und Fußverkehr im Seitenraum auch die Möglichkeit statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild zugelassenem Radverkehr auch eine Regelung als „**nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg**“ anzuordnen. Diese Möglichkeit besteht in einzelnen Bundesländern (u.a. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen) bereits seit vielen Jahren und hat sich dort etabliert. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger und Radfahrer mit einem getrennten Querstrich dazwischen

¹³ Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurden im Sommer 2021 veröffentlicht. Sie ersetzen die bisherigen Hinweise für Radschnellverbindungen und zeigen u.a. aktuelle deutschlandweite Standards bezüglich der Wegeinfrastruktur im Radverkehr auf.

(analog Zeichen 240 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Einer Beschilderung bedarf es nicht.



Abb. 5-1: Piktogramm für gemeinsamen Geh- und Radweg in Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg)

5.2 Qualitätsstandards für das Saarland

Die Aussagen der geltenden StVO und VwV-StVO sowie der aktuellen Regelwerke (insbesondere RAS 06, RAL 2012 und ERA 2010¹⁴) bilden eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung der Maßnahmenvorschläge im landesweiten Radverkehrsnetz.

Aufbauend auf den geltenden Richtlinien wurden zur Qualitätssicherung der Radinfrastruktur nachfolgende Qualitätsstandards zusammengestellt, die landesweit Anwendung finden sollten.

Zusätzlich für die definierten Qualitätsstandards für das Basisnetz können auf Strecken mit Potenzial für Radvorrangrouten oder Radschnellverbindungen die Standards der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) angewendet werden.

¹⁴ Hinweis: Erste Erkenntnisse zu Inhalten der in Fortschreibung befindlichen ERA 202x wurden berücksichtigt. Nach Veröffentlichung der ERA 202x sollten die Standards jedoch erneut geprüft und ggf. angepasst werden.

5.2.1 Einsatzbereiche zur Führung im Mischverkehr

Zur Einschätzung der Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage dienen zunächst die zulässige Geschwindigkeit sowie die Kfz-Stärke. Darüber hinaus können aber im Einzelfall auch innerhalb dieser Einsatzgrenzen Radverkehrsanlagen sinnvoll sein, z.B. bei wichtigen Schulwegen oder unübersichtlichen Streckenführungen.

Mischverkehr (innerorts)

Geschwindigkeit	DTV	Standard (Handlungsempfehlung)
Tempo-20-Zone	nicht relevant	Radverkehr im Mischverkehr führen
Tempo-30-Zone	nicht relevant	Radverkehr im Mischverkehr führen
30 km/h	bis 7.999	Radverkehr im Mischverkehr führen
30 km/h	ab 8.000	Einzelfallprüfung erforderlich, ob RVA notwendig
50 km/h	bis 3.999	Radverkehr im Mischverkehr führen
50 km/h	4.000 bis 6.999	Einzelfallprüfung erforderlich, ob RVA notwendig
50 km/h	ab 7.000	Führung des Radverkehrs auf einer Radverkehrsanlage notwendig

Ebenfalls möglich:

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Geöffnete Einbahnstraßen
- Verkehrsberuhigte Bereiche (nur kurze Abschnitte)
- Fußgängerzonen (mit Freigabe für den Radverkehr, nur kurze Abschnitte)

Mischverkehr (außerorts)

Geschwindigkeit	DTV	Standard (Handlungsempfehlung)
<= 70 km/h	bis 2.499	Radverkehr im Mischverkehr führen
<= 70 km/h	2.500 bis 3.999	Einzelfallprüfung erforderlich, ob RVA notwendig
<= 70 km/h	ab 4.000	Führung des Radverkehrs auf einer Radverkehrsanlage notwendig
80 - 100 km/h	bis 999	Radverkehr im Mischverkehr führen
80 - 100 km/h	1.000 bis 2.499	Einzelfallprüfung erforderlich, ob RVA notwendig
80 - 100 km/h	ab 2.500	Führung des Radverkehrs auf einer Radverkehrsanlage notwendig

5.2.2 Art und Breite geeigneter Radverkehrsanlagen

Fahrradstraße

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 4,00$ m	Längsparken: $\geq 0,75$ m Schräg-/Senkrechtparken: $\geq 0,75$ m Überholabstand StVO: 1,50 m	Zielstandard = Mindeststandard Hinweis: Schräg- und Senkrechtparken nur in Ausnahmefällen zulässig
Außerorts	$\geq 4,00$ m	Überholabstand 2,00 m (StVO)	Zielstandard = Mindeststandard

Hinweis:

Bei **Fahrradzonen** gelten geringere Anforderungen an die Breiten der Fahrgassen ($\geq 3,50$ m). Auch sind Sicherheitstrennstreifen entlang von Kfz-Parkständen nicht zwingend zu markieren.

Einrichtungsweg

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 2,00$ m	Fahrbahn: $\geq 0,75$ m	Zielstandard
Innerorts	$\geq 1,60$ m ¹⁵	Längsparken: $\geq 0,75$ m Schräg-/Senkrechtparken: 1,10 m	Mindeststandard im Bestand ohne weitere Mängel
Außerorts	$\geq 2,00$ m	Fahrbahn: $\geq 1,75$ m	Zielstandard
Außerorts	$\geq 1,60$ m		Mindeststandard im Bestand

Einseitiger Zweirichtungsweg

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 3,00$ m	Fahrbahn: $\geq 0,75$ m	Zielstandard
Innerorts	$\geq 2,50$ m	Längsparken: $\geq 0,75$ m Schräg-/Senkrechtparken: 1,10 m	Mindeststandard im Bestand ohne weitere Mängel
Außerorts	$\geq 2,50$ m	Fahrbahn: $\geq 1,75$ m	Zielstandard = Mindeststandard

¹⁵ In der aktuellen Fortschreibung der ERA sowie in den E-Klima 2021 entfallen die bisherigen Mindestbreiten. Hier werden sie als „Mindeststandard im Bestand“ weiter angeführt. Ein Neubau von Radwegen in diesem Mindeststandard sollte möglichst vermieden werden.

Beidseitiger Zweirichtungsradweg

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts einseitig	$\geq 2,50$ m	Fahrbahn: $\geq 0,75$ m	Zielstandard
Innerorts	$\geq 2,00$ m	Längsparken: $\geq 0,75$ m Schräg-/Senkrechtparken: 1,10 m	Mindeststandard im Bestand ohne weitere Mängel
Außerorts	$\geq 2,50$ m	Fahrbahn: $\geq 1,75$ m	Zielstandard = Mindeststandard

Gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsradverkehr

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 2,50$ m	Fahrbahn: $\geq 0,75$ m	Zielstandard
Innerorts	$\geq 2,00$ m	Längsparken: $\geq 0,75$ m Schräg-/Senkrechtparken: 1,10 m	Mindeststandard im Bestand ohne weitere Mängel
Außerorts	$\geq 2,50$ m	Fahrbahn: $\geq 1,75$ m	Zielstandard
Außerorts	$\geq 2,00$ m		Mindeststandard im Bestand

Einsatz innerorts generell nur bei geringem Fuß- und Radverkehrsaufkommen.

Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsradverkehr

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 2,50$ m	Fahrbahn: $\geq 0,75$ m Längsparken: $\geq 0,75$ m Schräg-/Senkrechtparken: 1,10 m	Zielstandard
Innerorts	$\geq 2,00$ m		Mindeststandard im Bestand ohne weitere Mängel Nur in Ausnahmefällen aufgrund von erhöhtem Risiko an KP/Einfahrten und mit Fußverkehr
Außerorts	$\geq 2,50$ m	Fahrbahn: $\geq 1,75$ m	Zielstandard
Außerorts	$\geq 2,00$ m		Mindeststandard im Bestand

Einsatz innerorts generell nur bei geringem Fuß- und Radverkehrsaufkommen.

Gehweg, Radverkehr frei

Im Alltagsradverkehr ungeeignet, besser Ausweisung als nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg. Die Breitenvorgaben entsprechen den Vorgaben für gemeinsame Geh- und Radwege.

Radfahrstreifen

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 2,00 \text{ m}^{16}$	Längsparken: $\geq 0,75 \text{ m}$ Schräg-/Senkrechtparken: 1,10 m	Zielstandard
	$\geq 1,85 \text{ m}$	Kein Überholabstand notwendig	Mindeststandard im Bestand
Außerorts	$\geq 2,00 \text{ m}^{17}$	Fahrbahn: $\geq 1,75 \text{ m}$	Nur in Ausnahmefällen

Schutzstreifen

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 1,50 \text{ m}$	Längsparken: $\geq 0,75 \text{ m}$	Zielstandard
Innerorts	$\geq 1,25 \text{ m}$	Schräg-/Senkrechtparken: 1,10 m Überholabstand StVO: 1,50 m	Mindeststandard im Bestand
Außerorts	$\geq 1,50 \text{ m}$	Fahrbahn: $\geq 1,75 \text{ m}$	Zurzeit nicht vorgesehen

Bei geringen Querschnittsbreiten auch einseitig bzw. alternierend möglich.

Piktogrammreihe

Lage	Straßenbreite	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$>6,0 \text{ m}$ & $<7,5 \text{ m}$	In Einzelfällen Kombination Piktogrammreihe + Schutzstreifen oder alternierende Schutzstreifen, ggf. zzgl. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr

Hinweis:

Der Einsatz von **Piktogrammreihen** beschränkt sich auf kurze Strecken, um zum Beispiel an Engstellen Lücken zwischen Radverkehrsanlagen (z.B. Schutzstreifen) kenntlich zu machen und die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen.

Straßenunabhängige Wegeverbindung

Lage	Breite	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 3,00 \text{ m}$	Zielstandard / Bei Neubaumaßnahmen
Innerorts	$\geq 2,00 \text{ m}$ (lichte Breite)	Mindeststandard im Bestand ohne weitere Mängel
Außerorts	$\geq 3,00 \text{ m}$	Zielstandard / Bei Neubaumaßnahmen
Außerorts	$\geq 2,50 \text{ m}$	Mindeststandard im Bestand

¹⁶ Regelmaß gemäß Fortschreibung ERA E-Klima

¹⁷ Regelmaß gemäß Fortschreibung ERA E-Klima

Wirtschaftsweg (ländlicher Weg)

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts			Nicht vorgesehen
Außerorts	$\geq 3,00$ m (Kronen- breite $\geq 4,00$ m)	Fahrbahn: $\geq 1,75$ m (bei straßenbegleitenden Wirtschaftswegen)	Zielstandard Möglichst regelmäßig Ausweichstellen baulich herstellen
Außerorts	$\geq 3,50$ m (Kronen- breite $\geq 5,00$ m)		Bei intensiver Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr. Möglichst regelmäßig Ausweichstellen baulich herstellen

Bussonderfahrstreifen, Radverkehr frei

Lage	Breite	Sicherheitstrennstreifen	Standard (Handlungsempfehlung)
Innerorts	$\geq 3,25$ m		Zielstandard = Mindeststandard
Außerorts			Nicht vorgesehen

5.2.3 Weitere Standardvorgaben**Belagsqualitäten**

Eine stets hohe Belagsqualität aller Radverkehrsanlagen ist für eine sichere und komfortable Nutzung durch den Radverkehr von großer Bedeutung.

Für Radverkehrsanlagen innerorts stellen neben Asphalt auch ungefestes Pflaster oder Beton eine geeignete Belagsart dar.

Außerorts und auf selbständigen Wegeverbindungen, Wirtschafts- und Forstwegen wird für Verbindungen 1. Ordnung die Ausführung in Asphaltbauweise als Standard eingeführt. Bei gleicher Qualität bezüglich Rollwiderstand und Rutschfestigkeit entspricht auch eine Betonbauweise den Anforderungen an Sicherheit und Komfort.

In begründeten Ausnahmefällen, z.B. aufgrund naturschutzrechtlicher oder unterhaltungstechnischer Belange, können auch wassergebundene Decken zum Einsatz kommen. Diese sollen vor allem im touristischen Radwegenetz zur Anwendung kommen.

In derartigen Ausnahmefällen ist eine regelmäßige Instandhaltung zur dauerhaften und sicheren Nutzung zu gewährleisten.

Darüber hinaus sollen bei Bedarf auch innovative Fahrbahnbeläge Anwendung finden, um klimawandelbedingten Anforderungen an den Oberflächenbelag gerecht zu werden. Hierzu zählen beispielsweise die Verwendung von aufgehelltem Asphalt oder bituminösem Belag (u.a. geringere Aufwärmung bei Sonneneinstrahlung), die zur Berücksichtigung der Aspekte von Natur- und Klimaschutz beitragen können.

Sichtbarkeit und Beleuchtung

Selbständige bauliche Radwege sollen beidseitig mit durchgängigen reflektierenden Randmarkierungen versehen werden. Der Einsatz von weißen Randmarkierungen kann im Zusammenhang einer sich stetig verbesserten Eigenbeleuchtung der Fahrräder zu einer höheren Verkehrs- und Fahrsicherheit auf den außerorts gelegenen Radverkehrsanlagen auch bei Dämmerung und Dunkelheit führen, ohne eine zusätzliche Beleuchtung zu erfordern. Neueste Entwicklungen gehen dahin, selbstleuchtende, phosphoreszierende bzw. fluoreszierenden Oberflächen und Markierungen anzuwenden, welche die tagsüber gesammelte Lichtenergie durch chemische Prozesse in der Nacht wieder abgeben. Gesicherte Langzeiterfahrungen liegen damit aber noch nicht vor.

Auch die Verwendung von Bodenreflektoren am Radwegrand zur Verdeutlichung von Kurven sind weitere Aspekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Eine Beleuchtung von (Außerorts-)Radwegen, v.a. auf Verbindungen, die vom Schulverkehr vermehrt genutzt werden, kann zusätzlich der objektiven und subjektiven Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden dienen. Hierbei muss jedoch grundsätzlich beachtet werden, dass diese auch negative Auswirkungen auf anliegende Lebensräume von Menschen, sowie Tier- und Pflanzenwelt hervorrufen kann.

Grundsätzlich gilt für die Belange des Naturschutzes der Grundsatz, dass jegliche künstliche Beleuchtung negative Einflüsse hervorrufen kann. Folgende Faktoren sollten daher abgewogen und berücksichtigt werden:

- Beleuchtungsstärke je nach Verkehrsbereich so klein wie möglich wählen,
 - Lichtlenkung nach unten auf die Straße,
 - Höhe der Masten minimieren,
 - Farbtemperatur so wählen, dass das Licht wenig Blauanteile enthält,
 - Straßenbeleuchtung möglichst nachts abschalten oder zumindest dimmen.
- Bei sensiblem Umfeld können auch Systeme mit Bewegungsmeldern sinnvoll sein, die die Beleuchtung nur dann einschalten, wenn Personen unterwegs sind.

Zur Schonung der Umwelt und zum Sparen von Energie sind in Deutschland bereits sogenannte „mitlaufende“ Beleuchtungen vereinzelt im Einsatz, die durch Bewegungssensoren vor und nach einer sich bewegenden Person helleres Licht einschalten.

Roteinfärbung

Eine generelle Einfärbung von Radverkehrsanlagen wird als nicht zielführend erachtet. Vielmehr soll eine flächige Einfärbung den Konflikt- und Gefahrenstellen, z.B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, vorbehalten bleiben. Somit kann durch die Lenkung der Aufmerksamkeit auf diese Bereiche die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

Reinigung und Winterdienst

In der Zeit des Laubfalls sind v.a. Routen 1. Ordnung und wichtige Hauptverbindungen für den Alltagsradverkehr (z.B. auf Schulwegen) an den besonders anfälligen Streckenabschnitten häufig zu säubern oder zumindest auf die Notwendigkeit von Säuberungen zu kontrollieren. Dies betrifft im Wesentlichen die Abschnitte mit Bäumen im Straßenquerschnitt, an denen der Radverkehr nicht gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.

Gleiches gilt für den Winterdienst, der mindestens für Routen 1. Ordnung anhand von Räum- und Streuplänen fest eingeplant werden sollte.

Bei winterlichen Räum- und Streuplänen ist darauf zu achten, dass die Nutzbarkeit die Zeiten der morgendlichen Schulwege einbezieht. Geräumter und abgelagerter Schnee darf die nutzbare Breite der Radverkehrsanlage bzw. der Flächen für den Radverkehr (inkl. Markierungslösungen auf der Fahrbahn) nicht wesentlich einengen. Eine nutzbare Mindestbreite soll auch nach heftigem Schneefall befahrbar bleiben.

5.3 Handlungsprogramm

Der Konkretisierungsgrad der empfohlenen Maßnahmen entspricht dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

5.3.1 Übersicht

Im geprüften landesweiten Radverkehrsnetz 1. Ordnung wurden bei einem Großteil der Strecken Abweichungen zwischen Bestand und den angestrebten Qualitätsstandards festgestellt. Die linienhaften Mängel beziehen sich dabei insbesondere auf fehlende fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen (50,8 %). Aber auch Radverkehrsanlagen mit unzureichenden Breiten oder gravierende Belagsmängel auf längeren Abschnitten wurden häufig festgestellt. Zu den darüber hinaus erfassten punktuellen Mängeln zählen v.a. ungesicherte Querungen, punktuelle Belagsmängel oder punktuelle Hindernisse im Zuge der Radverkehrsanlage.

Die festgestellten Mängel werden nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Die Länge der Abschnitte mit festgestellten Mängeln kann dabei die Summe der geprüften Abschnitte unternutzen, da Abschnitte im Mischverkehr ohne vorliegende Verkehrsstärken nicht abschließend bewertet werden konnten.

Lineare Mängel	Länge in km	In %
Fehlende fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlage	515,5 km	44,4 %
Radverkehrsanlage in unzureichender Breite	61,7 km	5,3 %
Zu schmale Sicherheitstrennstreifen	40,2 km	3,5 %
Radverkehrsführung mit eingeschränkter Belagsqualität	42,3 km	3,6 %
Kein Mangel	253,6 km	21,9 %
Gesamtlänge Radverkehrsnetz 1. Ordnung (ggf. abweichende Summen durch Rundung)	ca. 1.160 km	100 %

Tab. 5-1 Übersicht streckenbezogener Mängel für Strecken der 1. Ordnung
(Stand Dezember 2022, Mehrfachmängel möglich)

Die streckenbezogenen Mängel verteilen sich vor allem mit rund 44 % der betrachteten Strecken auf fehlende fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen, die aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke erforderlich sind. Die vorliegenden Radverkehrsanlagen sind zudem häufig zu schmal (ca. 5 %) im Vergleich zu den angesetzten Standards. Weitere Mängel sind zu schmale Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder zu Parkständen und eingeschränkte Belagsqualitäten von Radverkehrsanlagen (beide jeweils knapp 4 %).

Neben den in Tab. 5-1 angeführten Mängeln lagen für rund 172 km der geprüften Verbindungen, in welchen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, keine Kfz-Verkehrsstärken vor, sodass eine abschließende Beurteilung bezüglich einer verträglichen Radverkehrsführung im Zuge dieser Strecken nicht vorgenommen werden konnte. Dies entspricht einem Anteil von rund 15 % der Strecken. Auf weiteren rund 72 km (ca. 6 %) der Verbindungen bestehen Radverkehrsanlagen im Mindeststandard, die somit keinen direkten Handlungsbedarf aufweisen. Hier wird grundsätzlich die langfristige Ertüchtigung auf den angestrebten Zielstandard empfohlen, z.B. im Zuge von nötigen Sanierungsmaßnahmen.

Etwas mehr als ein Fünftel (21,9 %) des Radverkehrsnetzes der 1. Ordnung weist im Bestand keinen Mangel auf. Hierzu wurden auch die Strecken, auf denen eine leicht eingeschränkte Belagsqualität festgestellt wurde, gerechnet.

Neben den streckenbezogenen Mängeln wurden bei der Bestandserfassung zusätzlich insgesamt 239 punktuelle Mängel auf Strecken der 1. Ordnung festgestellt. Dies sind beispielsweise fehlende Querungen an Ortsein- bzw. -ausgängen, punktuelle Belagsschäden oder Hindernisse in der Radverkehrsanlage (vgl. Tab. 5-2).

Punktuelle Mängel	Anzahl
Fehlende Querungshilfe	160
Punktuelle gravierende Belagsschäden	34
Abruptes Ende der Radverkehrsanlage	25
Mangel an separat geprüften Knotenpunkten	10
Hindernisse im Zuge der Radverkehrsführung	10
Summe punktuelle Mängel	239

Tab. 5-2 Übersicht punktueller Mängel für Strecken der 1. Ordnung (Stand Dezember 2022)

Aus allen erfassten Mängeln wurde im Abgleich mit den landesweiten Qualitätsstandards der Handlungsbedarf abgeleitet. Neben dem Wegeneubau bzw. der Einrichtung richtungstreuer Radverkehrsführungen im Innerortsbereich wurden insbesondere der Ausbau vorhandener Radverkehrsanlagen gemäß den definierten Ausbaustandards, die Verbesserung der Belagsqualität bei ansonsten ausreichend dimensionierter Radverkehrsanlagen, das Einrichten von Querungshilfen bzw. das Entfernen von Hindernissen und Engstellen empfohlen (vgl. Tab. 5-3).

Handlungsbedarf	Länge in km	In %
Neubau Radverkehrsanlage (inkl. Markierungslösungen)	515,5 km	44,4 %
Ausbau der bestehenden Radverkehrsanlage	108,7 km	9,4 %
Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnung	4,3 km	0,4 %
Verbesserung der Belagsqualität ohne Ausbau	33,2 km	2,7 %
DTV prüfen	172,1 km	14,8 %
Weitere sonstige Handlungsbedarfe	6,4 km	0,6 %
Abschnitte mit punktuellm Handlungsbedarf	15,0 km	1,3 %
Kein Handlungsbedarf (inkl. Langfristiger Maßnahmen)	306,8 km	26,4 %
Gesamtlänge Radverkehrsnetz 1. Ordnung (ggf. abweichende Summen durch Rundung)	ca. 1.160 km	100 %

Tab. 5-3 Übersicht festgestellter Handlungsbedarf für Strecken der 1. Ordnung (Stand Dezember 2022)

Für rund 44 % des Radverkehrsnetzes wird der Neubau von Radverkehrsanlagen bzw. der Einsatz von Markierungslösungen empfohlen. Dies ist vorrangig durch die auf diesen Strecken hohen Kfz-Stärken oder die Sicherung des Radverkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrten begründet. Der Anteil an Ausbaubedarfen bestehender Radverkehrsanlagen beträgt hingegen rund 10 % der Länge des Radverkehrsnetzes der 1. Ordnung. Für rund 15 % der Strecken ist ein eventueller Handlungsbedarf noch anhand der bisher nicht bekannten Kfz-Verkehrsstärken zu prüfen.

Über ein Viertel des Radverkehrsnetzes (ca. 27 %) weist keinen Handlungsbedarf auf. Hierzu zählen auch Strecken, welche einen langfristigen Handlungsbedarf aufweisen, da der Bestand der Radverkehrsanlagen dem Mindeststandard entspricht. Weitere sonstige Handlungsbedarfe sind einzelne Lösungen für ausgewählte Sonderfälle, die sich keiner der anderen Kategorien zuordnen lassen können.

5.3.2 Prioritäten

Insgesamt ist das Handlungsprogramm auf einen mittel- (bis 2030) bis längerfristigen Zeitrahmen (bis 2035) ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind. Zudem sind in vielen Fällen verschiedene Baulasträger zur Umsetzung von netzwirksamen Verbindungen betroffen, was einen erhöhten Koordinierungsaufwand und zusätzlichen Zeitbedarf bedeuten kann.

Zur Realisierung eines zukunftsfähigen Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie, die durch die Bündelung von Maßnahmen dazu beiträgt, netzrelevante Abschnitte zu realisieren und damit zügig den Radverkehr zu stärken. Darüber hinaus soll mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Pressearbeit, Kampagnen) ein Bewusstsein für den Radverkehr gebildet werden.

Die Handlungsempfehlungen wurden einer Prioritätsbewertung unterzogen, die sich an den Erfordernissen einer anforderungsgerechten Herrichtung des Radverkehrsnetzes orientiert. Die Prioritätseinstufung basiert auf einer Einschätzung der Notwendigkeit einzelner Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen, die die zeitliche Realisierbarkeit der Maßnahme betreffen (z.B. Zusammenhang mit übergeordneten Planungen oder im räumlichen Kontext stehenden Maßnahmen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf). Folgende Prioritäten wurden festgelegt:

- Eine **hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)** wird vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich ist oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z.B. Radwegbreiten deutlich unterhalb der gesetzten Standards, Radverkehrsanlage wegen Belagsqualität kaum nutzbar oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) notwendig ist.
- Eine **mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)** wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z.B. Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr. Auch Strecken im Mischverkehr, bei denen aufgrund der Verkehrsstärke eine Einzelfallprüfung vorgenommen werden muss, wurden mit dieser Prioritätsstufe versehen.
- Unabhängig davon werden kleinräumige oder schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen für den Radverkehr bewirken (z.B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „**Kleinmaßnahme**“ (**Prioritätsstufe K**) eingestuft.

Auch für Abschnitte, an denen keine Zahlen zu Kfz-Stärken für eine abschließende Beurteilung vorlagen, wurde zunächst die Priorität „K“ vergeben, da die Prüfung der Verkehrsstärke kurzfristig umzusetzen ist. Anschließend muss eine Bewertung des Abschnitts anhand der festgelegten Standards erfolgen.

Abschnitte, an denen sich Maßnahmen bereits in der Planung oder im Bau befinden, wurden entsprechend benannt und im Kartenwerk dargestellt.

Priorität	Länge in km				In %
	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kommunale Straßen	Gesamt	
1 – Hohe Priorität	74,8 km	295,3 km	15,3 km	385,4 km	33,2 %
Neubau	60,3 km	261,1 km	-	321,4 km	20,1 %
Sanierung Bestand	14,5 km	34,2 km	15,3 km	64,0 km	13,1 %
2 – Mittlere Priorität	27,0 km	151,6 km	25,9 km	205,1 km	17,7 %
K – Kleinmaßnahmen	6,3 km	88,1 km	101,4 km	195,8 km	16,9 %
Maßnahmen bereits in Planung	7,4 km	53,9 km	1,6 km	62,9 km	5,4 %
Maßnahmen nach Bestandsaufnahme umgesetzt	3,2 km	-	3,9 km	7,1 km	0,6 %
Kein Handlungsbedarf (inkl. langfristiger Maßnahmen)	50,0 km	159,1 km	97,7 km	306,8 km	26,4 %
Gesamtlänge Radverkehrsnetz (ggf. abweichende Summen durch Rundung)	165,3 km	748,0 km	246,4 km	1159,7 km	ca. 100 %

Tab. 5-4 Übersicht Prioritäten des Handlungsbedarfs für Strecken der 1. Ordnung (Stand Dezember 2022)

Der Großteil festgestellter Maßnahmen befindet sich in Prioritätsstufe 1 (ca. 33 %), was vor allem durch die fehlenden Radverkehrsanlagen bei hohen Verkehrsstärken begründet ist. Die Prioritätsstufe 2 wurde hingegen nur für rund 18 % der Strecken der 1. Ordnung vergeben und kurzfristige Maßnahmen bilden ebenfalls mit rund 17 % nur knapp den geringsten Anteil der betrachteten Strecken. Wie in Tab. 5-4 zu sehen ist, verteilt sich der Handlungsbedarf auf alle Baulastträger. Der Hauptanteil der Maßnahmen liegt an Landesstraßen (ca. 68 %), gefolgt von Gemeindestraßen (ca. 18 %) und Bundesstraßen (ca. 14 %). Diese Verteilung entspricht in etwa auch der Gesamtverteilung der Strecken nach Baulastträgern.

5.3.3 Bedarfsplanung für den Neubau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen

Das Radverkehrsnetz 1. Ordnung des Saarlandes umfasst ca. 913 km Bundes- und Landesstraßen. Den Großteil dieser Strecken bilden die Landesstraßen mit rund 748 km, Bundesstraßen sind mit rund 165 km Bestandteil des Radverkehrsnetzes der 1. Ordnung.

An einem Großteil dieser klassifizierten Straßen ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Nach Abgleich der Bestandsdaten zu DTV und Geschwindigkeit wurde im Abgleich mit den Qualitätsstandards für einen Großteil der Strecken der Mangel „Fehlende Radverkehrsanlage“ festgestellt und entsprechend ein Neubau bzw. die Markierung einer Radverkehrsanlage empfohlen.

Bundesstraßen mit Mangel „Fehlende Radverkehrsanlage“:

- innerorts: ca. 51 km
- außerorts: ca. 31 km

Landesstraßen mit Mangel „Fehlende Radverkehrsanlage“:

- innerorts: ca. 220 km
- außerorts: ca. 211 km

Um den notwendigen Neubau bzw. die Markierung von Radverkehrsanlagen im Zuge klassifizierter Straßen abschätzen zu können, wurde ein „Bedarfsplan für den Neubau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen“ erstellt. Dieser berücksichtigt alle Abschnitte des landesweiten Radverkehrsnetzes ohne Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen in der Baulast des Landes, welche anhand der in Kapitel 0 definierten Standards einen Mangel bzw. Handlungsbedarf aufweisen.

Die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage ergibt sich dabei in Anlehnung an die Aussagen der Regelwerke bzw. deren Fortschreibungen, v.a. aus den ERA 2010, den RAL 2012 sowie den Kriterien der Entwurfsklassen an Landstraßen. Daraus wurden die Einsatzbereiche zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (vgl. Kap. 0) abgeleitet.

Bei festgestellter Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage wurden nachfolgende Kriterien zur Einschätzung der Prioritäten für Neubau von Radverkehrsanlagen angewendet:

- Kfz-Stärken und Geschwindigkeiten
- Verbindungsfunktion (Anbindung relevanter Quellen- und Ziele im Alltagsradverkehr)
- Vorhandensein paralleler Wegeverbindungen zur alternativen Nutzung (z.B. landwirtschaftliche Verbindungen)
- Berücksichtigung im derzeitigen Bedarfsplan

Die nachfolgende tabellarische Auflistung zeigt die zu empfehlenden Neubauvorhaben an klassifizierten Straßen in drei Kategorien auf. Dabei wird unterschieden zwischen

- **Strecken, welche sich bereits in der Planung befinden**

Hierzu wurden vom LfS die aktuellen Bauvorhaben aufgelistet.

- **Strecken mit einem „vordringlichen Bedarf“**

Hier handelt es sich um Abschnitte zwischen Kommunen und Ortsteilen oder Ortsdurchfahrten, welche vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen von über 10.000 Kfz pro Tag enorme Sicherheitsdefizite für den Radverkehr aufweisen.

Des Weiteren sind Strecken der 1. Ordnung, zu denen noch keine detaillierten Planungen vorliegen, die aber bereits z.B. in einer Voruntersuchung sind, Bestandteil des vordringlichen Bedarfs.

- **Lückenschlüsse mit einem „vordringlichen Bedarf“**

Kürzere Abschnitte ohne Radverkehrsanlagen, bei denen die Schaffung einer solchen zu einer Aufwertung eines großräumigen Abschnitts führt, wurden gesondert im Bauprogramm berücksichtigt. Bei Ertüchtigung dieser Abschnitte wird davon ausgegangen, dass durch einen verhältnismäßig geringen Einsatz von Finanzmitteln längere durchgängige und sichere Abschnitte für den Radverkehr ertüchtigt werden können.

- **Strecken mit einem „weiteren Bedarf“**

Hierbei handelt es sich um all jene Ortsdurchfahrten und Verbindungen zwischen Orten bzw. Ortsteilen, welche ein eher moderates Verkehrsaufkommen von weniger als 10.000 Kfz/Tag aufweisen.

Des Weiteren zählen zum weiteren Bedarf Verbindungen, zu denen alternative Streckenverläufe (z.B. über selbständige Wegeverbindungen) parallel vorhanden sind. Der Neubau von Radverkehrsanlagen ist hier zwar nötig, könnte aber zeitlich nach den Neubauvorhaben der Strecken mit vordringlichem Bedarf eingeordnet werden. Des Weiteren sind Strecken der 2. Ordnung, zu denen noch keine detaillierten Planungen vorliegen, die aber bereits z.B. in einer Voruntersuchung sind, Bestandteil des weiteren Bedarfs.

Die festgestellten Mängel an klassifizierten Straßen wurden mit einer vom LfS zur Verfügung gestellten Übersicht der in Planung befindlichen Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen abgeglichen. Nach den oben skizzierten Grundsätzen wurden daraufhin alle Maßnahmen des RVP im Netz 1. Ordnung geprüft und einer der definierten Kategorien zugeordnet.

Um eine flächendeckende Förderung und Sicherung des Radverkehrs auch im ländlichen Raum zu gewährleisten, wurde das aktuell vorhandene Radverkehrspotenzial nicht in die Beurteilung des Bedarfsplans aufgenommen. Auch wurden

Strecken, für die zum aktuellen Zeitpunkt keine Verkehrsstärke vorliegen und bei denen damit ein ggf. vorhandener Mangel noch nicht abgeschätzt werden kann, nicht berücksichtigt. Aufgrund dessen ist über die Maßnahmen im Bedarfsplan hinaus, eine Überprüfung der Verkehrsstärken flächendeckend erforderlich. Im Anschluss an die Feststellung der Erforderlichkeit von Radverkehrsanlagen können die Strecken anhand der definierten landesweiten Standards und der Kriterien des Bedarfsplans in diesen aufgenommen werden.

Nachfolgend werden die bereits in Planung befindlichen Vorhaben aufgelistet¹⁸, die Übersichten zu den Maßnahmen im vordringlichen und weiteren Bedarf sind dem Anhang zu entnehmen.

Bereits in Planung (Netz 1. Ordnung) Stand Dezember 2024

Straße	Projekt-Nr.	Art der Maßnahme	Landkreis	Länge [m]	Baukosten [€]
L 148	J532	R+G Nunkirchen – Bardenbach	Merzig-Wadern		
L 151	N436	Wadern – Thailen	Merzig-Wadern		1.800.000
L 157	M459	R+G Losheim-Rimlingen	Merzig-Wadern	610	720.000
L 158	J517	Radweg L374 Losheim	Merzig-Wadern	600	230.000
L 158/ L 374	Y957X999	Radweg Losheim	Merzig-Wadern		
L 333	X952X999	Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi, Abschnitt Büschfeld - Limbach, Ausbau einer stillgelegten Bahntrasse zu einem Rad- und Gehweg	Merzig-Wadern	2.900	750.000
L 347	N410	OD Beckingen - Radverkehrskonzept Gem.	Merzig-Wadern	830	offen
L 369	M458	R+G Losheim - Niederlosheim	Merzig-Wadern	1.300	600.000
Summe Landkreis Merzig-Wadern				6.240	4.100.000
B 269	N201	Lebach-Bubach /Eppelborn Abschnitt im LK Neunkirchen	Saarlouis/ Neunkirchen	1.600	914.000
L 112	K426	Neubau Rad- und Gehweg Altsteigershaus-Merchweiler 2.BA	Neunkirchen	1.100	1.224.000

¹⁸ Sowohl die im Anhang befindliche Übersicht, als auch die nachfolgende Liste sind alphabetisch anhand der Nummer der Klassifizierung der Straße sortiert und spiegeln keine Reihenfolge in der Bearbeitung wider.

Straße	Projekt-Nr.	Art der Maßnahme	Landkreis	Länge [m]	Baukosten [€]
L 112	M431	Elversberg – Bildstock Abschnitt im LK Neunkirchen	Neunkirchen	1.100	807.000
L 129	W446	OD Landsweiler-Reden bis KVP Sinnerthal	Neunkirchen		
		1. BA		865	432.500
		2. BA		615	430.500
L 124/ L243	M455	R+G NK Westspange	Neunkirchen		500.000
L 243	Y957X999	R+G Neunkirchen - Spiesen	Neunkirchen	1.000	860.000
L 287	P414	R+G NK-Wellesweiler (Rombachaufstieg)	Neunkirchen	3.200	800.000
L301	Z474L301	Eiweiler - Habach, straßenbegleitender R+G	Neunkirchen	700	177.000
		Abschnitt im LK Neunkirchen			
Summe Landkreis Neunkirchen				10.180	6.145.000
B 51	O206	R+G OD Völklingen-Luisenthal	Regional- verband Saarbrücken	1.800	450.000
L 105	J526	L 105 R&G-Weg Fechingen (nur Kostenbeteiligung)	Regional- verband Saarbrücken		25.000
L112	K426	Neubau Rad- und Gehweg Bildstock-Erkershöhe 1.BA	Regional- verband Saarbrücken	850	714.000
L112	M431	Elversberg – Bildstock	Regional- verband Saarbrücken	400	293.000
		Abschnitt im Regionalverband Saarbrücken			
L 136	Y958X999	L 136 R+G Kläranlage Völklingen-Wadgassen; Kurt- Nagel-Straße Abschnitt im Regionalverband Saarbrücken	Regional- verband Saarbrücken		
L 136	Y957X999	OD Völklingen Karolinger Brücke	Regional- verband Saarbrücken	1.000	
L 265	Y450L265	Berschweiler - Kutzhof, Optimierung und Verbreiterung der L 265 einschl. Bau eines straßenbegleitenden R+G	Regional- verband Saarbrücken	930	530.000
L301	Z474L301	Eiweiler - Habach , straßenbegleitender R+G	Regional- verband Saarbrücken	685	173.000
		Abschnitt im Regionalverband Saarbrücken			
Summe Regionalverband Saarbrücken				15.665	2.185.000

Straße	Projekt-Nr.	Art der Maßnahme	Landkreis	Länge [m]	Baukosten [€]
B 269	Z219	OU Lebach inkl. R+G	Saarlouis	3.800	2.926.000
B 269	N201	Lebach-Bubach /Eppelborn Abschnitt im LK Saarlouis	Saarlouis	150	86.000
L 143	Y957X999	R+G Dillingen-Diefflen	Saarlouis	1.240	310.000
L 145	X952X999	Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi Abschnitt Ortseingang Schattertriesch - Steinbruch Michelbach, Bau eines straßenbegleitenden Rad- und Gehwegs in der OD Schattertriesch bis zur Primsquerung	Saarlouis	700	385.000
L 167	N409	Sls-Picard - Neuforweiler	Saarlouis	530	275.000
L 167	M457	Überherrn von Wohnstadt bis Bundesgrenze (Creutzwald)	Saarlouis	770	200.000
L168	N701	Rad- und Gehweg Werbeln- Wadgassen	Saarlouis	900	1.000.000
L 169	M402	R+G Bisten - Landesgrenze	Saarlouis	600	410.000
L174	J404	R+G OD Dillingen	Saarlouis	1.400	
L 341	I405	L 341 R&G-Weg Saarwellingen - AS Schwalbach	Saarlouis	2.500	855.000
Summe Landkreis Saarlouis				12.590	6.447.000
L 105	W436	Bliesmengen-Bolchen - Bliesransbach Grundhafte Sanierung der L 105 mit Trassenoptimierung in Lage und Höhe einschl. Bau eines straßenbegleitenden R+G	Saarpfalz- Kreis	1.855	900.000
L 107	K437	Ommersheim - Aßweiler	Saarpfalz- Kreis	1.350	750.000
L 108	O402	Erreichbarkeit Flughafen Ensheim 1. BA aus Ri St. Ingbert Bau eines straßenbegleitenden R+G zwischen Römerweg und Waldparkplatz als Lückenschluss	Saarpfalz- Kreis	770	500.000
L114	K407	OD Kirkel – Altstadt, Optimierung Radverkehrsführung	Saarpfalz- Kreis		50.000
L 119	M406	Kirkel-Homburg einschl. Umbau VKP L 119 / L 114	Saarpfalz- Kreis	2.800	700.000
L 119	Y957X999	OD Limbach und Umgestaltung AS Limbach	Saarpfalz- Kreis	1.900	475.000

Straße	Projekt-Nr.	Art der Maßnahme	Landkreis	Länge [m]	Baukosten [€]
L119		Ausbau Rad- und Gehweg zwischen Saarbrücken und Landesgrenze bei Homburg Abschnitt im Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	18.000	
L237	Y492	Optimierung und Verbreiterung der L 237 einschl. Rad- und Gehweg von der B 423 in Richtung Ormesheim, 1. BA	Saarpfalz-Kreis	990	600.000
L237	Y492	Optimierung und Verbreiterung der L 237 einschl. Rad- und Gehweg von der B 423 in Richtung Ormesheim, 2.BA	Saarpfalz-Kreis		1.400.000
Summe Saarpfalz-Kreis				27.665	5.375.000
B 269	P209	Tholey - Alweiler, Ausbau der B 269 auf einen RQ 11 einschl. Bau eines straßenbegleitenden R+G sowie Anpassung der Entwässerung	St. Wendel	1.300	1.001.000
B 269	P208	Winterbach - Alweiler, Ausbau der B 269 auf einen RQ 11 einschl. Bau eines straßenbegleitenden R+G sowie Neubau der Entwässerung	St. Wendel	1.900	1.463.000
B269	I208	B269 R+G Sotzweiler-Tholey	St. Wendel	2.000	2.300.000
L 147	O433	R+G AS Primstal-OD Primstal	St. Wendel	2.500	625.000
L319	Z504L319	R+G Türkismühle - Walhausen	St. Wendel	1.960	1.969.000
Summe Landkreis St. Wendel				9.660	7.358.000
Gesamtsumme				82.000	31.610.000

Bereits in Planung (Netz 2. Ordnung) Stand Dezember 2024

Straße	Projekt-Nr.	Art der Maßnahme	Landkreis	Länge [m]	Baukosten [€]
L177	J427	R+G Weiße Mark Orscholz	Merzig-Wadern		
L178	J525	U+A Orscholz-Weiten inkl. R+G	Merzig-Wadern	2.000	1.540.000
L374	K401	Brotdorf-Hausbach	Merzig-Wadern	2.500	2.400.000
Summe Landkreis Merzig-Wadern				4.500	3.940.000

Straße	Projekt-Nr.	Art der Maßnahme	Landkreis	Länge [m]	Baukosten [€]
B 41	K200	Umbau Zufahrt "Erdbeerland", Querungshilfe R+G	Neunkirchen	100	1.000.000
B420	K204	R+G Fürth Dörrenbach	Neunkirchen	1.100	847.000
L 116	J530	OE Münchwies	Neunkirchen		185.000
L 241	Y957X999	R + G Spiesen – Rohrbach Abschnitt im LK Neunkirchen	Neunkirchen	1050	682.500
L 283	M454	R+G Heinitz - Neunkirchen	Neunkirchen		
L 299	J407	Illingen-Mangelhausen-Uchtelfangen	Neunkirchen	2.700	2.160.000
Summe Landkreis Neunkirchen				4.950	4.874.500
L 250	J440	St. Ingbert – Dudweiler Abschnitt im Regionalverband Saarbrücken	Regionalverband Saarbrücken	2.100	1.680.000
Summe Regionalverband Saarbrücken				2.100	1.680.000
L 35/ L 111	Z502	Rittersmühle - Rittershof Weiterführung des R+G aus Oberwürzbach zw. Verdichtung des bestehenden Netzes sowie als innerörtliche Verbindung zwischen Naherholungsgebieten	Saarpfalz-Kreis	1.150	1.600.000
L 241	Y957X999	R + G Spiesen – Rohrbach Abschnitt im Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	450	292.500
L 250	J440	St. Ingbert – Dudweiler Abschnitt im Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	900	720.000
B423	Y957X999	B 423 / L 211 R+G Wattweiler Tälchen bei Homburg	Saarpfalz-Kreis	200	150.000
Summe Saarpfalz-Kreis				2.700	2.762.500
L 140	Z508L140	BAB A8 AS Schwalbach-Schwarzenholz - Sprengen Bau eines straßenbegleitenden R+G mit Anschluss an den bestehenden R+G in Richtung Heusweiler	Saarlouis	1.265	1.000.000
Summe Landkreis Saarlouis				1.265	1.000.000
L 133	M461	Winterbach - Bliesen	St. Wendel	1.150	1.200.000

Straße	Projekt-Nr.	Art der Maßnahme	Landkreis	Länge [m]	Baukosten [€]
L 325	N470	Sötern - Eckelhausen	St. Wendel	670	536.000
Summe Landkreis St. Wendel				1.820	1.736.000
Gesamtsumme				17.335	15.993.000

Die vorliegende Auflistung der Strecken entlang klassifizierter Straßen ohne Radverkehrsanlage bildet die Grundlage für einen zielgerichteten Einsatz der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und personeller Kapazitäten. Seit Erstellung des ersten RVP für das Saarland ist bereits eine deutliche Intensivierung im Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erkennbar. Die zahlreichen Maßnahmen des Bauprogramms, insbesondere für die Lückenschlüsse im Netz 1. Ordnung, lassen zugleich erkennen, dass die Aktivitäten zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes nochmal deutlich gesteigert werden müssen. Nur so können die aufgezeigten Defizite in einem handhabbaren Zeitrahmen abgearbeitet und auch der Alltagsradverkehr auf einem gut nutzbaren landesweiten Netz sicher geführt werden.

Neben den hier dargestellten Neubau- bzw. Markierungsmaßnahmen ist auch die Instandhaltung bestehender Radverkehrsanlagen zentrale Aufgabe bzw. Daueraufgabe der jeweiligen Baulastträger. Für diese Instandhaltungsmaßnahmen wurde kein eigenes Bauprogramm entwickelt. Festgestellte Mängel an bestehenden Radverkehrsanlagen wurden im Zuge der Bestandsprüfung erfasst und in der Datenbank dokumentiert bzw. mit Prioritäten (aus Verkehrssicherungsaspekten) versehen. Die nötigen Instandhaltungsarbeiten bestehen dabei aus den aufgezeigten Lösungsansätzen bzw. Handlungsbedarfen, die z.B. in Form von Ausbesserung von beschädigten Belägen, dem erneuten Aufbringen von Radverkehrsfurten oder anderen relevanten Markierungen benannt wurden.

5.3.4 Kostenschätzung

Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze wurde für die Einzelmaßnahmen eine grobe, überschlägige Kostenschätzung zur anforderungsgerechten Herrichtung der Radinfrastruktur vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass lediglich die Maßnahmen für den Radverkehr, nicht der komplette Straßenausbau bzw. eine Straßensanierung, berücksichtigt wurde. Darüber hinaus lassen sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen auch noch nicht näher bestimmen. Ferner können sich im Rahmen der erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Änderungen in den Maßnahmen und damit auch den Kosten ergeben.

Die zugrunde gelegten Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten und sind mit dem LfS abgestimmt. Dabei wurden die einzelnen Lösungsansätze jeweils danach

bewertet, ob voraussichtlich sehr geringer, geringer, mittlerer, hoher oder sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig wird. Unterschieden wurden der Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, der unter Berücksichtigung des Längenbezugs errechnet wurde, und der Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen. Die verwendeten Anhaltspunkte zur Schätzung sind nachfolgend angegeben.

Pauschale Kostenansätze (brutto) für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen im Bereich Weeginfrastruktur (Stand Dezember 2022)

- Streckenabschnitte**

Sehr geringer Aufwand

z. B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen oder einseitige Piktogrammreihe

25-30 €/lfm

Geringer Aufwand

z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von Schutzstreifen, Fahrradstraße), ohne Beleuchtung

40 €/lfm (einseitig) bzw.
60 €/lfm (beidseitig)

Mittlerer Aufwand

z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, reine Belagserneuerung/Deckensanierung bei Radwegen

150 €/lfm

Hoher Aufwand

z. B. Wegeumbau/-neubau in **wassergebundenem** Ausbau

250 €/lfm

Sehr hoher Aufwand

z.B. grundhafter Wegeausbau in **Asphalt**, Ausbau bei Belagsschäden in Asphalt

400-500 €/lfm

Neubau Geh-/ Radweg außerorts

700 €/lfm

- Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen**

Sehr geringer Aufwand

z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme

mind. **500 € - 700 €** pro
Maßnahme

Geringer Aufwand

z. B. Bordabsenkungen, Umlaufsperrern, Furtmarkierungen

5.000 – 10.000 €
pro Maßnahme

Mittlerer Aufwand

z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage

mind. **100.000 €**
pro Maßnahme

Hoher Aufwand

z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz, Rückbau freier Rechtsabbieger

mind. **150.000 €** pro
Maßnahmen
bzw. **200.000 €** bei größerer
Umgestaltung

Zu den so geschätzten Kosten werden eine pauschale Reserve für „Unvorhergesehenes“ in Höhe von 10 % sowie anschließend ein pauschaler Ansatz für Kostensteigerungen von 25 % hinzugerechnet.

Folgende Maßnahmen werden bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

- Maßnahmen, für die bereits eine (Vor-)Planung vorliegt. Hier ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Planung genauere Kostenangaben vorliegen oder in Kürze erstellt werden.
- Maßnahmen, die bereits während der Projektlaufzeit durchgeführt wurden oder sich im Bau befinden.
- Alternativvorschläge, optionale Maßnahmenvorschläge, langfristige Empfehlungen.
- Grunderwerb
- Ausgleichsmaßnahmen

Die Gesamtkosten für die Umsetzung der Maßnahmen der Strecken 1. Ordnung belaufen sich insgesamt auf rund 305 Mio. €. Diese verteilen sich zu rund 75 % auf Maßnahmen an Landesstraßen, 16 % an Bundesstraßen und 9 % für Maßnahmen an kommunalen Straßen und Wegen. Die Kostenverteilung nach Straßenklassifizierung und Prioritäten ist in der nachfolgenden Tabelle abgebildet.

Straßenklassifizierung		Kosten in € (gerundet)	In %
Bundesstraßen		ca. 48,8 Mio. €	ca. 16,1 %
	Davon Priorität 1	ca. 35,1 Mio. €	ca. 11,6 %
	Davon Priorität 2	ca. 13,5 Mio. €	ca. 4,4 %
	Davon Kleinmaßnahmen	Ca. 0,2 Mio. €	ca. 0,1 %
Landesstraßen		ca. 228,3 Mio. €	ca. 74,9 %
	Davon Priorität 1	ca. 164,0 Mio. €	ca. 53,8 %
	Davon Priorität 2	ca. 63,5 Mio. €	ca. 20,8 %
	Davon Kleinmaßnahmen	ca. 0,8 Mio. €	ca. 0,3 %
Kommunale Straßen & Wege		ca. 27,5 Mio. €	ca. 9,0 %
	Davon Priorität 1	ca. 6,5 Mio. €	ca. 2,1 %
	Davon Priorität 2	ca. 20,4 Mio. €	ca. 6,7 %
	Davon Kleinmaßnahmen	ca. 0,6 Mio. €	ca. 0,2 %
Gesamtkosten im Netz der 1. Ordnung		ca. 305 Mio. €	100 %

Tab. 5-5 Übersicht Kosten nach Straßenkategorie für Maßnahmen an Strecken der 1. Ordnung (Stand Dezember 2022)

6 Wegweisung im Saarland

Ein wichtiger Baustein für die Förderung des Radverkehrs im Saarland stellt die Weiterentwicklung einer einheitlichen, den heutigen Anforderungen entsprechenden Wegweisung für das Radverkehrsnetz und deren Dokumentation in einem digitalen Kataster dar.

Parallel zur Entwicklung und Ertüchtigung des landesweiten Radverkehrsnetzes bezüglich der Wegeinfrastruktur sollte auch die landesweite Radwegweisung einer Prüfung unterzogen und Empfehlungen für deren Weiterentwicklung bzw. Aktualisierung aufgezeigt werden.

6.1 Generelle Aspekte einer anforderungsgerechten Radwegweisung

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegwahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht berücksichtigt werden. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt im Rahmen der Etablierung von Netzen für den Alltagsradverkehr aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

- Auch Radfahrende benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrende für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV benutzen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen, selbständige Wegeverbindungen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind durch die Wegweisung der Routenverlauf sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Fahrt mit dem Rad oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.
- Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrenden auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Darüber hinaus ist im Freizeitverkehr und Radtourismus eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des nach wie vor in Überarbeitung befindlichen „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Entwurfassung 2012) haben sich mittlerweile zum

bundesweiten Standard entwickelt. Darüber hinaus findet auch das System der Knotenpunktwegweisung in immer mehr Regionen Anwendung – insbesondere im touristischen Radverkehr.

Wesentliche Anforderungsgrundsätze für ein Wegweisungssystem gemäß FGSV sind:

- Basis des Wegweisungssystems ist eine zielorientierte Wegweisung mit entsprechenden Entfernungsangaben im Verlauf einzelner Verbindungen des Radverkehrsnetzes.
- Touristische Routen werden in dieses zielorientierte Wegweisungssystem integriert und durch entsprechende Zusatzplaketten gekennzeichnet. Sie werden als Einschub der dem Routenverlauf entsprechenden Fahrtrichtung des Zielwegweisers zugeordnet.
- Das Kontinuitätsprinzip bei den Zielangaben ist als wesentliche Grundregel der Wegweisung zu beachten.
- Innerhalb des Planungsraumes wird nur noch mit wenigen bausteinartig zusammensetzbaren Standardelementen gearbeitet. Diese weitgehende Vereinheitlichung dient nicht nur dem Wiedererkennen und damit der besseren Orientierung durch die Nutzenden, sondern auch der Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Einrichtung und die Unterhaltung des Systems.
- Für bestimmte Ziele (z. B. Bahnhöfe, Jugendherberge) können Piktogramme der Zielangabe vorgeschaltet werden. Außerdem können Wege, die die Kriterien der Alltagstauglichkeit nicht erfüllen (z. B. unbeleuchtete Wege, längere Strecken durch Bereiche ohne soziale Kontrolle) mit dem Streckenpiktogramm „Bäumchen“ (Freizeitstrecke) gekennzeichnet werden.

6.2 Wegweisungssystematik im Saarland

Im Rahmen der Bearbeitung des RVP 2011 wurde der einheitliche Wegweisungsstandard für das SaarRadland einschließlich dessen Pflege bewertet. Die landesweite Radwegweisung wurde damals beibehalten, auch wenn sie den Aussagen des FGSV-Merkblattes zur Radverkehrswegweisung in einigen Aspekten nicht entsprach.

Mit der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes für das Saarland im Zuge der vorliegenden Fortschreibung des RVP und der damit einhergehenden Überlegung einer entsprechenden Erweiterung der Radverkehrswegweisung auch für die Strecken des Alltagsradverkehrs, stellte sich damit auch die Frage, ob der derzeitige SaarRadland-Standard beibehalten oder auf den „FGSV-Standard“ umgestellt werden sollte.

Gutachterliche Einschätzung

Zur Klärung dieser Fragestellung und zur Unterstützung bei der Entscheidungsfindung wurden Pro und Contra ausgewählter Kriterien für die Beibehaltung des bisherigen Systems bzw. der Umstellung auf das deutschlandweite System gegenübergestellt. Anschließend wurde dazu nachfolgende gutachterliche Einschätzung formuliert:

Für die Beibehaltung der derzeitigen Beschilderungssystematik spricht im Wesentlichen, dass es sich um ein bewährtes und im Saarland bekanntes System handelt. Durch die geplante Ergänzung des Alltagsnetzes (zukünftig getrennte Netze für Alltag und Tourismus) muss es jedoch ohnehin zu einer Neukonzeption der Wegweisung (u.a. neue Zielsystematik), unabhängig von der Ausweisungssystematik kommen. Dies sollte aus Gutachtersicht als Chance genutzt werden, um die gesamte Radwegweisung im Saarland auf das deutschlandweit einheitliche System der FGSV umzustellen.

Wesentliche Vorteile bei Umstellung auf das bundesweit etablierte FGSV-System:

- Bundesweite Einheitlichkeit, insbesondere mit dem Nachbarland Rheinland-Pfalz, zu dem es viele Verflechtungen gibt.
- Bessere Tauglichkeit des FGSV-Systems für die Kombination von Alltags- und touristischen Netzen.
- Größere Flexibilität des Systems für Änderungen und Ergänzungen.
- Förderfähigkeit durch den Bund im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“.
- Es bestehen detaillierte Vorgaben zur Standardisierung der Wegweisung (FGSV-Merkblatt, HBR-RLP).

Bei der Annahme, dass ein Großteil der bisherigen Radwegweisung beibehalten werden könnte, wenn das derzeitige SaarRadland-System beibehalten wird, werden für die Umstellung auf das FGSV-System einmalige Mehrkosten in Höhe von ca. 300.000 € abgeschätzt. Demgegenüber sind in den Folgejahren eher geringere Kosten im Bereich der Radwegweisung für sukzessive Änderungen und Ergänzungen zu erwarten.

Anpassung der Radwegweisung im Saarland

Im Frühjahr 2023 wurde durch die saarländische Landesregierung die Umstellung der landesweiten Radwegweisung auf das deutschlandweite System der FGSV („HBR“) beschlossen.

Für das Vorgehen der landesweiten Umstellung der Radwegweisung werden folgende grundsätzlichen Arbeitsschritte empfohlen:

1. Vorüberlegungen/Planung

- Festlegung des auszuweisenden Netzes
Auf Landesebene umfasst dies zunächst das gesamte landesweite Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr sowie das SaarRadland.

2. Abstimmen der Zielsystematik

- Festlegung von auszuweisenden Zielen (Haupt-/Nebenziele) und der Routenführung zu den Zielen.
- Die genaue Bezeichnung der Zielangaben auf den Wegweisern und bei Flächenzielen, wie Ortschaften, ist der Zielpunkt hinsichtlich der Entfernungsangaben ist festzulegen.
- Die bisherigen Ziele sind auf Aktualität zu prüfen, neue Ziele (v.a. Alltag) zu ergänzen. Für das Landesnetz wurden die relevanten Ziele bereits zur Herleitung des Netzes aufgezeigt.
- Zielspinnen/Zielbänder aufstellen und abstimmen/kommunizieren (wichtig für kommunale Wegweisung).
Damit wird festgelegt, von wo aus die Ziele (zumindest die Hauptziele) ausgewiesen werden. Es muss gewährleistet werden, dass bestehende Systeme (Wegweisung touristischer Routen) integriert werden.

3. Integration der touristischen Routen in die Wegweisung

- Die Integration der Routen des SaarRadland erfolgen über Einschubplaketten.

4. Umsetzung bzw. ausführungsfähige Standortplanung (landesweit)

- Eine erneute Befahrung ist nötig, um Standorte/Inhalte/Längenangaben für die Wegweisung festzulegen.
- Die Wegweisung sollte auf der Basis des festgelegten Zielsystems sukzessive entsprechend dem Umsetzungsstand des Radverkehrsnetzes hergerichtet werden.
- Vor Ort ist für jeden (neuaufzustellenden) Wegweiser der genaue Standort festzulegen. Bei Zielwegweisern sind Inhalte (Zielangaben und Entfernungen) sowie erforderliche einzuhängende Zusatzplaketten zu bestimmen.

5. Dokumentation

- Anlage eines digitalen Wegweisungskatasters bzw. Integration der Daten zur Wegweisung in die vorhandene Datenbank zur Wegeinfrastruktur

- Die Standortangaben sollten georeferenziert sein, so dass die Standorte lagegenau in einem Übersichtsplan wiedergegeben werden können.

6. Aufstellung, Unterhalt und Kontrolle

- Die Umsetzung vom alten System auf das neue Wegweisungssystem muss gut strukturiert, vorbereitet, abgestimmt und vor allem kommuniziert werden. Vor allem die Bereiche, bei denen die Verbindungen des SaarRadland auch Teile des Alltagsnetzes sind, müssen „Brüche“ in der Ausweisung vermieden werden.
Für die Neuinstallation empfiehlt sich eine landkreisweite Vorgehensweise. Im Zusammenhang mit dem SaarRadland sollte die vorhandene Wegweisung routenweise ausgetauscht werden.
- Nach Aufstellung der Beschilderung muss diese jeweils einer Kontrolle unterzogen werden. Diese Kontrolle dient in erster Linie der Prüfung der Beschilderung auf ihre Richtigkeit und die verkehrssichere Platzierung.
- Langfristig sind die Zuständigkeiten für Pflege, Unterhalt und regelmäßige Kontrollen der Beschilderung festzulegen, um eine dauerhafte Funktionalität der Beschilderung zu gewährleisten.
Zu empfehlen ist hier eine zentrale Bündelung der Zuständigkeiten beim Land.

Durch dieses Vorgehen kann landesweit eine einheitliche Radverkehrswegweisung etabliert werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Radwegweisung zunächst flächendeckend für das gesamte Land geplant wird. Für Planung und Dokumentation von Radwegweisung gibt es entsprechende Softwarelösungen.

Für die Ausschreibung zur Umsetzung der Beschilderung, die nicht vom Land erfolgt, sollten für die Kommunen Musterausschreibungen angefertigt werden, um auch diesen eine Handlungsvorgabe zu bieten.

Bezüglich der Finanzierung der Radwegweisung im Saarland sollte eine Strategie auf Landesebene abgestimmt werden. Für die Erstausrüstung des Landesnetzes (mind. 1. Ordnung) sollte das Land entsprechende Finanzmittel zur Verfügung stellen.

7 Fazit

Als Ergebnis eines umfangreichen Diskussions- und Abstimmungsprozesses unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen und mit Fokussierung auf den Alltagsradverkehr liegt nun eine mit den Landesbehörden und den Kommunen abgestimmte **Fortschreibung des Radverkehrsplans (RVP)** vor.

Als wesentlicher Aspekt wurde dafür ein landesweites, qualitativ gutes und attraktives **Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr** entwickelt und intensiv mit allen relevanten Akteuren im Land abgestimmt sowie die **Datenbank** anwenderfreundlich angepasst. Zur Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes wurde eine **Bestandserfassung** durchgeführt und der nötige **Handlungsbedarf** für die nächsten Jahre abgeleitet. Hierfür wurden auch **Standards zur Wegeinfrastruktur** aufgezeigt, die landesweit einheitlich Anwendung finden sollen. Auch die **Wegweisung** soll zukunftsfähig angepasst werden. Hierfür wurden Empfehlungen für ein einheitliches Wegweisungssystem entwickelt, das Alltagsradverkehr und touristischen Radverkehr gleichermaßen darstellt und Empfehlungen zur Umsetzung der neuen Wegweisung skizziert.

Mit der Fortschreibung des RVP für das Saarland wird zukünftig der Fokus der Radverkehrsförderung auch auf den Alltagsradverkehr gelegt. Für eine wirkungsvolle Radverkehrsförderung in der Fläche wird als wichtig erachtet, dass weiterhin der Gesamtzusammenhang im Rahmen einer Gesamtstrategie fokussiert wird. Hierzu braucht es eine Sensibilisierung für die Vorteile und die **Bedeutung des Radverkehrs auf allen Ebenen**. Eine fachliche Qualifizierung aller zuständigen Planungs- und Genehmigungsbehörden und ein damit einhergehendes Selbstverständnis der Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe innerhalb aller Institutionen ist ebenso unerlässlich wie die ausreichende personelle sowie auch finanzielle Ausstattung zur Bewältigung der erforderlichen Aufgaben, insbesondere zur Stärkung der Infrastrukturförderung.

Im Saarland wird Radverkehrsförderung derzeit noch regional sehr unterschiedlich gelebt. Nur einzelne Kreise und Kommunen verfügen über aktuelle Radverkehrsnetze oder -konzeptionen, die als grundlegende Basis einer strukturierten Radverkehrsförderung gesehen werden.

Hier sollte das Land offensiver über mögliche Unterstützung und finanzielle **Förderung von Radverkehrskonzeptionen** informieren und die Kommunen von den Vorteilen (z.B. Akquirieren von Fördermitteln) überzeugen.

Bezüglich Planung, Neubau und Förderangeboten gab es in den letzten Jahren bereits zahlreiche landesweite Aktivitäten, deren Wirkung allerdings bisher kaum sichtbar ist. Vor allem in der **Motivation der Kommunen** wird noch deutliches Potenzial gesehen. Dies sollte über die weitere Bereitstellung von Förderprogrammen, aber auch über Information (u.a. zu landesweisem Netz,

Standards zur Radverkehrsführung, Anpassung Radwegweisung, landesweite Vorhaben) und Koordination sowie Begleitung, Beratung und Vernetzung erfolgen.

In der Förderung und Information liegen auch die wesentlichen Steuerungsmöglichkeiten zur Umsetzung qualitativer Maßnahmen begründet. Fördermittel sollten grundlegend an die Einhaltung von Qualitätsstandards gebunden („goldener Zügel“) und als attraktive Anreize auch einfach zu beantragen sein, z.B. über einheitliche kurze Anträge.

Exkurs: Fördermöglichkeiten

Für die Sicherstellung kommunaler Planungen und Vorhaben im Rahmen der Radverkehrsförderung ist die Verlässlichkeit und Verfügbarkeit finanzieller Mittel unabdingbar.

Leicht zugängliche Förderprogramme und großzügige Finanzierungen sollen laut dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 allen Akteuren ermöglichen, die Leitziele des NRVP 3.0 zu erreichen. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 nennt für Bund, Länder und Kommunen eine Orientierung für die finanzielle Förderung des Radverkehrs von perspektivisch rund 30 € pro Person und Jahr¹⁹.

Interessierten Kommunen stehen für ihre Radverkehrsprojekte Bundes- und Landesmittel zur Verfügung. Durch unterschiedliche Programme können die einzelnen Bereiche des Fahrradverkehrs gefördert werden.

Derzeit gibt es mehrere Landes- und Bundesprogramme zur Stärkung des Radverkehrs, die für die Kommunen im Land von Bedeutung sein können. Nach Bundesland geordnet, findet sich auf der Seite des Nationalen Radverkehrsplan („Förderfibel“) eine detaillierte Übersicht über bestehende Fördermöglichkeiten des Bundes und der Länder. Hier kann sich die kommunale Verwaltung und auch die interessierte Öffentlichkeit informieren und wirksame Schritte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur einleiten²⁰.

Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils ist v.a. der systematische und konsequente **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** maßgeblich. Dazu liegen u.a. mit den **Qualitätsstandards** für das Basisnetz gute Voraussetzungen vor, die an die Kommunen kommuniziert werden müssen. Aufgrund der derzeit in Fortschreibung befindlichen Regelwerke ist eine Prüfung und Aktualisierung der Qualitätsstandards nach Veröffentlichung zu empfehlen.

¹⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030. Berlin.

²⁰ www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/

Zur **Umsetzung der Maßnahmen** ist ein Investitionsrahmen notwendig, der Planung, Bau und Unterhaltung von Radwegen in Baulast von Land und Kommunen entsprechend der Ziele des Landes gewährleistet.

Alle Daten zum Radverkehrsnetz und zur Wegeinfrastruktur sind in der neu aufgestellten **Datenbank** gebündelt. Diese sollte mit den Kommunen abgestimmt werden, um v.a. Stellungnahmen zu den Einschätzungen und empfohlenen Maßnahmen sowie weitere Daten zu erhalten. Vorhandene kommunale Radverkehrsnetze sollten ebenfalls in die Datenbank eingepflegt werden. Hierfür ist es nötig, dass die Struktur der Datenbank mit den Kommunen kommuniziert wird.

Die Datenbank sollte durch den LfS bei Planung bzw. Durchführung von Maßnahmen sukzessive aktualisiert und fortgeschrieben werden. Dies betrifft auch die Ergänzung der Daten zu den Verbindungen 2. Ordnung. Durch das Vorhalten und Pflegen einer stets aktuellen Datenbasis radverkehrsrelevanter Aspekte können auf Landesebene und in Zusammenarbeit mit den Kommunen Planungsprozesse fokussiert, beschleunigt und eine fortlaufende Evaluation unterstützt werden.

Mit der **Bedarfsplanung für den Neubau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen** liegen Informationen zu nötigen Lückenschlüssen und entsprechenden Priorisierungen zur Umsetzung vor.

Neben dem Neubau von Radinfrastruktur ist ein Fokus auch auf die Instandhaltung und Instandsetzung bestehender Wegeinfrastruktur zu lenken. Hierzu bietet sich die regelmäßige Durchführung des Verfahrens der ZEB (Zustandserfassung und -bewertung) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) an. Mit zunehmender Ausstattung der Landesstraßen mit Radverkehrsanlagen kommt auch der Pflege und Erneuerung des Bestandes eine zunehmende Bedeutung zu. Dies ist auch in den Haushaltsansätzen zu berücksichtigen.

Als ein weiteres wichtiges Element bei der landesweiten Radverkehrsförderung wird die **Etablierung von Kommunikationsstrukturen** betrachtet. Hier kann der im Jahr 2023 gegründeten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) eine wesentliche Rolle im Rahmen der Vernetzung, Unterstützung, Einbindung und Motivation zukommen. Der 2023 erfolgten Gründung der AGFK wird für das Saarland eine große Bedeutung zugewiesen. Die AGFK kann das Land als wichtiger Akteur bei der Förderung des Radverkehrs unterstützen. Hierfür ist die AGFK mit ausreichenden Finanz- und Personalmitteln zu versehen und zu verstetigen sowie ihre Organisation bzw. Kompetenzen klar zu regeln.

Grundsätzlich ist für die weitere Förderung des Radverkehrs im Land das Bereitstellen personeller und finanzieller Kapazitäten als wesentliche Voraussetzung sicher zu stellen.

8 Anhänge

8.1 Bauprogramm „Vordringlicher Bedarf“ (Stand Dezember 2024)

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
B 51	Bundesstraße	LfS	außerorts	Mettlach	L 175	15.800	3.220	Neubau	1.815.800 €	Merzig-Wadern
B 268	Bundesstraße	LfS	außerorts	L 152	Industriepark Holz	10.100	2.140	Neubau	2.329.700 €	Merzig-Wadern
L 148	Landesstraße	LfS	außerorts	Nunkirchen	Bardenbach			Voruntersuchung in Bearbeitung		Merzig-Wadern
L 157	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Brotdorf	Ortsausgang Brotdorf	15.500	1.170	Markierung	233.900 €	Merzig-Wadern
L 157 in Merzig	Landesstraße	LfS	innerorts	Schankstraße	Zum Gipsberg	17.900	1.700	Markierung	365.000 €	Merzig-Wadern
L 174	Landesstraße	LfS	außerorts	Gemeindegrenze	Ortseingang Beckingen	13.000	1.940	Neubau	1.956.000 €	Merzig-Wadern
Summe Landkreis Merzig-Wadern							10.170		6.700.400 €	
B 10	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Neububach	Ortsausgang Eppelborn	10.100	4.730	Markierung	377.100 €	Neunkirchen
B 41	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Ottweiler	B 420	16.900	230	Neubau	277.800 €	Neunkirchen
B 41	Bundesstraße	LfS	außerorts	Sinnerthal	Neunkirchen	14.500	1.260	Neubau	975.100 €	Neunkirchen
B 41	Bundesstraße	LfS	außerorts	Ottweiler	Schiffweiler	12.300	2.620	Neubau	2.794.800 €	Neunkirchen
L 112	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Elversberg	Ortsausgang Elversberg	16.500	1.370	Markierung	250.200 €	Neunkirchen
L 112	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Dirmingen	L 133	10.100	1.300	Markierung	107.100 €	Neunkirchen
L 112	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Merchweiler	Ortsausgang Merchweiler	12.800	820	Markierung	67.200 €	Neunkirchen

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 124	Landesstraße	LfS	innerorts	Schillerstraße	Ortsausgang Wiebelskirchen	12.100	1.320	Markierung	246.300 €	Neunkirchen
L 124	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Neunkirchen	L 115	12.100	1.280	Markierung	105.400 €	Neunkirchen
L 127	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Merchweiler	Ortsausgang Merchweiler	11.500	2.510	Markierung	481.300 €	Neunkirchen
L 129	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Heiligenwald	Ortsausgang Landsweiler-Reden	11.000	5.860	Markierung	436.000 €	Neunkirchen
L 141	Landesstraße	LfS	außerorts	Hüttigweiler	L 112	10.000	840	Neubau	919.100 €	Neunkirchen
L 141	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Hüttigweiler	Ortsausgang Hüttigweiler	10.000	1.850	Markierung	470.000 €	Neunkirchen
Summe Landkreis Neunkirchen							25.990		7.507.400 €	
B 41	Bundesstraße	LfS	außerorts	Saarbrücken	Landesgrenze zu Frankreich	11.300	4.340	Markierung	357.600 €	Regionalverband Saarbrücken
B 51	Bundesstraße	LfS	innerorts	Althansstraße	L 272	11.700	2.530	Markierung	346.400 €	Regionalverband Saarbrücken
B 51	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Völklingen	Poststraße	11.000	1.100	Neubau & Markierung	916.200 €	Regionalverband Saarbrücken
B 268	Bundesstraße	LfS	außerorts	Riegelsberg	Saarbrücken	20.100	3.540	Neubau	3.546.600 €	Regionalverband Saarbrücken
B 268	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Heusweiler	Ortsausgang Heusweiler	14.500	2.730	Markierung	410.900 €	Regionalverband Saarbrücken
B 268	Bundesstraße	LfS	außerorts	Kreisgrenze	Heusweiler	12.100	1.360	Neubau	1.395.000 €	Regionalverband Saarbrücken
L 112	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Friedrichsthal	L 262	11.900	830	Markierung	68.800 €	Regionalverband Saarbrücken
L 126	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Sulzbach/Saar	L 125	12.100	1.170	Markierung	371.100 €	Regionalverband Saarbrücken
L 164	Landesstraße	LfS	außerorts	Ortsausgang Großrosseln	L 163	10.000	320	Neubau	306.700 €	Regionalverband Saarbrücken

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 164	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Großrosseln	Karlsbrunner Straße	10.000	1.530	Markierung	263.400 €	Regionalverband Saarbrücken
L 270	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Riegelsberg	L 139	11.300	1.260	Markierung	241.300 €	Regionalverband Saarbrücken
L 271	Landesstraße	LfS	außerorts	L 168	L 165	10.900	4.670	Markierung	478.500 €	Regionalverband Saarbrücken
Summe Regionalverband Saarbrücken							25.380		8.702.500 €	
B 51	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Bous	Ortsausgang Bous	16.200	1.440	Markierung	119.100 €	Saarlouis
B 268	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Lebach	B 269	23.200	1.220	Markierung	237.900 €	Saarlouis
B 268	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Landsweiler	Ortsausgang Landsweiler	12.100	1.110	Markierung	366.400 €	Saarlouis
B 268	Bundesstraße	LfS	außerorts	Landsweiler	Kreisgrenze	12.100	730	Neubau	748.800 €	Saarlouis
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts	L 143	Ewigkeitsweg	10.200	1.810	Markierung	119.300 €	Saarlouis
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts		L 142	10.200	740	Markierung	61.000 €	Saarlouis
B 405	Bundesstraße	LfS	innerorts	B51 in Saarlouis	Ortsausgang Saarlouis	12.000	2.330	Markierung	583.100 €	Saarlouis
L 139	Landesstraße	LfS	innerorts	L 139 in Ens Dorf	Ortsausgang Schwalbach	11.000	4.510	Markierung	287.200 €	Saarlouis
L 142	Landesstraße	LfS	innerorts	L 141	Ortsausgang Saarwellingen	13.900	1.070	Markierung	225.900 €	Saarlouis
L 142	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Fraulautern	B 405	12.000	900	Markierung	74.300 €	Saarlouis
L 143	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Hüttersdorf	Ortsausgang Hüttersdorf	12.900	1.690	Markierung	413.800 €	Saarlouis
L 167	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Überherrn	L 168	10.400	1.650	Markierung	135.800 €	Saarlouis

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 168	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Bous	Ortsausgang Wadgassen	11.900	1.700	Markierung	324.700 €	Saarlouis
L 170	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Saarlouis	L 271	12.000	2.440	Neubau & Markierung	1.029.300 €	Saarlouis
L 170	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Wallerfangen	Ortsausgang Wallerfangen	10.500	1.500	Markierung	571.300 €	Saarlouis
L 170	Landesstraße	LfS	außerorts	L 156	L 171	10.300	1.510	Neubau	1.584.000 €	Saarlouis
L 174	Landesstraße	LfS	außerorts	Ortseingang Dillingen	Gemeindegrenze	13.000	1.380	Neubau	1.517.400 €	Saarlouis
L 271 in Saarlouis	Landesstraße	LfS	innerorts	B 405	Holzmühler Straße	14.700	940	Markierung	77.550 €	Saarlouis
L 355 in Dillingen	Landesstraße	LfS	innerorts	Ende Radfahrstreifen	L 170	15.500	1.560	Neubau	1.639.700 €	Saarlouis
Summe Landkreis Saarlouis							30.230		10.116.550 €	
L 111	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang St. Ingbert	L 250	11.400	1.610	Markierung	270.500 €	Saarpfalz-Kreis
L 115	Landesstraße	LfS	innerorts	L 116	Am Sägeberg	12.800	890	Markierung	126.800 €	Saarpfalz-Kreis
L 119	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Rohrbach	Ortsausgang Rohrbach	13.000	2.220	Markierung	457.800 €	Saarpfalz-Kreis
L 119	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Limbach	Ortsausgang Limbach			Voruntersuchung in Bearbeitung		Saarpfalz-Kreis
Summe Saarpfalz-Kreis							4.720		855.100 €	
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Alsweiler	Ortsausgang Alsweiler	11.300	1.150	Markierung	94.400 €	St. Wendel
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Sankt Wendel	L 132	10.800	7.820	Markierung	292.300 €	St. Wendel
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Winterbach	Ortsausgang Winterbach	10.600	1.950	Markierung	392.700 €	St. Wendel

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
B 269	Bundesstraße	LfS	außerorts	Tholey	Alsweiler			Voruntersuchung in Bearbeitung		St. Wendel
B 269	Bundesstraße	LfS	außerorts	Alsweiler	Winterbach			Voruntersuchung in Bearbeitung		St. Wendel
L 132	Landesstraße	LfS	innerorts	Kelsweilerstraße	Oberlinxweiler	13.300	5.500	Markierung	347.000 €	St. Wendel
L 134	Landesstraße	LfS	außerorts	Bliesen	Sankt Wendel	10.700	2.670	Neubau	2.703.500 €	St. Wendel
L 139	Landesstraße	LfS	innerorts	L 270	B 268	12.700	830	Markierung	206.800 €	St. Wendel
Summe Landkreis St. Wendel							19.920		4.036.700 €	
Gesamtsumme							116.410		37.918.650 €	

8.2 Bauprogramm „Lückenschlüsse Vordringlicher Bedarf“ (Stand Dezember 2024)

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Gemeinde	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
B 268	Bundesstraße	LfS	Niederlosheim	L369	Richtung Südosten	10.100	160	Markierung	12.800 €	Merzig-Wadern
L 157	Landesstraße	LfS	Merzig	Zur Stadthalle	Schankstraße	13.900	220	Markierung	18.300 €	Merzig-Wadern
L 170	Landesstraße	LfS	Perl	Trierer Straße	Haus-Biringer-Straße	7.400	630	Neubau	743.400 €	Merzig-Wadern
L 173	Landesstraße	LfS	Merzig	Saarwiesenring	Lothringer Straße	16.700	210	Markierung	17.500 €	Merzig-Wadern
L 177	Landesstraße	LfS	Oberleuken	Mühlenstraße	Keßlinger Straße	k.A.	70	Neubau	63.100 €	Merzig-Wadern
L 333	Landesstraße	LfS	Büschfeld	Hirtenwies	nach Südwesten	4.000	230	Neubau	217.200 €	Merzig-Wadern
L 347	Landesstraße	LfS	Beckingen	Waldstraße	Parkstraße	6.800	110	Markierung	9.300 €	Merzig-Wadern
Summe Landkreis Merzig-Wadern							1.630		1.081.600 €	
B 41	Bundesstraße	LfS	Ottweiler	Bei den Kalköfen	Gemeindegrenze	12.500	100	Neubau	95.400 €	Neunkirchen
L 114	Landesstraße	LfS	Neunkirchen	Hermannstraße	Hasenthalstraße	13.500	190	Neubau	185.700 €	Neunkirchen
Summe Landkreis Neunkirchen							290		281.100 €	
B 51	Bundesstraße	LfS	Saarbrücken	Westspange	Trierer Straße	k.A.	250	Neubau	239.300 €	Regionalverband Saarbrücken
B 51	Bundesstraße	LfS	Brebach	Zur Alten Fährle	Sagemünder Straße	8.400	180	Neubau	177.000 €	Regionalverband Saarbrücken
B 51	Bundesstraße	LfS	Ensdorf	Untere Langebüsch	Gustav-Stresemann-Straße	16.200	440	Markierung/ Ausbau	148.800 €	Regionalverband Saarbrücken
B 51 am Kreisverkehr	Bundesstraße	LfS	Völklingen	Karl-Janssen-Straße	Straße des 13. Januar	6.900	370	Neubau	354.200 €	Regionalverband Saarbrücken
L 109	Landesstraße	LfS	Güdingen	Saarstraße	Im Rosengarten	21.900	410	Neubau/Markierung	83.400 €	Regionalverband Saarbrücken

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Gemeinde	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 136	Landesstraße	LfS	Walpershofen	Etzenhofer Straße	Mühlenstraße	9.900	320	Markierung	78.300 €	Regionalverband Saarbrücken
L 251	Landesstraße	LfS	Scheidt	Eichendorffstraße	Dudweilerstraße	7.700	700	Neubau	848.600 €	Regionalverband Saarbrücken
Summe Regionalverband Saarbrücken							2.670		1.929.600 €	
B 268	Bundesstraße	LfS	Außen	Hausnummer 81	Hausnummer 89	12.100	220	Neubau	211.000 €	Saarlouis
B 268	Bundesstraße	LfS	Schmelz	Franz-Birringer-Straße	Am Erzweg	11.300	200	Markierung	16.600 €	Saarlouis
B 268	Bundesstraße	LfS	Goldbach	Am Kuppen	Rathausplatz	14.300	920	Neubau	1.027.800 €	Saarlouis
B 269	Bundesstraße	LfS	Nalbach	Am Gähn Nord	Am Gähn Süd	13.200	150	Neubau	143.600 €	Saarlouis
L 143	Landesstraße	LfS	Primsweiler	Primsweiler Straße 50	Körpricher Straße 8	7.900	290	Markierungen/Neubau	106.300 €	Saarlouis
L 143	Landesstraße	LfS	Dillingen	Am Markt	Moltkestraße	12.200	540	Neubau/Markierung	283.100 €	Saarlouis
L 347	Landesstraße	LfS	Siersburg/Dillingen	Franz-Josef-Röder-Brücke	Marie-Curie-Straße	k.A.	180	Neubau	172.300 €	Saarlouis
Summe Landkreis Saarlouis							2.500		1.960.700 €	
B 423	Bundesstraße	LfS	Kleinottweiler	Ringstraße	Ortsausgang	4.400	130	Markierung	10.900 €	Saarpfalz-Kreis
B 423	Bundesstraße	LfS	Blieskastel	Florianstraße	Bliestalstraße	15.600	560	Neubau	674.300 €	Saarpfalz-Kreis
B 423	Bundesstraße	LfS	Blieskastel	Saargemünder Straße	Bahnhofstraße	6.900	300	Neubau	292.400 €	Saarpfalz-Kreis
L 105	Landesstraße	LfS	Mimbach	Im Langenfeld	Auf der Acht	7.800	990	Neubau	1.064.400 €	Saarpfalz-Kreis
L 113	Landesstraße	LfS	Kirkel-Neuhäusel	Hausnummer 10	Hausnummer 33	2.600	100	Markierung	35.100 €	Saarpfalz-Kreis

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Gemeinde	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 113	Landesstraße	LfS	Kirkel-Neuhäusel	Neunkircher Straße 15	Kaiserstraße	2.600	310	Markierung/Neuba u	62.700 €	Saarpfalz-Kreis
L 115	Landesstraße	LfS	Bexbach	Auguststraße	Am Sägewerk	17.300	340	Markierung	27.700 €	Saarpfalz-Kreis
L 119	Landesstraße	LfS	Homburg	Richard-Wagner-Straße	Bexbacher Straße	12.000	520	Markierung/ Ausbau	124.900 €	Saarpfalz-Kreis
L 119	Landesstraße	LfS	Limbach/ Homburg	Hausnummer 50	nach Osten	13.300	420	Neubau	401.200 €	Saarpfalz-Kreis
L 119	Landesstraße	LfS	St. Ingbert	Saarbrücker Straße 2	Schlachthofstraße	9.100	50	Markierung	4.300 €	Saarpfalz-Kreis
L 119	Landesstraße	LfS	Rentrisch	Lottenhammer	Weststraße	12.000	720	Neubau/Ausbau	562.400 €	Saarpfalz-Kreis
L 120	Landesstraße	LfS	Homburg	Friedhofstraße	Käshofer Straße	5.400	460	Markierung	38.600 €	Saarpfalz-Kreis
Summe Saarpfalz-Kreis							4.900		3.298.900 €	
L 132	Landesstraße	LfS	Oberlinxweiler	Brückenbacher Weg	Hohlinger Straße 13	10.200	350	Neubau	334.900 €	St. Wendel
L 145	Landesstraße	LfS	Neipel/ Scheuern	Kantstraße Hausnummer 69	Rat-Tressel-Straße 41	2.600	590	Neubau	575.500 €	St. Wendel
L 147	Landesstraße	LfS	Nonnweiler	Eisenbahnstraße Nordende	Eisenbahnstraße Südende	1.900	560	Neubau	676.200 €	St. Wendel
L 319	Landesstraße	LfS	Steinberg- Deckenhardt	Hausnummer 2	Floriansweg	1.300	80	Neubau	75.100 €	St. Wendel
B 41	Bundesstraße	LfS	St. Wendel	In der Ernstbach	Gemeindegrenze	12.500	320	Neubau	305.300 €	St. Wendel
B 269	Bundesstraße	LfS	Tholey	Nahe der A1		7.000	110	Markierung	8.700 €	St. Wendel
Summe Landkreis St. Wendel							2.010		1.975.700 €	
Gesamtsumme							14.000		10.527.600 €	

8.3 Bauprogramm „Weiterer Bedarf“ (Stand Dezember 2024)

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 148	Landesstraße	LfS	außerorts	Nunkirchen	Noswendel	9.400	3.420	Neubau	3.570.000 €	Merzig-Wadern
L 149	Landesstraße	LfS	außerorts	L 150	L 148	9.200	2.370	Neubau	2.034.700 €	Merzig-Wadern
L 149	Landesstraße	LfS	außerorts	Wadern	Buweiler	5.900	2.590	Neubau	2.629.800 €	Merzig-Wadern
L 151	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Weiskirchen	L 365	7.500	560	Markierung	183.800 €	Merzig-Wadern
L 151	Landesstraße	LfS	außerorts	Wadern	Noswendel	4.800	860	Neubau	960.100 €	Merzig-Wadern
L 157	Landesstraße	LfS	außerorts	Mitlosheim	Rappweiler	7.100	1.350	Neubau	1.431.600 €	Merzig-Wadern
L 157	Landesstraße	LfS	innerorts	Schwarzwälderweg	Ortsausgang Mitlosheim	7.100	330	Markierung	27.100 €	Merzig-Wadern
L 157	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Rappweiler	Ortsausgang Rappweiler	7.100	600	Markierung	186.200 €	Merzig-Wadern
L 158	Landesstraße	LfS	außerorts	Mettlach	Losheim am See	4.000	12.210	Neubau	6.915.400 €	Merzig-Wadern
L 170	Landesstraße	LfS	außerorts	L 381	Fremersdorfer Straße	4.800	1.580	Neubau	1.655.000 €	Merzig-Wadern
L 175	Landesstraße	LfS	außerorts	B 51	Ortseingang Besseringen	2.500	750	Neubau	854.800 €	Merzig-Wadern
L 176	Landesstraße	LfS	außerorts	Mettlach	L 177	6.300	2.210	Neubau	2.262.200 €	Merzig-Wadern
L 178 U+A Orscholz-Weiten	Landesstraße	LfS	außerorts					Vermessung in Bearbeitung		Merzig-Wadern
L 333	Landesstraße	LfS	außerorts	Büschfeld	Kreisgrenze	4.000	890	Neubau	749.000 €	Merzig-Wadern
L 346	Landesstraße	LfS	außerorts	Honzrath	Düppenweiler	5.100	2.190	Neubau	2.246.700 €	Merzig-Wadern
L 365	Landesstraße	LfS	außerorts	Weiskirchen	Steinberg	2.700	1.060	Neubau	1.158.500 €	Merzig-Wadern

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 365	Landesstraße	LfS	außerorts	Steinberg	Wadrill	2.700	2.370	Neubau	2.556.100 €	Merzig-Wadern
L 374	Landesstraße	LfS	außerorts	Brotdorf	Hausbach			Voruntersuchung in Bearbeitung		Merzig-Wadern
L 377	Landesstraße	LfS	außerorts	Losheim am See	Rissenthal	4.800	4.210	Neubau	4.187.100 €	Merzig-Wadern
L 346	Landesstraße	LfS	außerorts	Düppenweiler	Siedlung	5.100	620	Neubau	645.100 €	Merzig-Wadern
Summe Landkreis Merzig-Wadern							40.160		34.253.200 €	
L 113	Landesstraße	LfS	außerorts	Neunkirchen	Franzosenweg	2.600	1.570	Neubau	1.651.700 €	Neunkirchen
L 128	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Wemmetsweiler	L 295	9.100	1.120	Markierung	236.000 €	Neunkirchen
L 128	Landesstraße	LfS	außerorts	Ottweiler	Stennweiler	3.400	2.690	Neubau	1.434.400 €	Neunkirchen
L 129	Landesstraße	LfS	außerorts	L 112	Ortseingang Heiligenwald	6.500	1.420	Neubau	1.432.200 €	Neunkirchen
L 141	Landesstraße	LfS	außerorts	Humes	Illingen	8.300	1.070	Neubau	743.000 €	Neunkirchen
L 141	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Uchtelfangen	L 112	8.300	2.830	Markierung	279.400 €	Neunkirchen
L 141	Landesstraße	LfS	außerorts	Ortsausgang Welschbach	L 292	6.700	460	Neubau	316.000 €	Neunkirchen
L 241	Landesstraße	LfS	außerorts	Spiesen-Elversberg	Kreisgrenze			Vermessung in Bearbeitung		Neunkirchen
L 243	Landesstraße	LfS	innerorts	Schloßstraße	Ortsausgang Neunkirchen	9.000	1.280	Markierung	400.500 €	Neunkirchen
L 265	Landesstraße	LfS	außerorts	Steinertshaus	Kreisgrenze	3.500	550	Neubau	375.500 €	Neunkirchen
L 282	Landesstraße	LfS	außerorts	Elversberg	Kreisgrenze	5.500	400	Neubau	410.100 €	Neunkirchen

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 283	Landesstraße	LfS	außerorts	Heinitz	Neunkirchen			Vermessung in Bearbeitung		Neunkirchen
L 292	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Schiffweiler	Ortsausgang Schiffweiler	7.500	2.650	Markierung	478.300 €	Neunkirchen
L 292	Landesstraße	LfS	außerorts	Mainzweiler	Stennweiler	5.100	4.530	Neubau	2.155.100 €	Neunkirchen
L 292	Landesstraße	LfS	außerorts	Remmesweiler	Mainzweiler	6.800	1.900	Neubau	1.282.000 €	Neunkirchen
L 299	Landesstraße	LfS	außerorts	Illingen	Kreisgrenze			Vermessung in Bearbeitung		Neunkirchen
L 302	Landesstraße	LfS	außerorts	Hierschied	Eppelborn	5.500	700	Neubau	803.100 €	Neunkirchen
Summe Landkreis Neunkirchen							23.170		11.997.300 €	
B 268	Bundesstraße	LfS	außerorts	Heusweiler	Riegelsberg	9.400	220	Neubau	207.500 €	Regionalverband Saarbrücken
B 268	Bundesstraße	LfS	außerorts	Ortseingang Riegelsberg	L 267	9.400	1.640	Markierung	272.900 €	Regionalverband Saarbrücken
L 105	Landesstraße	LfS	außerorts	Fechingen	Eschringen	5.600	1.670	Neubau	1.740.300 €	Regionalverband Saarbrücken
L 106	Landesstraße	LfS	außerorts	Bliesransbach	Sitterswald	3.600	3.610	Neubau	3.752.900 €	Regionalverband Saarbrücken
L 107	Landesstraße	LfS	außerorts	Eschberg	Brebach	9.400	1.480	Neubau	1.557.600 €	Regionalverband Saarbrücken
L 108	Landesstraße	LfS	außerorts	Ensheim	Fechingen	9.900	3.810	Neubau	3.941.100 €	Regionalverband Saarbrücken
L 108	Landesstraße	LfS	außerorts	Ensheim	Kreisgrenze	7.300	5.510	Neubau	5.026.900 €	Regionalverband Saarbrücken
L 125	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Friedrichsthal	Ortsausgang Friedrichsthal	8.100	3.770	Markierung	531.100 €	Regionalverband Saarbrücken
L 126	Landesstraße	LfS	außerorts	Querschied	Sulzbach/Saar	6.800	1.550	Neubau	1.622.200 €	Regionalverband Saarbrücken

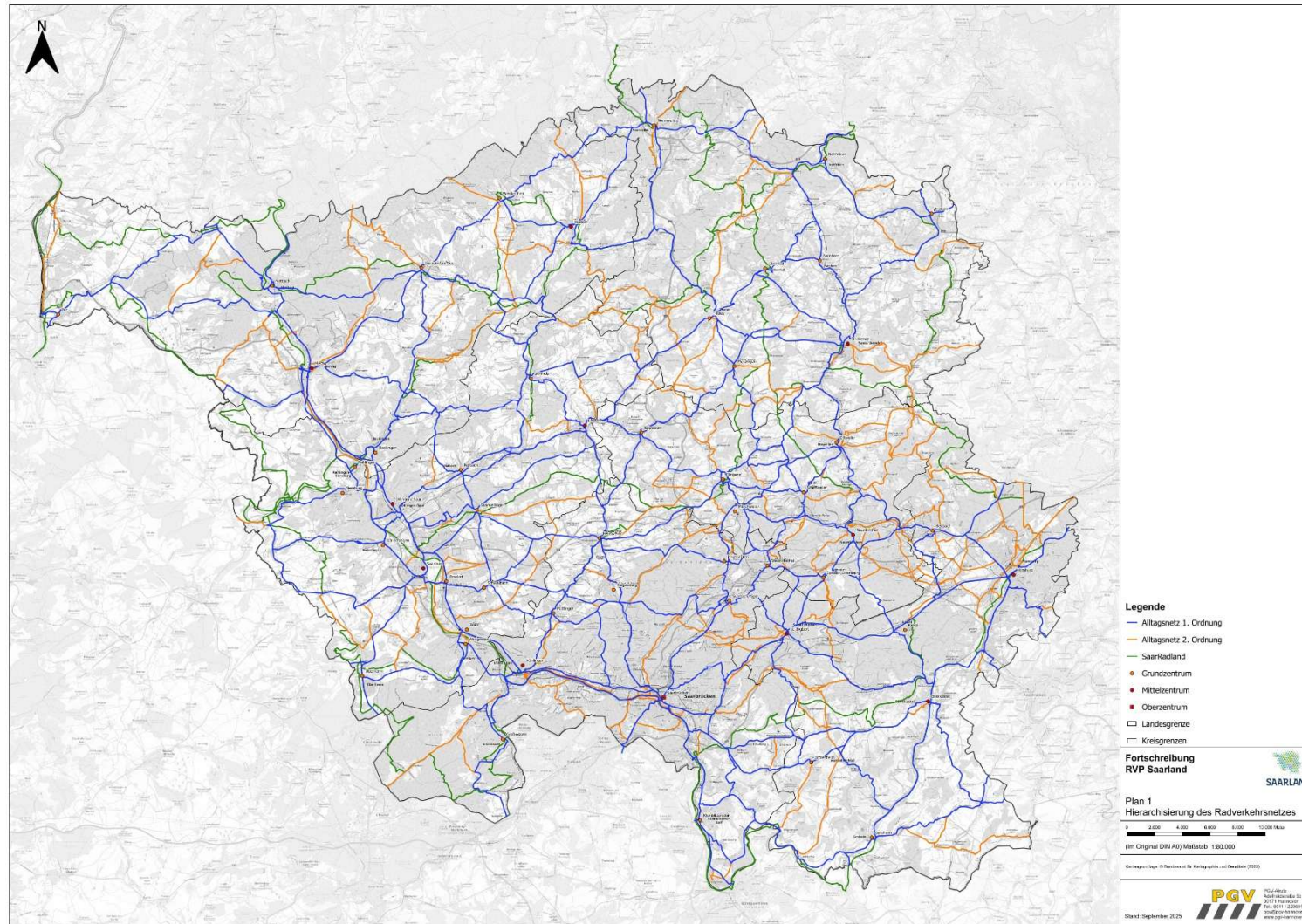
Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 136	Landesstraße	LfS	außerorts	Heusweiler	Holz	4.700	1.910	Neubau	1.968.600 €	Regionalverband Saarbrücken
L 139	Landesstraße	LfS	außerorts	Püttlingen Rittenhofen	Kreisgrenze	5.300	490	Neubau	514.600 €	Regionalverband Saarbrücken
L 164	Landesstraße	LfS	außerorts	St. Nikolaus	Landesgrenze zu Frankreich	5.100	1.400	Neubau	1.076.700 €	Regionalverband Saarbrücken
L 244	Landesstraße	LfS	außerorts	Sulzbach/Saar	Kreisgrenze	2.700	1.000	Neubau	1.029.200 €	Regionalverband Saarbrücken
L 255	Landesstraße	LfS	außerorts	Fischbach	Dudweiler	4.000	1.080	Neubau	1.179.500 €	Regionalverband Saarbrücken
L 259	Landesstraße	LfS	außerorts	Riegelsberg	L 127	5.100	4.570	Neubau	4.536.000 €	Regionalverband Saarbrücken
L 265	Landesstraße	LfS	außerorts	Lummerschied	Kreisgrenze	3.500	150	Neubau	102.400 €	Regionalverband Saarbrücken
L 272	Landesstraße	LfS	außerorts	Saarbrücken	Riegelsberg	8.700	3.810	Neubau	3.804.000 €	Regionalverband Saarbrücken
L 276	Landesstraße	LfS	außerorts	Dorf in Warndt	Karlsbrunn	3.300	650	Neubau	756.800 €	Regionalverband Saarbrücken
L 282	Landesstraße	LfS	außerorts	Elversberg	Friedrichsthal	5.500	440	Neubau	451.100 €	Regionalverband Saarbrücken
L 299	Landesstraße	LfS	außerorts	Mangelhausen	Kreisgrenze			Vermessung in Bearbeitung		Regionalverband Saarbrücken
Summe Regionalverband Saarbrücken							38.760		34.071.400 €	
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Aschbach	Ortsausgang Aschbach	7.200	2.150	Markierung	177.200 €	Saarlouis
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Thalexweiler	Ortsausgang Thalexweiler	7.000	1.000	Markierung	82.200 €	Saarlouis
B 405	Bundesstraße	LfS	außerorts	Saarlouis	Ittersdorf	8.900	5.360	Neubau	3.676.500 €	Saarlouis
L 139	Landesstraße	LfS	außerorts	Sprengen	Kreisgrenze	5.300	1.050	Neubau	1.102.700 €	Saarlouis

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 142	Landesstraße	LfS	außerorts	Saarwellingen	Zollstock	3.100	5.150	Neubau	5.225.700 €	Saarlouis
L 168	Landesstraße	LfS	außerorts	Überherrn	Differten	4.060	4.300	Neubau	4.187.200 €	Saarlouis
L 171	Landesstraße	LfS	außerorts	Siersburg	Hemmersdorf	7.700	9.640	Neubau	4.054.800 €	Saarlouis
L 171	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Siersburg	Ortsausgang Siersburg	7.700	5.100	Markierung	415.100 €	Saarlouis
L 333	Landesstraße	LfS	außerorts	Limbach	Kreisgrenze	4.000	440	Neubau	477.700 €	Saarlouis
L 341	Landesstraße	LfS	außerorts	Saarwellingen	Schwalbach	4.000	3.370	Neubau	3.518.800 €	Saarlouis
L 344	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Schwalbach	L 139	8.400	2.090	Markierung	326.100 €	Saarlouis
L 346	Landesstraße	LfS	außerorts	Düppenweiler	Siedlung	5.100	1.090	Neubau	1.134.000 €	Saarlouis
L 355	Landesstraße	LfS	außerorts	Gisingen Wallerfangen	St. Barbara Wallerfangen	3.900	1.210	Neubau	1.297.100 €	Saarlouis
L 358	Landesstraße	LfS	außerorts	Hemmersdorf	Niedaltdorf	3.600	2.050	Neubau	2.111.000 €	Saarlouis
Summe Landkreis Saarlouis							44.000		27.786.100 €	
L 101	Landesstraße	LfS	außerorts	Altheim	Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz	2.500	1.860	Neubau	1.920.700 €	Saarpfalz-Kreis
L 105	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Mimbach	Im Langenfeld	7.800	960	Markierung	217.000 €	Saarpfalz-Kreis
L 107	Landesstraße	LfS	außerorts	Ommersheim	Ormesheim	7.100	3.650	Neubau	3.783.500 €	Saarpfalz-Kreis
L 108	Landesstraße	LfS	außerorts	St. Ingbert	Kreisgrenze	600	5.510	Neubau	413.200 €	Saarpfalz-Kreis
L 111	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Hassel	Ortsausgang Hassel	8.600	2.430	Markierung	410.700 €	Saarpfalz-Kreis

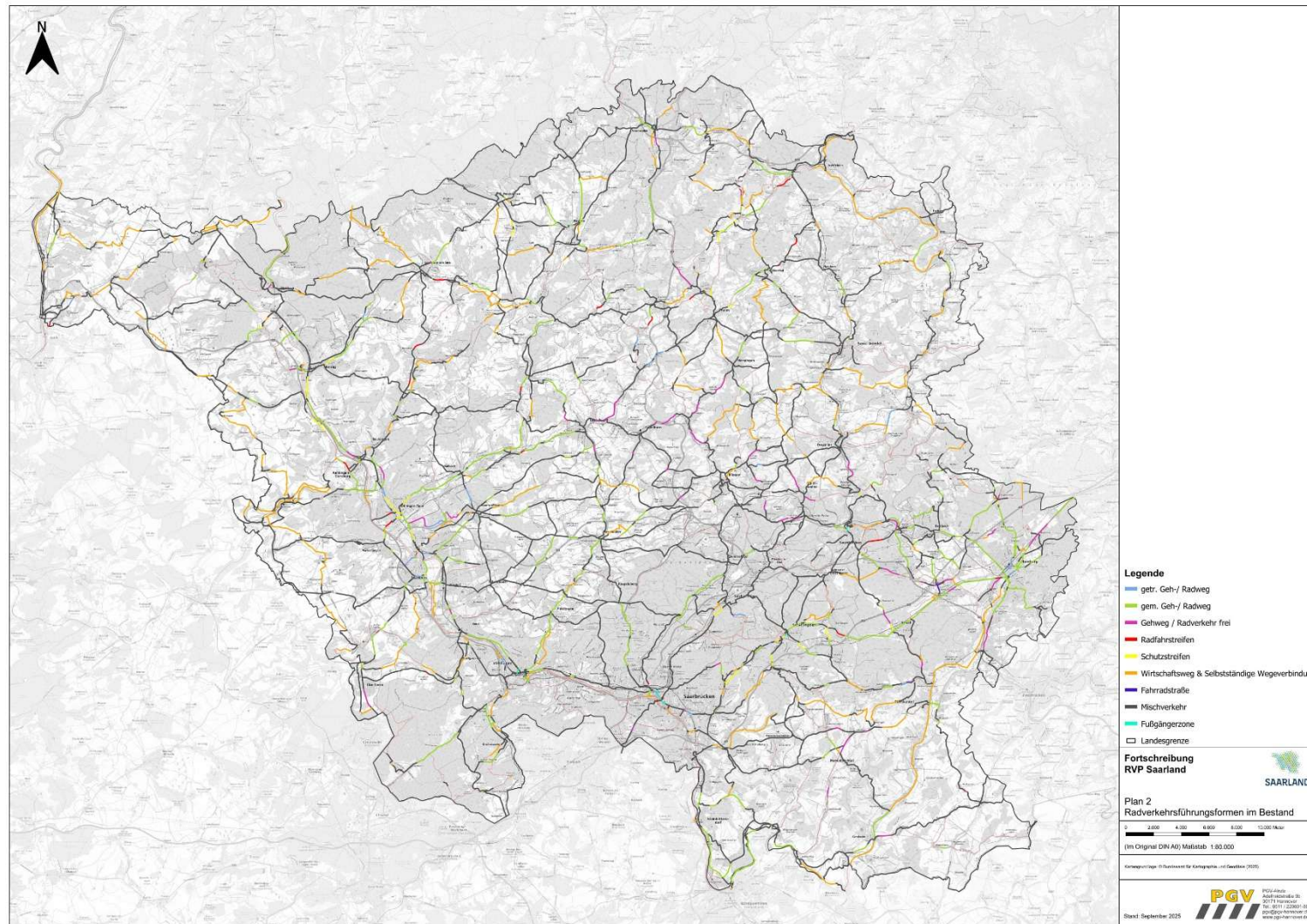
Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 111	Landesstraße	LfS	außerorts	Hassel	Niederwürzbach	6.400	2.140	Neubau	1.447.800 €	Saarpfalz-Kreis
L 112	Landesstraße	LfS	außerorts	St. Ingbert	Elversberg	9.200	2.430	Neubau	2.475.500 €	Saarpfalz-Kreis
L 113	Landesstraße	LfS	außerorts	Kirkel	Blieskastel	5.400	1.780	Neubau	1.850.000 €	Saarpfalz-Kreis
L 214	Landesstraße	LfS	außerorts	Kirrbach	Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz	3.300	1.960	Neubau	2.015.600 €	Saarpfalz-Kreis
L 241	Landesstraße	LfS	außerorts	Rohrbach	Kreisgrenze			Vermessung in Bearbeitung		Saarpfalz-Kreis
L 243	Landesstraße	LfS	außerorts	Spiesen-Elversberg	St. Ingbert	5.300	1.740	Neubau	1.811.800 €	Saarpfalz-Kreis
L 244	Landesstraße	LfS	außerorts	St. Ingbert	Kreisgrenze	2.700	1.010	Neubau	2.039.500 €	Saarpfalz-Kreis
Summe Saarpfalz-Kreis							25.470		18.385.300 €	
B 269	Bundesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Tholey	Ortsausgang Tholey	9.700	2.290	Markierung	596.700 €	St. Wendel
L 130	Landesstraße	LfS	außerorts	Urexweiler	Remmesweiler	2.900	1.140	Neubau	1.091.200 €	St. Wendel
L 132	Landesstraße	LfS	außerorts	Hofeld-Mauschbach	Baltersweiler	3.100	990	Neubau	679.500 €	St. Wendel
L 133	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Alsweiler	B 259	8.300	440	Markierung	36.400 €	St. Wendel
L 133	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Marpingen	Ortsausgang Marpingen	8.300	1.820	Markierung	150.300 €	St. Wendel
L 134	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Sankt Wendel	L 131	8.000	3.020	Markierung	262.000 €	St. Wendel
L 134	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Bliesen	Ortsausgang Bliesen	7.900	1.840	Markierung	427.000 €	St. Wendel
L 135	Landesstraße	LfS	außerorts	Nohfelden	B 41 (Rheinland-Pfalz)	5.000	4.880	Neubau	4.919.500 €	St. Wendel

Straße	Klassifizierung	Baulast-träger	Ortslage	Von	Bis	DTV	Länge in m	Handlungsbedarf	Kosten-schätzung	Landkreis
L 145	Landesstraße	LfS	außerorts	Scheuern	Dörsdorf	2.600	660	Neubau	589.600 €	St. Wendel
L 147	Landesstraße	LfS	innerorts	L 135	Ortsausgang Theley	7.400	1.650	Markierung	137.100 €	St. Wendel
L 149	Landesstraße	LfS	außerorts	Kostenbach	Nonnweiler	4.300	6.380	Neubau	4.512.200 €	St. Wendel
L 149	Landesstraße	LfS	außerorts	Nonnweiler	Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz	3.400	1.920	Neubau	1.980.000 €	St. Wendel
L 292	Landesstraße	LfS	außerorts	Remmesweiler	Mainzweiler	6.800	980	Neubau	661.200 €	St. Wendel
L 315	Landesstraße	LfS	innerorts	Ortseingang Freisen	Schulstraße	7.300	670	Markierung	193.400 €	St. Wendel
L 315	Landesstraße	LfS	außerorts	Freisen	Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz	5.800	1.340	Neubau	1.421.300 €	St. Wendel
L 319	Landesstraße	LfS	außerorts	Oberthal	Güdesweiler	4.000	790	Neubau	895.000 €	St. Wendel
L 320	Landesstraße	LfS	außerorts	Güdesweiler	Namborn	5.100	1.490	Neubau	1.532.500 €	St. Wendel
L 323	Landesstraße	LfS	außerorts	Hasborn-Dautweiler	Theley	4.500	2.680	Neubau	2.582.400 €	St. Wendel
L 330	Landesstraße	LfS	außerorts	Otzenhausen	Schwarzenbach Ziegelhütte	3.000	1.160	Neubau	1.258.000 €	St. Wendel
Summe Landkreis St. Wendel							36.140		23.925.300 €	
Gesamtsumme							207.710		150.418.600 €	

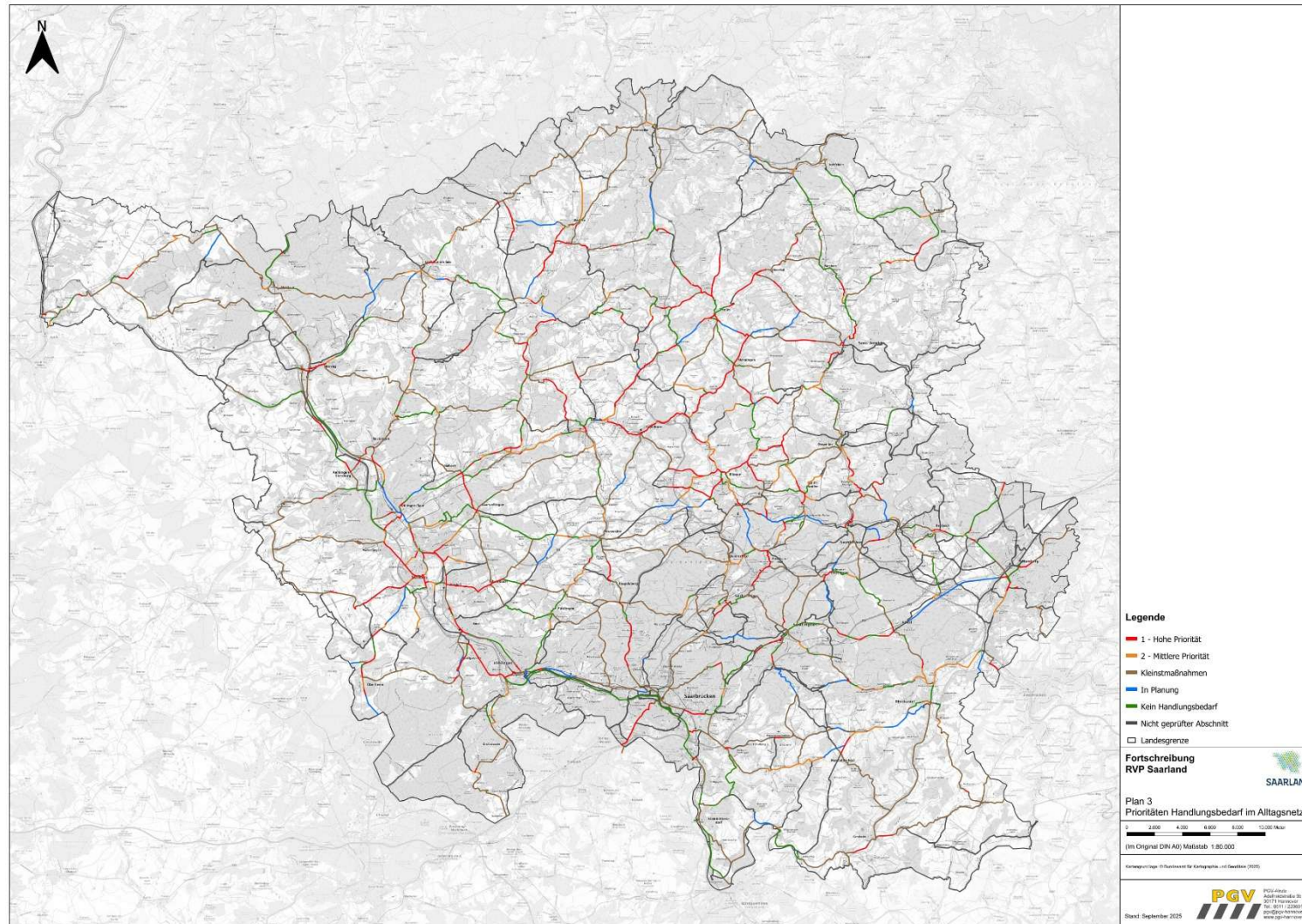
8.4 Übersichtsplan Alltags-Radverkehrsnetz (Hierarchisierung)



8.5 Übersichtsplan Führungsformen Bestand



8.6 Übersichtsplan Handlungsbedarf nach Prioritäten im Radverkehrsnetz



8.7 Übersichtsplan Zuständigkeiten / Baulastträger

