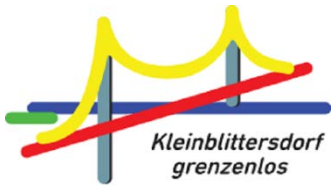


RADVERKEHRSKONZEPT KLEINBLITTERSDORF



Fahrradfahren im Alltag



Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für Kleinblittersdorf
Maßnahmen- und Realisierungskonzept – Mai 2023

Informationsaustausch
zum Projektstart im Juni 2022

Informationsaustausch
mit Ortsräten im Aug. 2022

Analyseergebnisse
und Rahmenkonzept
im Febr. und März 2023

Informationsaustausch
mit LfS im April 2023

Maßnahmen- und
Realisierungskonzept
im Mai 2023



Projektraum ist das Gemeindegebiet Kleinblittersdorf !

→ Raumbezug:

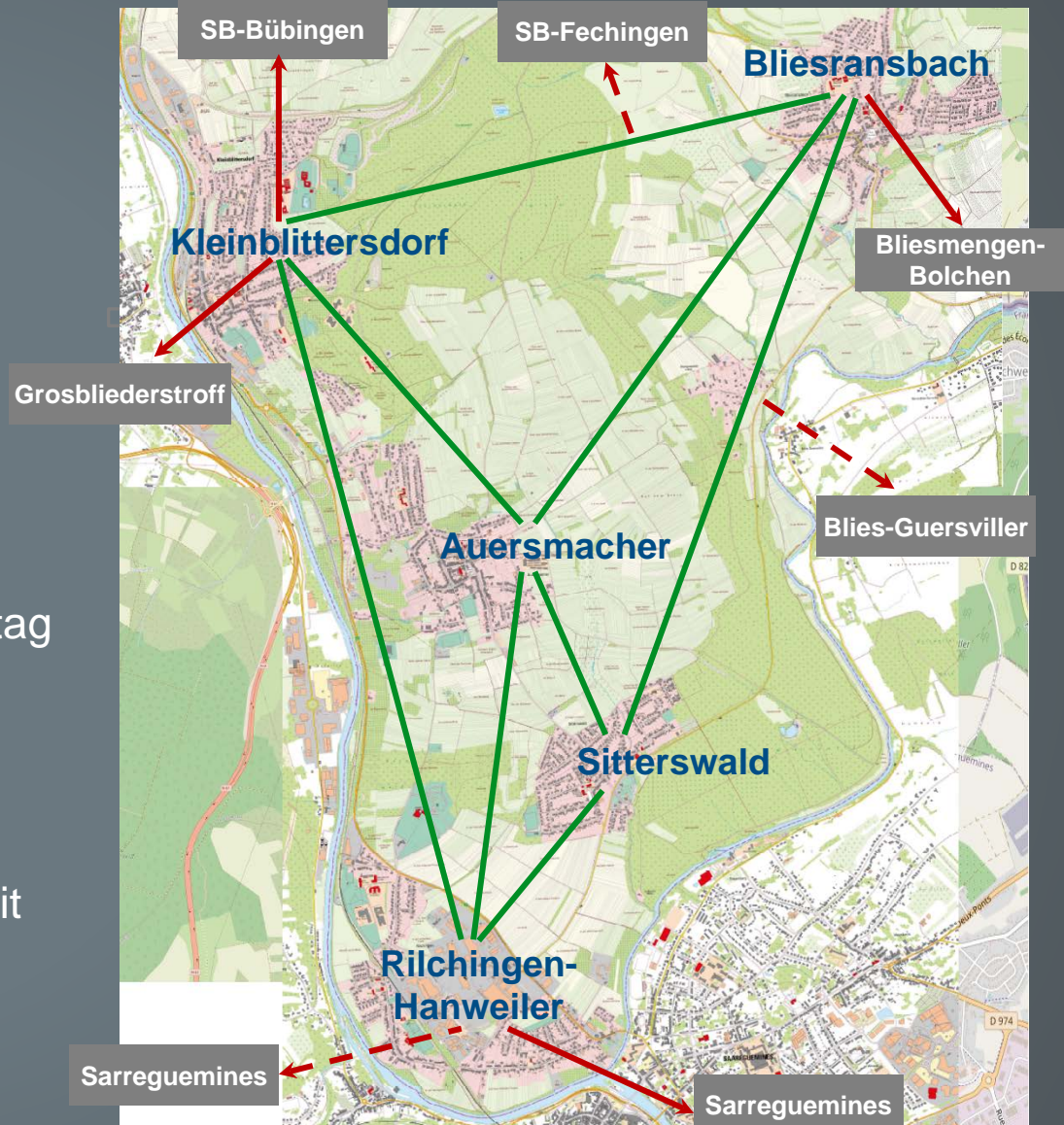
Gemeindegebiet
mit Übergängen zu
Nachbargemeinden

→ Fahrradnutzung:

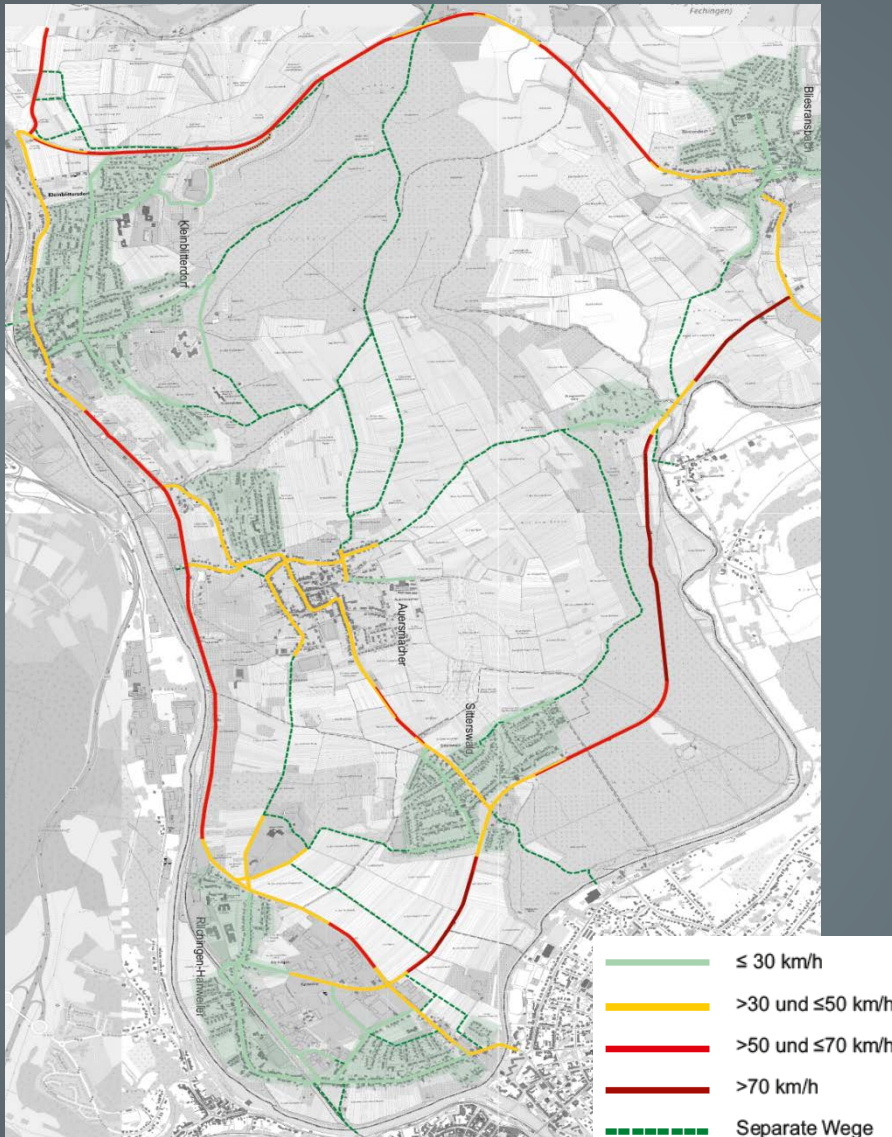
möglichst häufige Wahl für
regelmäßige Aktivitäten im Alltag

→ ‚Nebenwirkung‘:

Orts- und Umfeldverträglichkeit
des Straßenverkehrs erhöhen



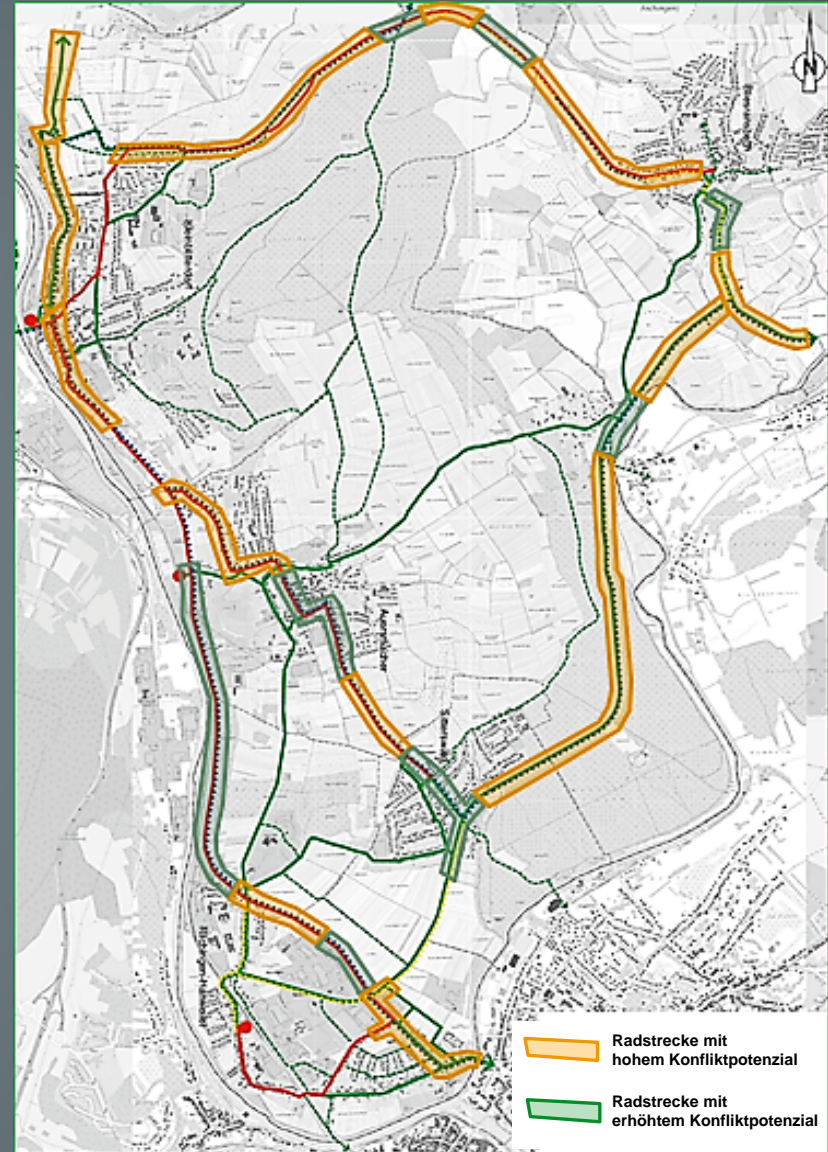
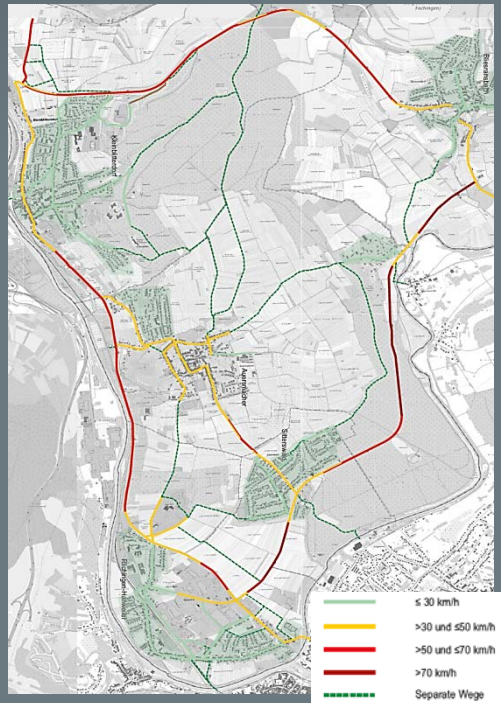
Kfz-Geschwindigkeiten und Kfz-Stärken bergen Konflikte für das Radfahren !



- Land- und forstwirtschaftliche Wege sind für alltäglichen Radverkehr grundsätzlich geeignet (grün)
- Radfahren auf Streckenabschnitten bis 30 km/h ist im Regelfall unproblematisch (grün)
- Bei erhöhtem Kfz- und SV-Aufkommen sowie bei intensiver Umfeldnutzung und hoher Parkverkehrsnachfrage besteht Schutzbedarf (gelb)
- Ab 50 km/h oder bei hohem Kfz- und SV-Aufkommen und außerorts ist eine getrennte Radführung erforderlich (rot)

Konfliktpotenzial auf Straßen und Wegen

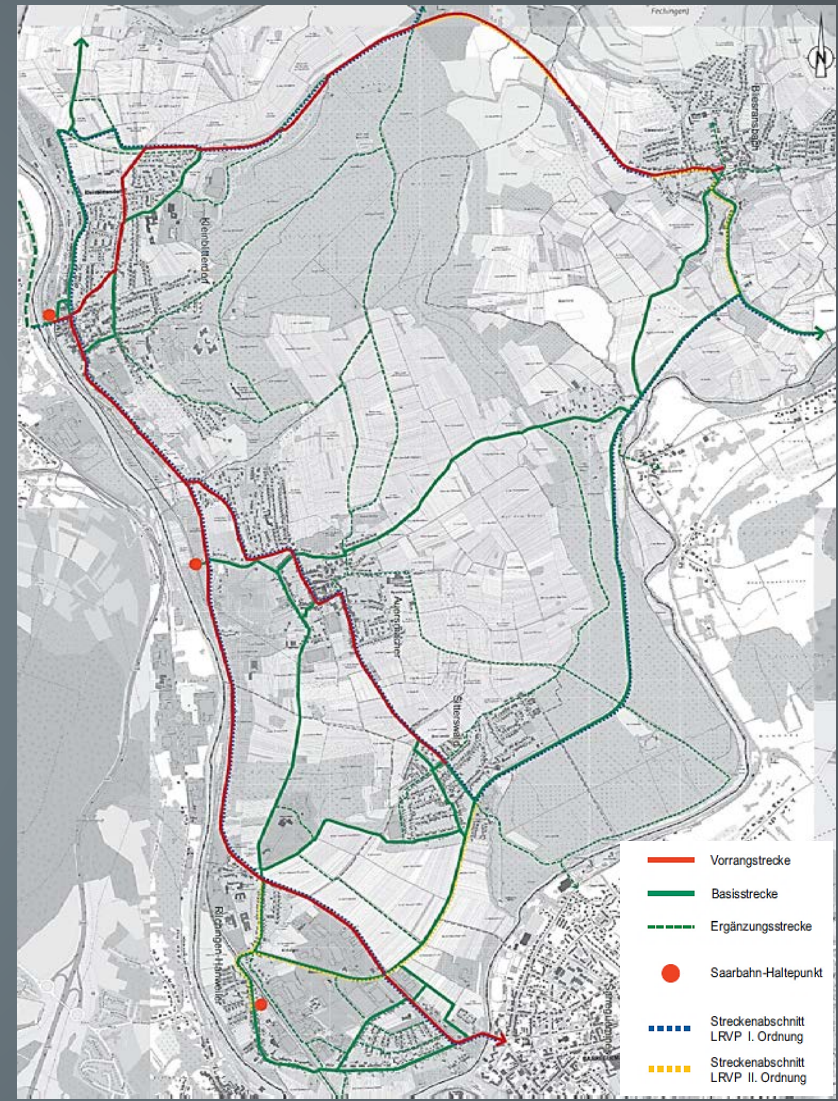
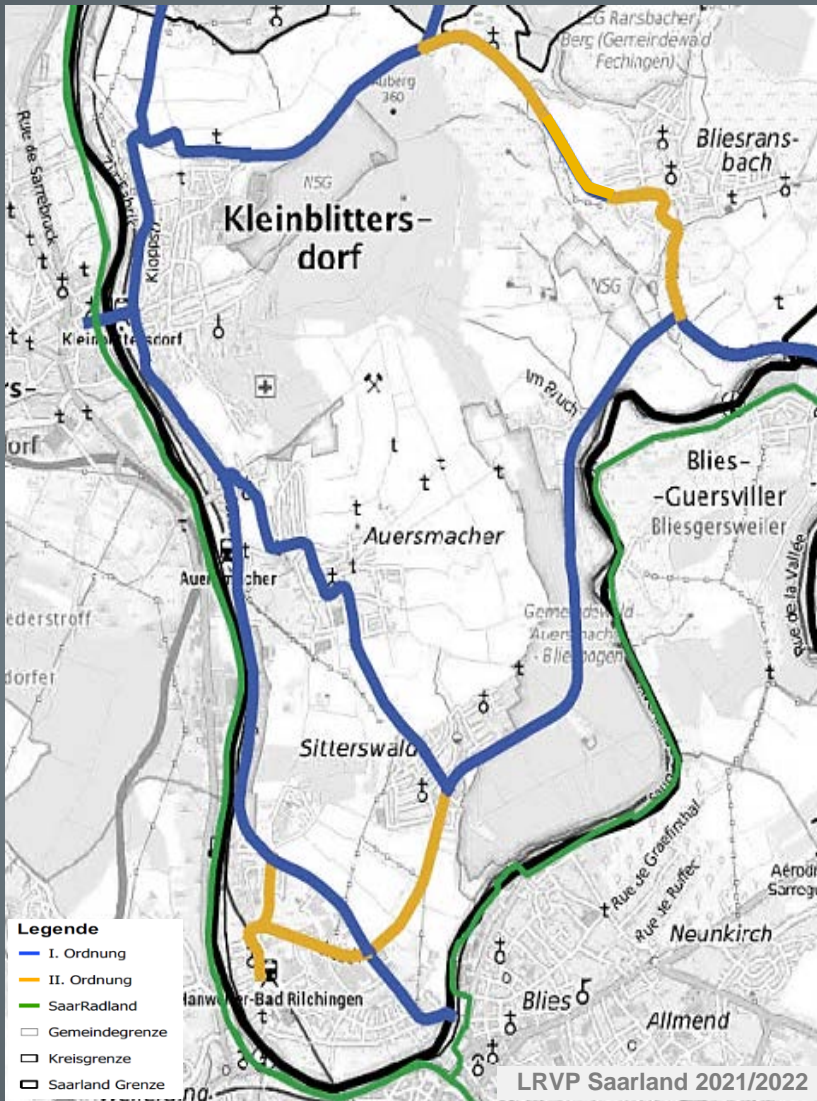
An klassifizierten Straßen sind Radfahrende besonders gefährdet !



- Die Radführung auf Vorrangstrecken (bzw. Haupttrouten) ist problembelastet.
- Auch viele Basisstrecken haben ein erhöhtes Konfliktpotenzial.

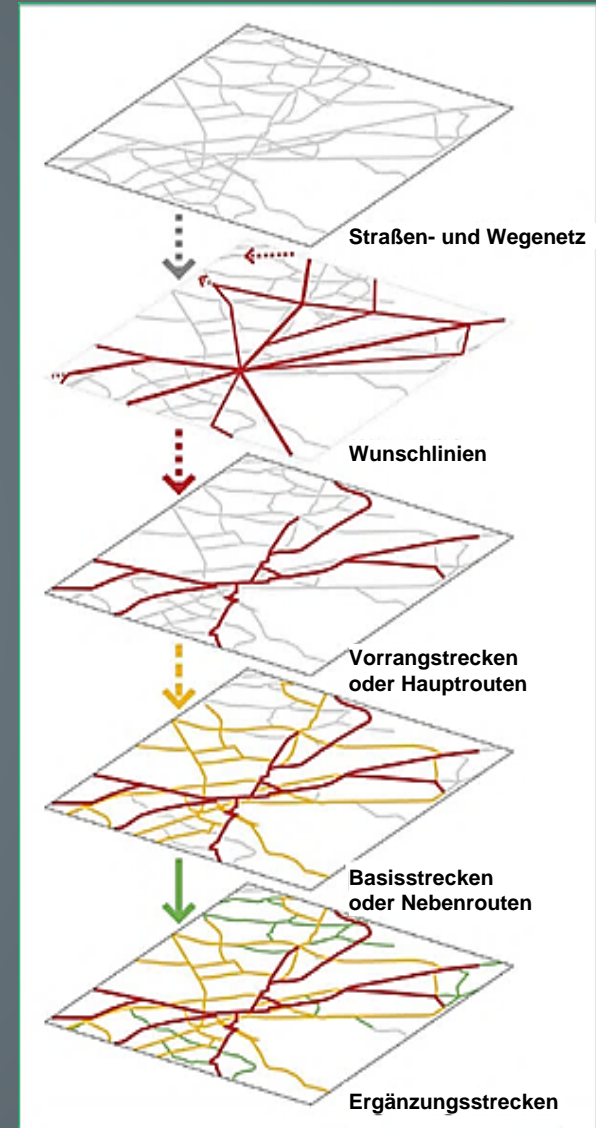
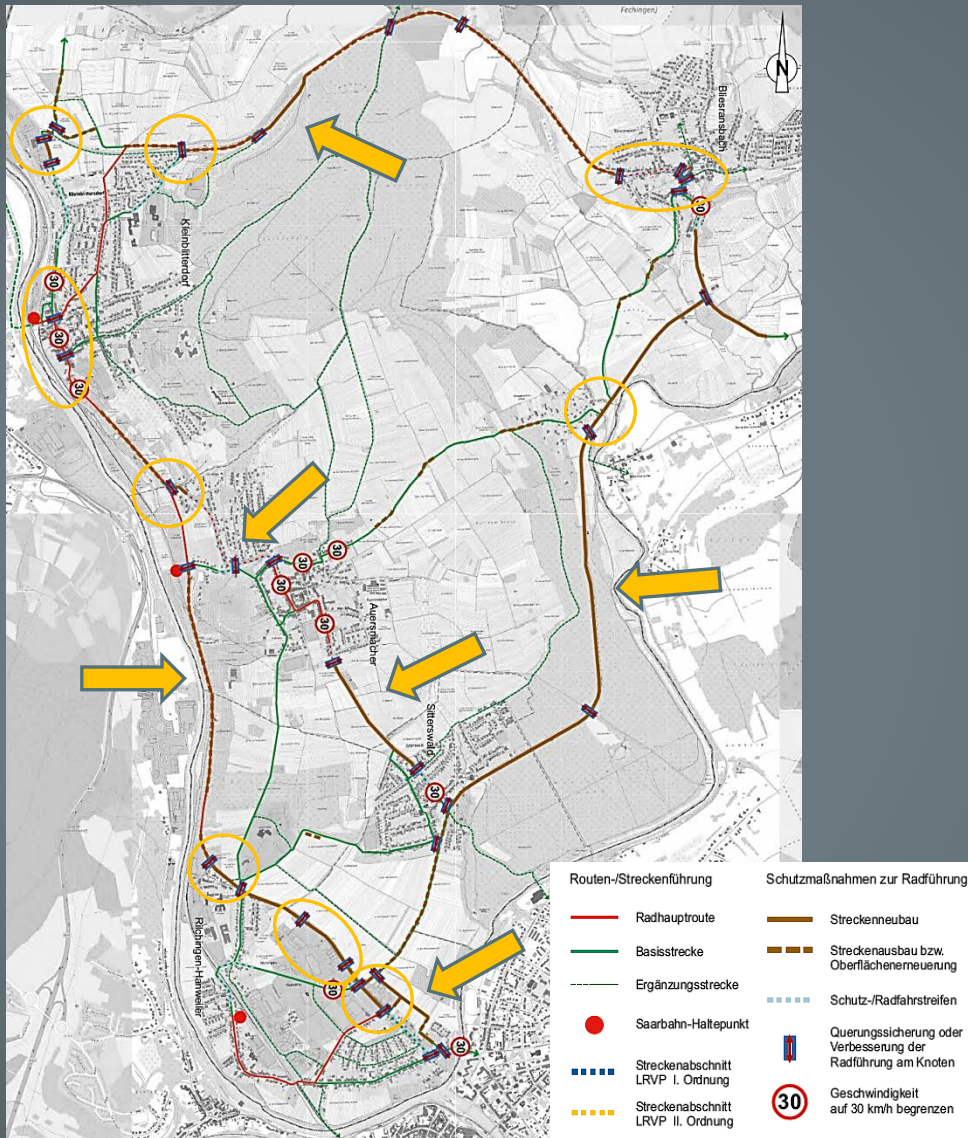
Konfliktpotenzial auf Straßen und Wegen

Der saarländische LRVP 2021/22 beschreibt einen Entwicklungsrahmen !



Radnetz für den Alltagsradverkehr

Radverkehrs- und Radnetzplanung ist Angebotsplanung !



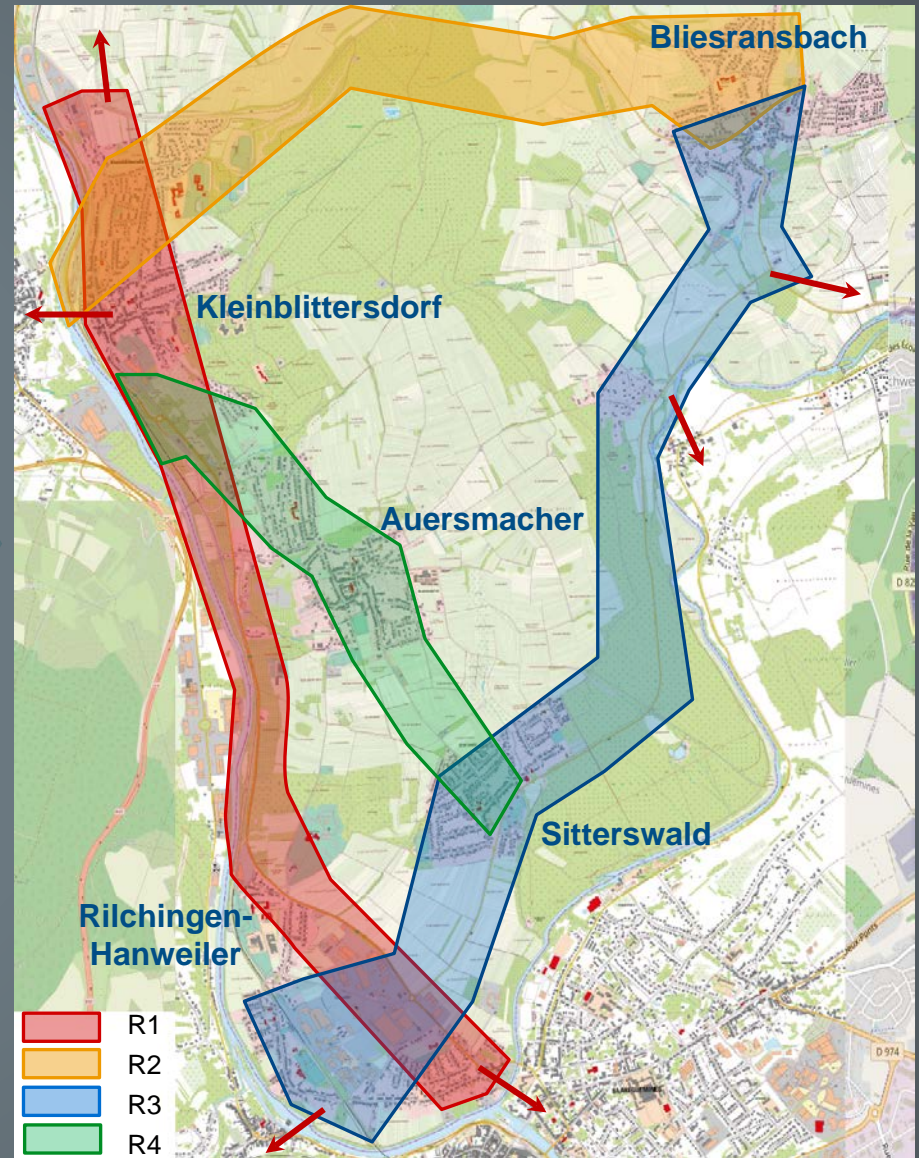
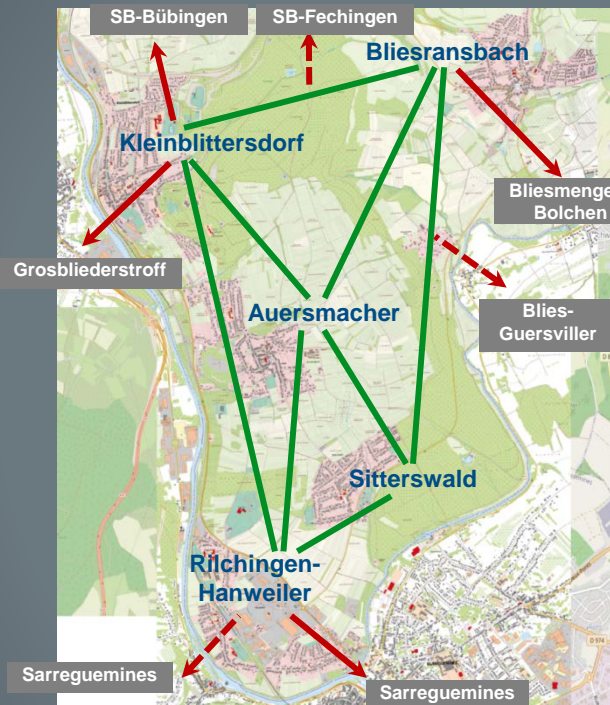
Radnetz für den Alltagsradverkehr

Radverkehrs- und Radnetzplanung ist Angebotsplanung !

- Alltagsradverkehr benötigt vorrangig
 - direkt geführte, sicher und komfortabel befahrbare
 - vernetzte regionale, zwischengemeindliche und örtliche
 - Radführungen innerhalb des kommunalen Radnetzes
 - und definierte Übergabestellen zu den Nachbarorten

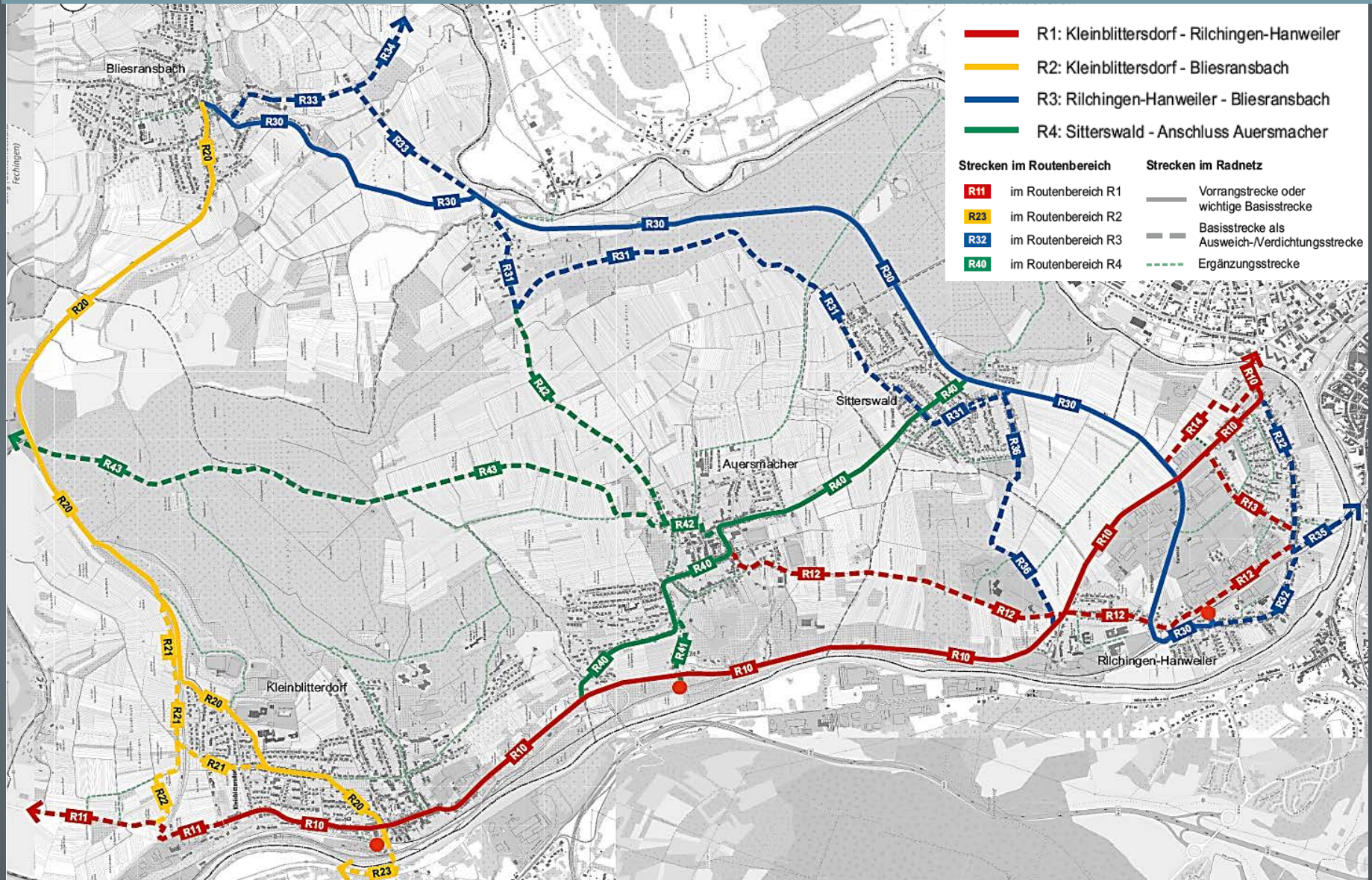
- Radnetzplanung zielt ab auf
 - Anbindung der Ortsteile an das Ortszentrum und relevante/zentrale Zielorte
 - Verbindung zwischen den Ortsteilen bzw. den Ortsteilzentren
 - Erschließung innerhalb der Ortsteile und Anbindung der Wohnbereiche (Quellorte)

Orientierung des Konzeptes an vier Routenbereichen



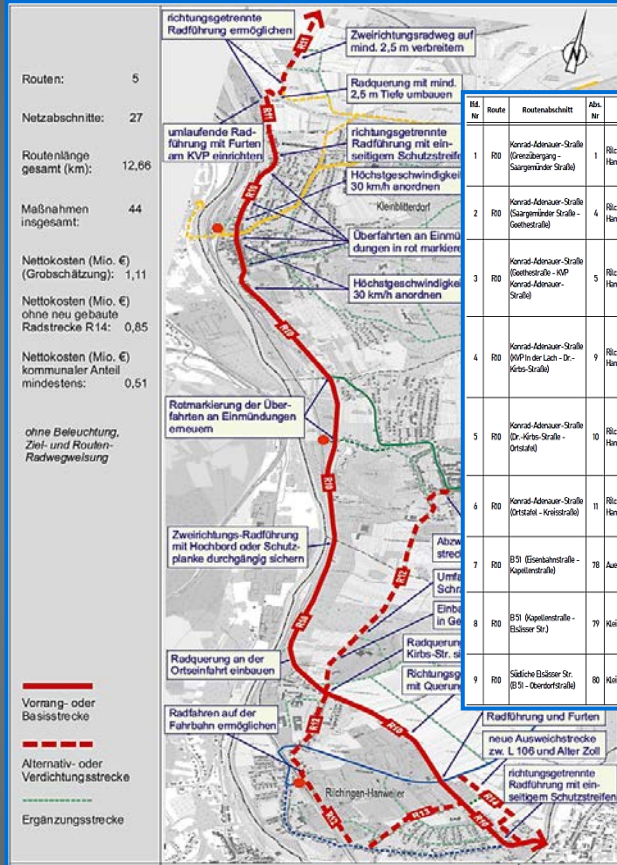
Radnetz für den Alltagsradverkehr

Radrouten für den Alltagsradverkehr !



Radnetz für den Alltagsradverkehr

Bausteine des Radverkehrskonzeptes !



Routen: 5
 Netzabschnitte: 27
 Routenlänge gesamt (km): 12,86
 Maßnahmen insgesamt: 44
 Nettokosten (Mio. €) (Grob-schätzung): 1,11
 Nettokosten (Mio. €) ohne neu gebaute Radstrecke R14: 0,85
 Nettokosten (Mio. €) kommunaler Anteil mindestens: 0,51

ohne Beleuchtung, Ziel- und Routen-Radwegweisung

Vorrang- oder Basisstrecke
 Alternativ- oder Verdichtungsstrecke
 Ergänzungsstrecke

Maßnahmen-Nr.	Route	Routenabschnitt	Abs. Nr.	Ortsteil	Bestandbewertung	Maßnahmenantrag	Maßn. typ	Alternative/ Ergänzung	Kostenschätzung	Umsetzungsjahr	Einrichtung in Realisierungsj.
1	RO	Konrad-Adenauer-Straße (Eisenbahnbrücke - Saargemünder Straße)	1	Riethingen-Hanweiler	teilweise Radführung, relativ intensive Umkleibühnen, einseitige Langspurstreifen → Radführung im Hochbord bei 50 km/h	vorh. Sperrfläche adrethen und beidseitig Schutzstreifen markieren zw. GÜ und Alter Zoll, Mittelstreif als Querungsstelle Höhe Tabakladen umbau schützen, einseitigen Schutzstreifen in Steigrichtung ab Haus Nr. 108	BM+HM	bedingte Seitenraumverweitung zw. Alter Zoll und Haus Nr. 108, ggf. Orndorf auf 20 km/h beschränken	10.500 €	A - Kurzfristig	Realisier.
2	RO	Konrad-Adenauer-Straße (Saargemünder Straße - Weststraße)	4	Riethingen-Hanweiler	teilweise Radführung auf der Fahrbahn bei 50 km/h, Radstrecke im LWP → intensive Umkleibühnen und erhöhtes Verkehrsaufkommen	einseitigen Schutzstreifen in Steigrichtung bis Haus Nr. 20	HM	entschieden zwischen Saargemünder-Str. und Haus Nr. 20 auf 30 km/h beschränken	2.000 €	A - Kurzfristig	Realisier.
3	RO	Konrad-Adenauer-Straße (Weststraße - KVP Konrad-Adenauer-Straße)	5	Riethingen-Hanweiler	teilweise Radführung, Ein- und Ausfahrten der Kfz, → hohes Verkehrsaufkommen und 50 km/h zulässig	Stichtungsgerechte Radführung ermöglichen; an Gestaltung der Marktfahrten anpassen, Seitenraumweg in KVP-Ausfahrt auf 2,5 m ausbauen, Radrückführung und Aufhängeschutzstreifen Höhe Gehbord, Radüberfahrt an Biotstraße rot markieren	BM+HM	Schuldrückführung Biotweg ggf. Seitenraumverweitung	11.000 €	A - Kurzfristig	Realisier.
4	RO	Konrad-Adenauer-Straße (KVP in der Lach - KVP Kirs-Str.)	9	Riethingen-Hanweiler	teilweise Querungsstellen fehlende Beleuchtung → hohe Geschwindigkeit, schmaler Trennstreifen	Seitenraumführung ab Stiel-Tankstelle, KVP neu bauen, Schutzstr. zw. Dr.-Kirbs-Str. und Radstrecke markieren, vorh. Gehweg vor KVP auf 2,5 m erweitern, Überfahrten rot markieren, Radrückführung in/ver westw. KVP-Zufahrt mit Aufhängeschutz, Rückführung auf Seitenraum im KVP-Ausf.	BM+HM	von KVP in RLSA Sicherheitsstreifen verbleiben oder Schutzplanke realisieren	27.500 €	A - Kurzfristig	Realisier.
5	RO	Konrad-Adenauer-Straße (Dr.-Kirbs-Straße - Ortsatz)	10	Riethingen-Hanweiler	teilweise Querungsstellen fehlende Beleuchtung → Radführung durch Schutzplanke gesichert	beidseitige Mittelstreifen im Ortssteilbereich einbauen, Schutzplanke an Querungsstelle öffnen und Überfahrt Von-d.-Leyen-Str. rot markieren, einseitigen Schutzstreifen in Steigrichtung ab Querungsstelle bis LSA Zum Bergwald markieren	BM+HM	Seitenraumweg ab Querungsstelle bis LSA neu bauen, Tabakladen in LSA-Schaltung integrieren	10.000 €	A - Kurzfristig	Realisier.
6	RO	Konrad-Adenauer-Straße (Ortsatz - Kreisstraße)	11	Riethingen-Hanweiler	vorhandene schmälere Wegführung, fehlende Beleuchtung → schmaler Trennstreifen oder Hochbord	Seitenraumführung durch Hochbord mit größeren Abschnitten oder Schutzplanke sichern, Ergänzungen in Höhe Besetzung möglichst einbauen	BM	evtl. Seitenraumführung betreiben	8.000 €	A - Kurzfristig	Realisier.
7	RO	B51 (Eisenbahnstraße - Kappelstraße)	18	Auersmacher	teilweise Beleuchtung → abgesetzte Radführung in Senke, mit Schutzplanke	evtl. Seitenraumweg auf 3 m verbreitern, Rotmarkierung der Überfahrtsbereiche einbauen	BM+HM	evtl. Seitenraumführung betreiben	1.500 €	A - Kurzfristig	Realisier.
8	RO	B51 (Kappelstraße - Bölscher Str.)	19	Kleinblittersdorf	Radweg ohne Fahrbahnrückführung, hohes Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit, fehlende Beleuchtung → Radführung in/ver Biotstraße und Grünstraße	evtl. Seitenraumweg auf 3 m verbreitern, Radrückführung mit Aufhängeschutzstreifen RE, Mei-KVP, Schutzstreifen in Ausfahrt Mei-KVP bis Querungsstelle, ggf. mit Ausweichen der Querungsstelle	BM+HM	evtl. Straßeneinbauten in Seitenraum anpassen	2.000 €	A - Kurzfristig	Realisier.
9	RO	Städtische Bölscher Str. (B51 - Oberstraße)	20	Kleinblittersdorf	Überfahrt Oberstraße, ungenutzt → Radführung bei 50 km/h im Hochbord	Hochgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken zw. Mei-KVP und Oberstraße	HM	keine	1.000 €	A - Kurzfristig	Realisier.

Routenblätter

Maßnahmentabellen

Maßnahmenblätter

RVK Kleinblittersdorf - Maßnahmenblatt					
Ortsteil/Ortsbereich	Riethingen-Hanweiler	Maßnahmen-Nr. 005			
Straßen-/Netzabschnitt	Konrad-Adenauer-Straße	Route: R10			
von - bis	Dr.-Kirbs-Straße - Ortsatz	Lage des Abschnitts	innerorts	Klass. Str.	B 51
Abschnittlänge (m)	ca. 450 m	Zul. Geschwindigkeit	50 km/h	Kfz-Belastung	hoch
Steigung/Gefälle	nicht relevant				
Bestandsanalyse					
Straßen-/Verkehrsraumbreite	ca. 15,60 m				
Nutzbare Fahrbahnbreite	6,60 - 10,00 m				
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh- und Radweg (2 Richt.) Ri. 2: s. Ri. 1				
Belastungsbereich	erhöht	Schutz-/Trennprinzip			
Nutz-/Befahrbarkeit	gut				
Problembewertung	Radführung durch Schutzplanke gesichert, fehlende Querungsstelle, fehlende Beleuchtung				
Unfallpotenzial für RV	erhöht				
Maßnahmenvorschlag					
Routenabschnitt	R10 - Netzabschnitt 10				
RV-Nutzung	Vorrangstrecke				
Maßnahme 1	beleuchtete Mittelinsel im Ortssteilbereich einbauen				
Maßnahme 2	Schutzplanke an Querungsstelle öffnen und Überfahrt Von-d.-Leyen-Str. rot markieren				
Maßnahme 3	einseitigen Schutzstreifen in Steigrichtung ab Querungsstelle bis LSA Zum Bergwald markieren				
Alternative bzw. ergänzende Maßnahme	Seitenraumweg ab Querungsstelle bis LSA neu bauen; Radverkehr in LSA-Schaltung integrieren				
Gestaltung gem. Konzept	siehe Konzeptskizze				
Priorität/Umsetzungsfrist	A Kurzfristig: 1 - 3 Jahre				
Dringlichkeit	hoch/erhöht				
Kostenaufwand	ca. 126.000 Euro (Nettokosten)				
Baulastträger	voraussichtlich Saarland				
Bemerkung	Teil des LRVP-Netzes i.O., Realisierung mit Land abstimmen				

Maßnahmen- und Realisierungskonzept



Die verorteten Maßnahmenvorschläge sind vielschichtig !

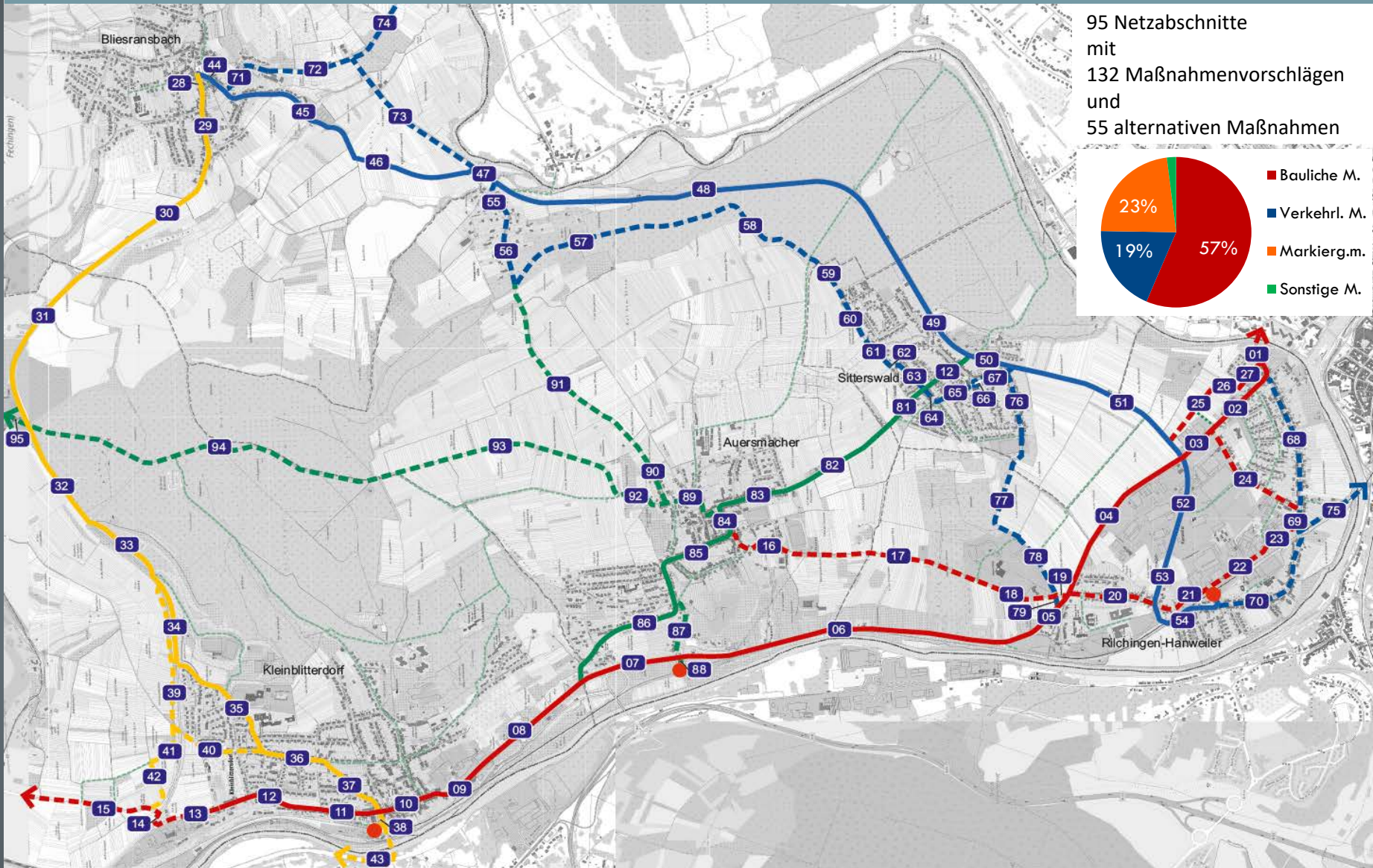
➤ Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen

- Beschränken der Höchstgeschwindigkeit, Öffnen von Einbahnstraßen, u.ä.
- Asymmetrische Einrichtung von Schutzstreifen, Verhindern von Aufparken, u.ä.
- Markieren von Überfahrten, Einbau von Querungshilfen, u.ä.

➤ Einzelmaßnahmen eingeteilt nach der Ausrichtung in ...

- Bauliche Maßnahmen: Sanierung / Ausbau vorh. Strecken, Neubau von Radwegen
- Markierungsmaßnahmen: Radfahr-, Schutzstreifen, Piktogrammspur, rote Überfahrt u.ä.
- Verkehrsregelnde Maßnahmen: radbezogene StVO-Beschilderung u.ä.
- Signalisierungsmaßnahmen: Berücksichtigung in Signalabläufen
- Sonstige Maßnahmen: Beleuchtung, Wegweisung, Serviceangebot, Abstellanlagen u.ä.

Maßnahmenübersichtsplan !



Maßnahmen- und Realisierungskonzept

Priorisierung der (Teil-)Routen und Maßnahmen nach der Dringlichkeit !

		Bestimmung der Prioritäten von Radrouten und Radnetzabschnitten												
Prüfkriterium / lfd. Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Route/Netzabschnitt/Einzelwerte		R10S	R10M	R10N	R11	R12	R13	R14	R20E	R20M	R20W	R21	R22	R23
11	Zul. Tempolevel (km/h)	1	3	1	2	1	0	0	1	2	0	0	0	0
12	Kfz-Belastung (DTV od. Sph)	3	3	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0
13	SV-Aufkommen	2	2	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
14	Unfallrisiko	2	2	2	2	1	1	0	1	1	1	0	0	0
15	Umfeldintensität	3	0	3	1	1	1	0	2	0	1	1	0	0
21	Funktion im Radzielnetz	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2
22	Netzlücke - Lückenschluss	3	2	3	2	1	0	0	3	2	2	1	2	1
23	RVA-Breiten nach ERA-Standard	3	1	2	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0
24	Längsmängel der Strecke	1	1	1	1	1	0	0	1	2	1	1	1	0
25	Punktängel der Strecke	4	2	4	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3
26	Knoten-/Querungsmängel	6	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3
31	RVpotenzial Schüler	2	2	3	2	1	1	1	2	2	3	3	2	1
32	RVpotenzial Pendler	3	2	3	1	1	2	1	2	2	3	2	1	2
33	Anbindungsrelevanz	5	4	5	4	4	3	3	4	3	5	3	2	2
34	Routennetzrelevanz	6	6	6	5	4	4	5	6	6	6	4	3	5
41	Planungs-/Genehmig.-Vorlauf	2	2	3	1	3	4	1	3	2	3	3	3	2
42	Nutzen für Alltagsradv.-Förderun	5	5	5	4	3	4	2	5	4	5	5	4	5
43	Finanzierungsaufwand/Kosten	1	1	4	1	3	4	1	2	0	4	2	3	4
Prioritäts-Punktwert		87	72	89	62	56	58	37	80	63	76	58	54	53
Priorität des Abschnitts		A+	A	A+	B	B	B	C	A+	A	A	B	B	B
Umsetzungsfrist		kf	kf	kf	mf	mf	mf	lf	kf	kf	kf	mf	mf	mf

- Prioritätsstufe A+ und A: erhebliche Defizite mit hoher Dringlichkeit => 60 kurzfristige Maßnahmen
- Prioritätsstufe B: spürbare Defizite mit mittlerer Dringlichkeit => 56 mittelfristige Maßnahmen
- Prioritätsstufe C: geringe/keine Defizite mit niedriger Dringlichkeit => 16 längerfristige Maßnahmen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind kostenintensiv !

- 72 % der grob geschätzten Realisierungskosten entfallen auf kurzfristige oder mittelfristige Maßnahmen.
- Rd. 70 % der geschätzten Realisierungskosten sind an Strecken des LRVP 2021/2022 aufzuwenden (darunter ca. 25 % an kommunalen Straßen im LRVP).
- Über 50 % der geschätzten Maßnahmenkosten sind der B 51 und den Landstraßen räumlich zuzuordnen. Diese könnten voraussichtlich vom Saarland übernommen werden (z.B. auf Basis des LRVP 2021/2022).
- Der mittlere Investitionsbedarf für die Umsetzung aller konzipierten Maßnahmen liegt ohne Fördermittel bei rd. **466 € je Einwohner** in den nächsten 10 Jahren.
- Für Maßnahmen im kommunalen Bereich (ohne Maßnahmen an klassifizierten Straßen) sinken die Realisierungskosten auf etwa **205 € je Einwohner** in 10 Jahren.
- Ohne Maßnahmenkosten an kommunalen Teilstrecken des LRVP-Alltagsradnetzes reduziert sich der Kostenaufwand weiter auf rd. **130 € je Einwohner** innerhalb 10 Jahren.

Hinweis: Der Nationale Radverkehrsplan gibt für die Verbesserung des Alltagsradverkehrs eine Zielgröße von mind. 10 € je Einwohner und Jahr an, also rd. 100 € in 10 Jahren.

Die geschätzten Realisierungskosten sind erheblich !

Prioritätsstufe	Bezugsjahre ca.	Mio. Euro insgesamt	Euro je Einwohner *	Euro je Netzkilometer
Kurzfristig	bis 2 – 3 J.	1,447	125 (42/a)	83.700
Mittelfristig	bis 5 – 6 J.	2,449	212 (71/a)	137.600
Längerfristig	ab 6 J.	1,492	129 (26/a)	134.350
Alle Maßnahmen	bis 10 J.	5,388	466 (47/a)	116.650
darunter:				
- LRVP-Strecken (an klassif. und komm. Straßen)		3,887	336 (34/a)	164.700
▪ LRVP-Strecken an klassifizierten Straßen		3,020		200.800
▪ LRVP-Strecken an kommunalen Straßen		0,867		99.400
- Kommunale Strecken (ohne LRVP)		1,486	129 (13/a)	66.900
▪ Kommunale Strecken mit <u>und</u> ohne LRVP		2,352	204 (20/a)	76.050

* Einwohnerzahl am 30.06.2022 rd. 11.560 Ew.

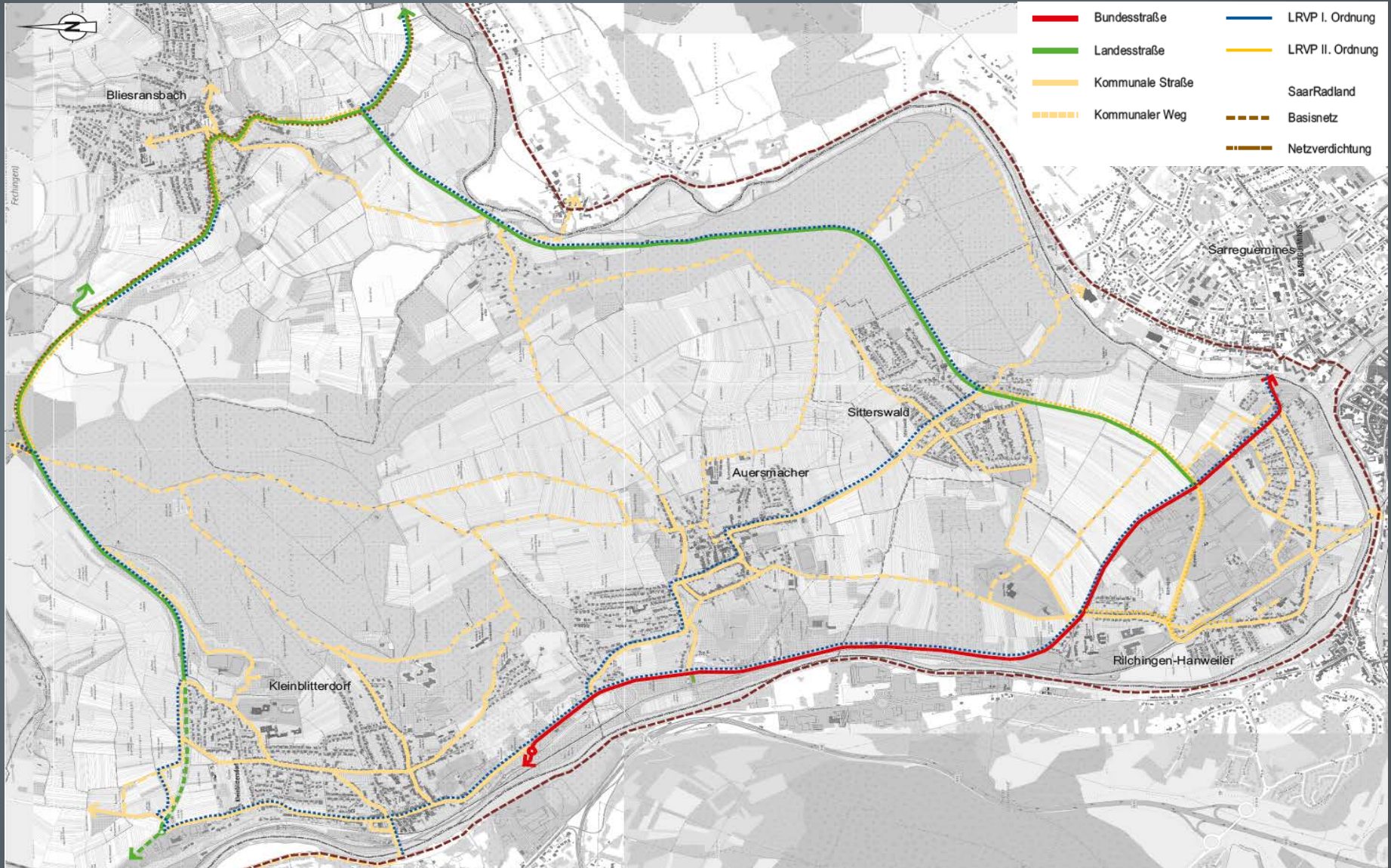
- Für die Gestaltung des Alltagsradverkehrsnetzes werden je Netzkilometer fast 117 TEuro benötigt.
- Für Maßnahmen an kommunalen Strecken ohne LRVP sind je Netzkilometer rd. 67 TEuro aufzuwenden.

Die Routenbereiche haben unterschiedliche Realisierungskosten !

Routenbereich	Zeitraum ca.	Mio. Euro insgesamt	Euro je Netzkilometer - alle Maßn. -
Alle Maßnahmen	bis 10 J.	5,388	116.650
darunter:			
- Routenbereich R1		1,111	87.750
- Routenbereich R2		0,773	109.965
- Routenbereich R3		2,863	163.385
- Routenbereich R4		0,643	71.470

- Die Maßnahmen in den Routenbereichen R1 (B 51) – R2 (L 254) – R3 (L 105 und L 106) werden ggf. vom Saarland ko-finanziert (Strecken des Alltagsradverkehrs im LRVP 2021/22).

Routen- und Streckenabschnitte haben verschiedene Baulastträger !



Maßnahmen- und Realisierungskonzept

Die Realisierungskosten unterscheiden sich nach Ortsteilen !

Ortsteil	Zeitraum ca.	Mio. Euro insgesamt	Anteil der kurz- bis mittelfristigen Realisierung
Alle Maßnahmen	bis 10 J.	5,388	
davon:			
Auersmacher		0,766	95 %
Bliesransbach ¹		1,022 ²	100 %
Kleinblittersdorf		0,838	94 %
Rilchingen-Hanweiler		1,111	70 %
Sitterswald		1,653 ³	34 %

1 = einschließl. Ortsbereich Bliesgersweilermühle

2 = einschl. L 105 Bliesmengen-Bolchen und L 106 Bliesgersweilermühle = 705 TEuro

3 = einschl. L 106 zw. Bliesgersweilermühle und Sitterswald = 1,078 Mio. Euro

- Die höchsten Kostenanteile entfallen auf Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden an klassifizierten Straßen im Inner- und Außerortsbereich.

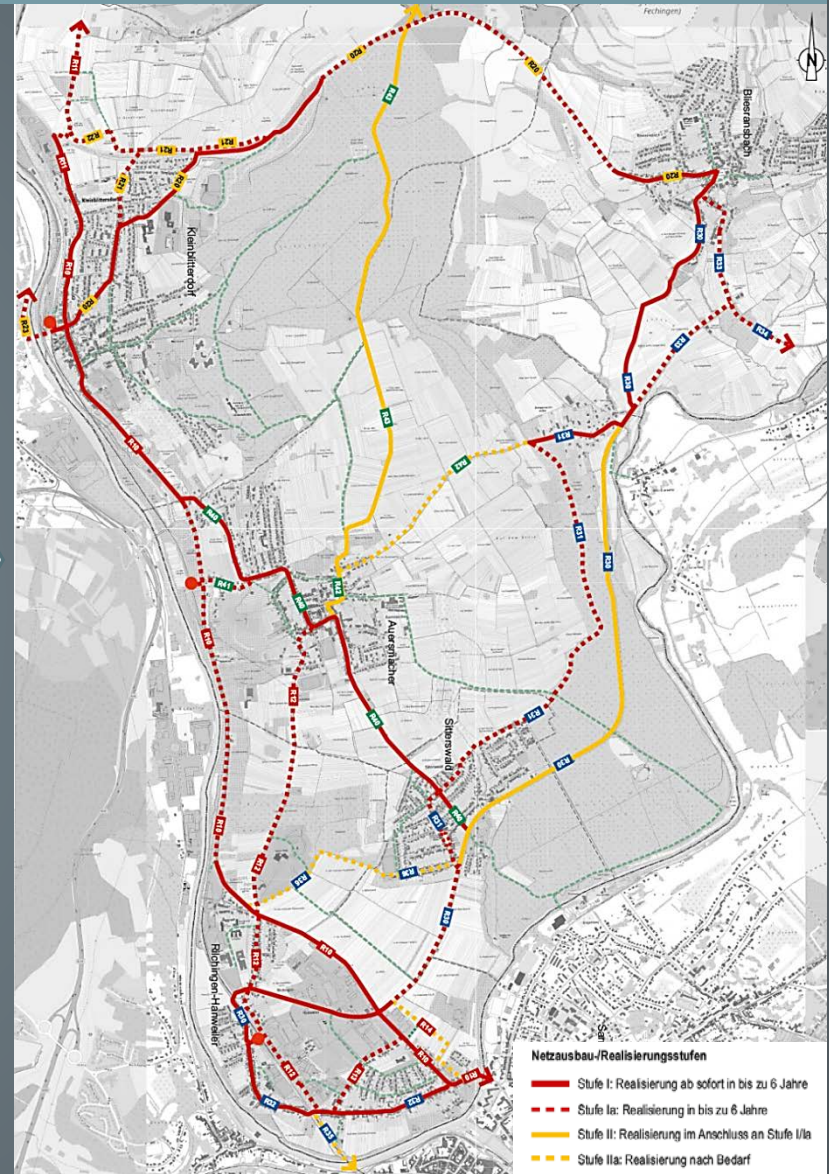
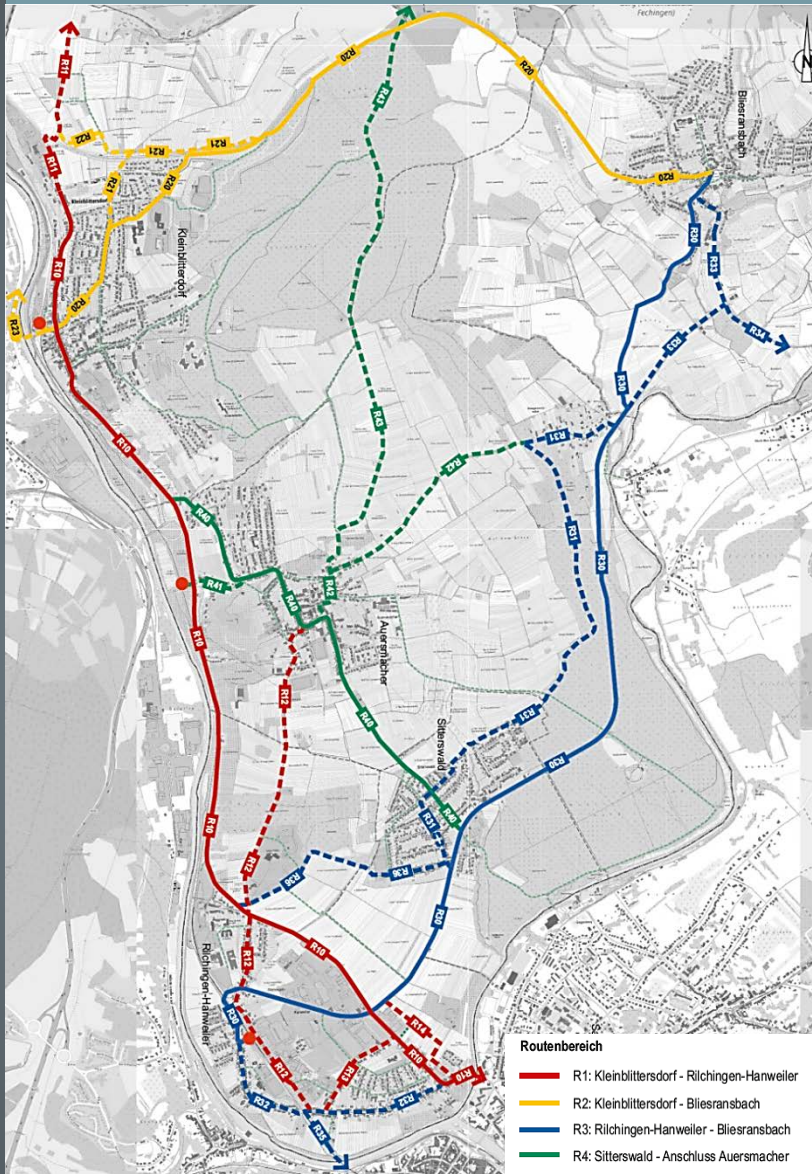
Die Umsetzung von Maßnahmen ist häufig förderfähig !

- Für die Förderung des Alltagsradverkehr werden vom Bund und dem Saarland diverse Finanzierungshilfen angeboten. Für die Antragstellung ist der jeweils gültige Förderrahmen zu prüfen.
 - Nationaler Radverkehrsplan NRVP 3.0 des BMDV, u.a. für Informations- und Kommunikationskampagnen, Laufzeit ab 21.04.2021
 - Unterschiedliche Förder- und Finanzierungsprogramme des BMDV zur Entwicklung des Radverkehrs als klimaschonende Mobilitätsform
 - Bike+Ride-Offensive für den Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnstationen, eine Kooperation des BMDV und der Deutschen Bahn, Laufzeit bis 2027
 - Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs, für investive Maßnahmen und Mobilitätskonzepte, Laufzeit bis 31.12.2026
 - Sonderprogramm ‚Stadt und Land‘ im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030, Antragstellung über Landesverkehrsministerium, für Maßnahmen zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur
 - Förderrichtlinie RL NMOB-Stadt-Land zur Durchführung des Bundesprogramms, u.a. für Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen, Fahrradstraßen, Radwegbrücken, Laufzeit bis 31.12.2023
 - Förderrichtlinie RL NMOB-Rad zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität, Teilförderung Radverkehr (novellierte Form ab Frühjahr 2023)
 - <https://www.fahrrad.saarland/startseite/foerderung/>

Die Realisierung des Radnetzes sollte stufenweise erfolgen !

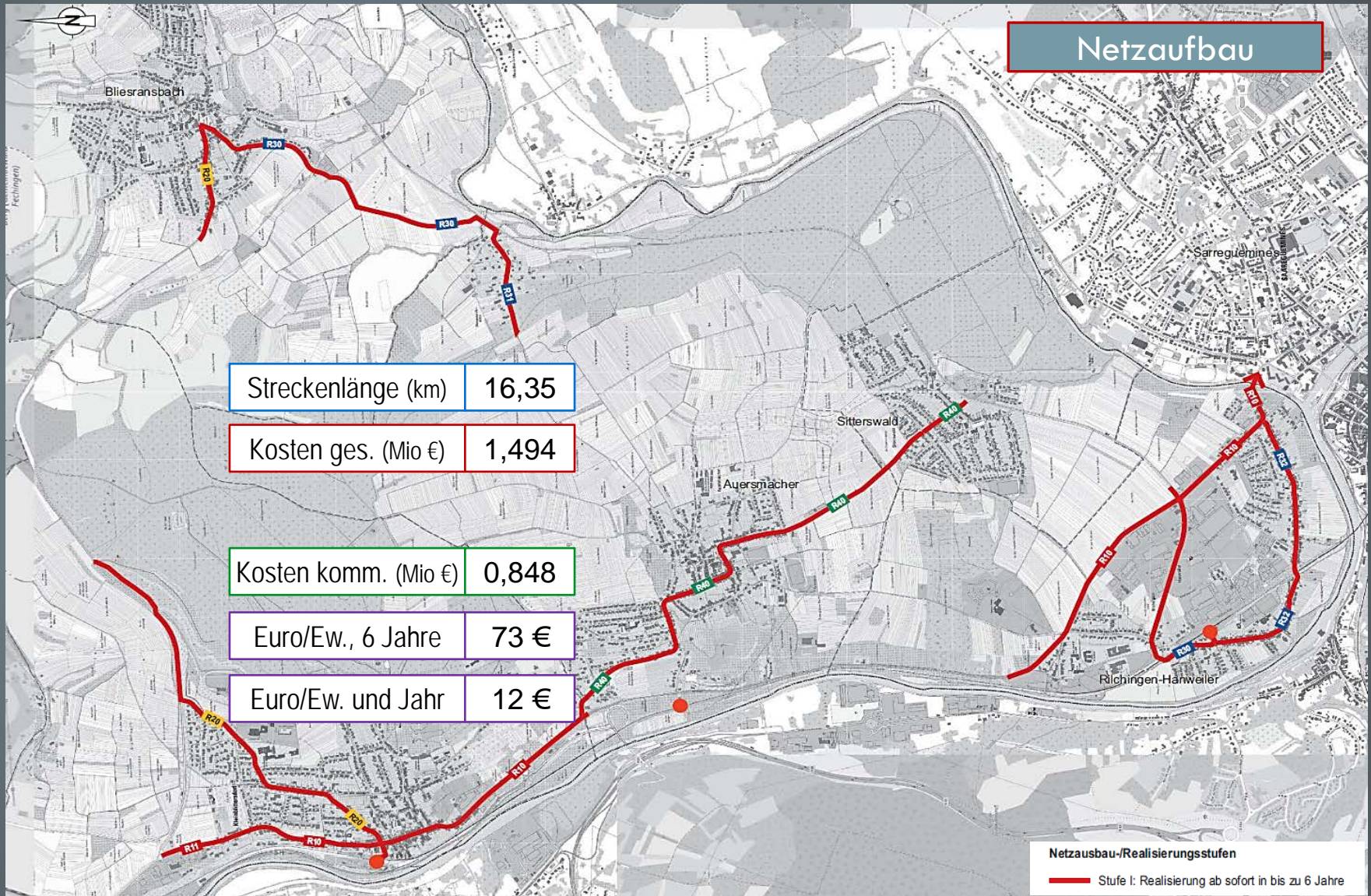
- Vor dem Hintergrund des erreichbaren Nutzerpotenzials im Alltagsradverkehr und des jeweiligen Handlungsbedarfs aufgrund der Ausgangssituation sind der Routenbereich R1 zwischen Rilchingen-Hanweiler und Kleinblittersdorf und der Routenbereich R4 von Sitterswald über Auersmacher nach Kleinblittersdorf vorrangig verkehrssicher, möglichst komfortabel und ganzjährig benutzbar zu gestalten.
- Um eine für den Alltagsradverkehr zwischen Bliesransbach und Kleinblittersdorf im Routenbereich R2 eine nutzbare Routenführung entlang der L 254 herzustellen sollte der Lückenschluss an der L 254 nördlich der Einmündung zum Sportplatz zeitnah geplant und die Netzlücke möglichst kurzfristig geschlossen werden.
- Der Ausbau einer Radverbindung von Bliesransbach über Sitterswald nach Rilchingen-Hanweiler im Routenbereich R3 steht im direkten Planungszusammenhang mit den LRVP-Planungen des LfS an der L 105 und L 106. Um kurzfristig eine verkehrssichere Radführung zu ermöglichen sollte der Feldwirtschaftsweg zwischen Bliesransbach und Bliesgersweilermühle nach Bedarf saniert und in der Ortslage Bliesgersweilermühle ein straßenbegleitender Radweg (abgestimmt mit dem LfS) ausgebaut werden.
- Die Anbindungen des Radnetzes nach außen an der Saargemünder Straße nach Bübingen, an der L 105 nach Bliesmengen-Bolchen und in Verlängerung des Dragonerweges nach Fechingen sollten mit den Nachbargemeinden Saarbrücken und Mandelbachtal abgestimmt werden.
- Die neuen Querungsstellen der Radführung an der L 254 und der B 51 sollten kurzfristig verkehrssicher gestaltet werden. Hierzu müssten die Querungshilfen mit dem LfS abgestimmt werden. Es sollten Mittelinseln geplant (zumindest markiert), beschildert und beleuchtet werden.

Die Realisierung erfolgt ‚kurz- bis mittelfristig‘ oder ‚eher längerfristig‘ !



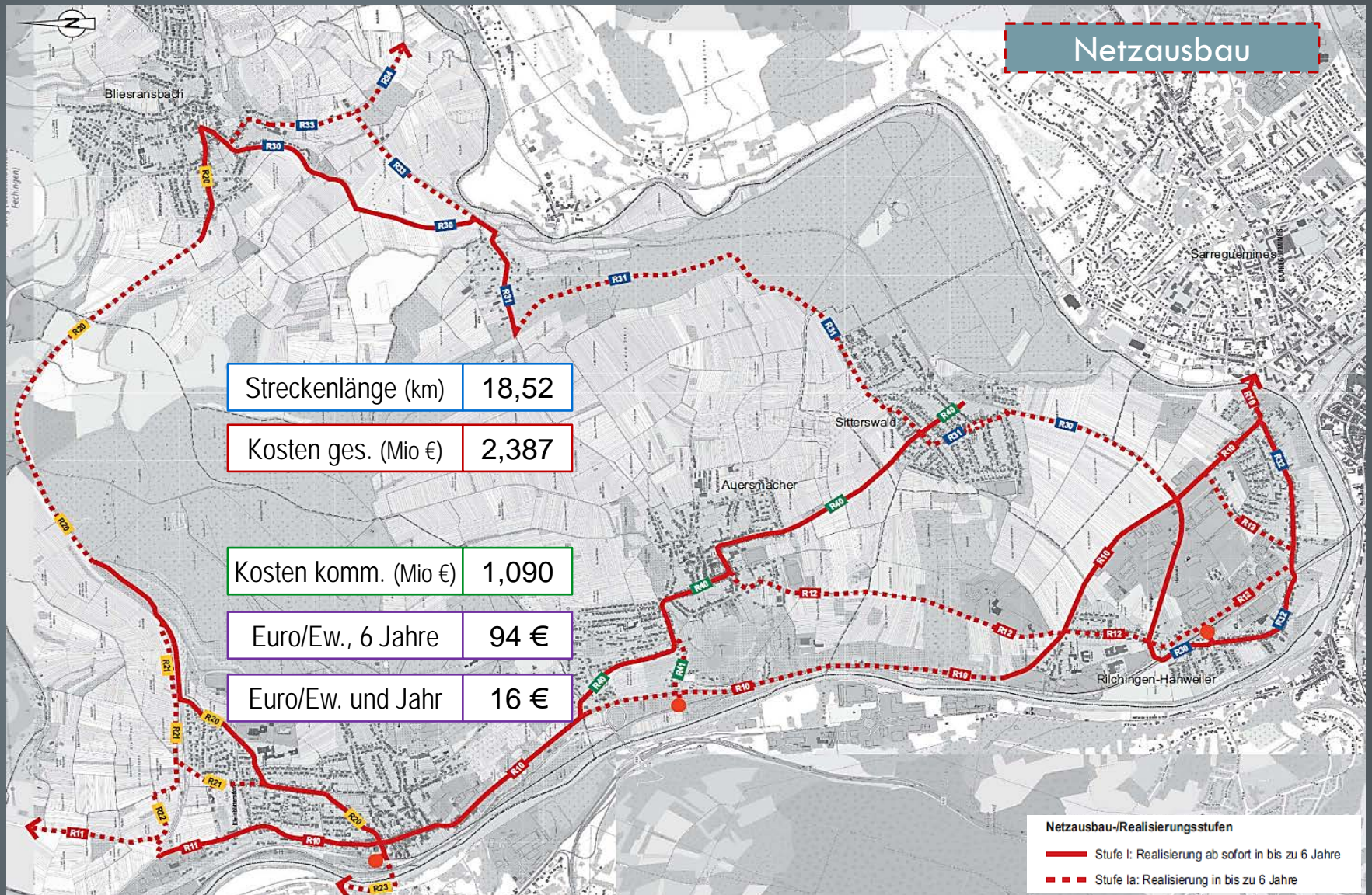
Realisierungsradsnetz

Realisierungsstufe ‚kurz- bis mittelfristig‘



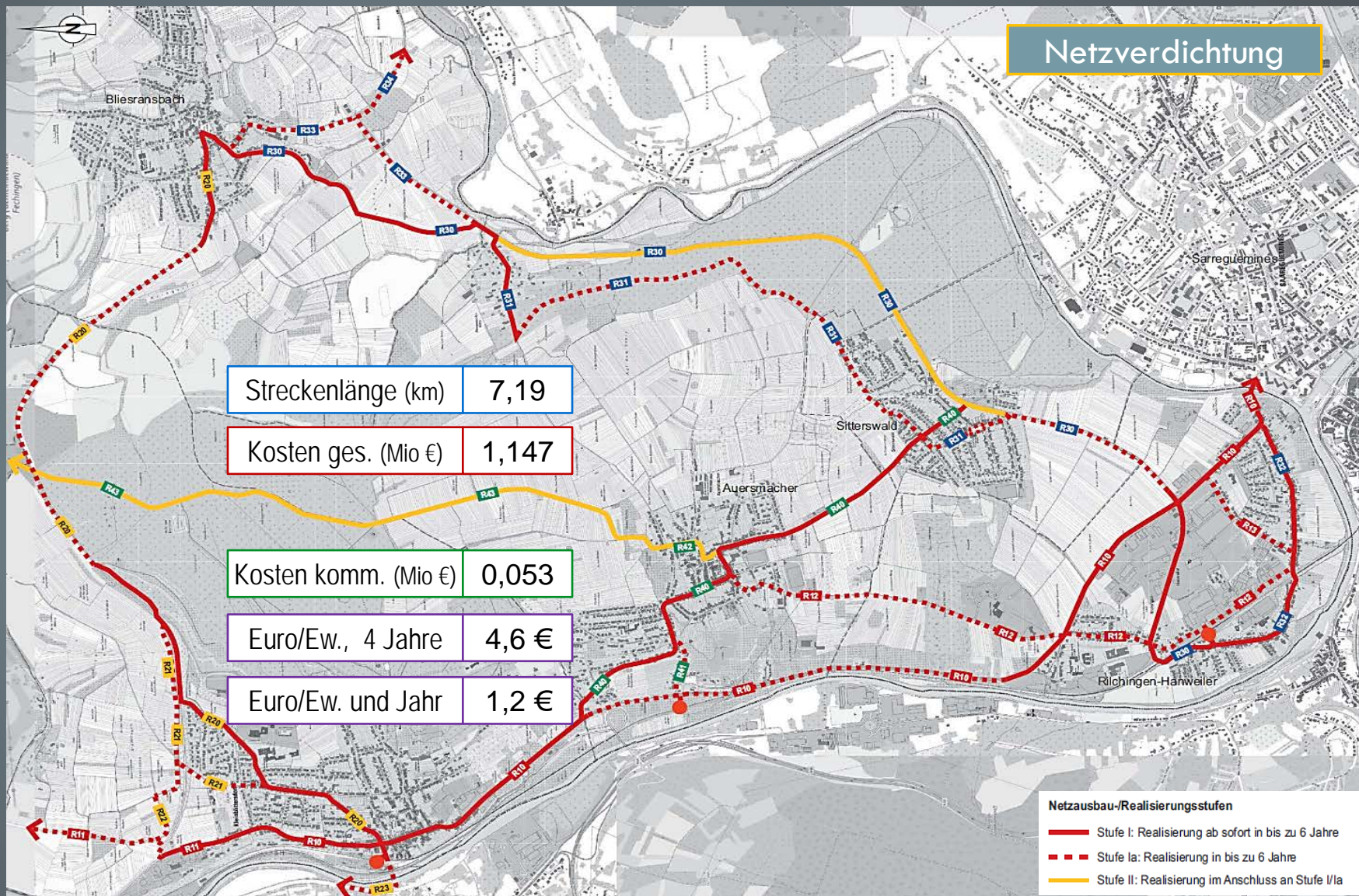
Realisierungsvorschlag

Realisierungsstufe ‚kurz- bis mittelfristig‘



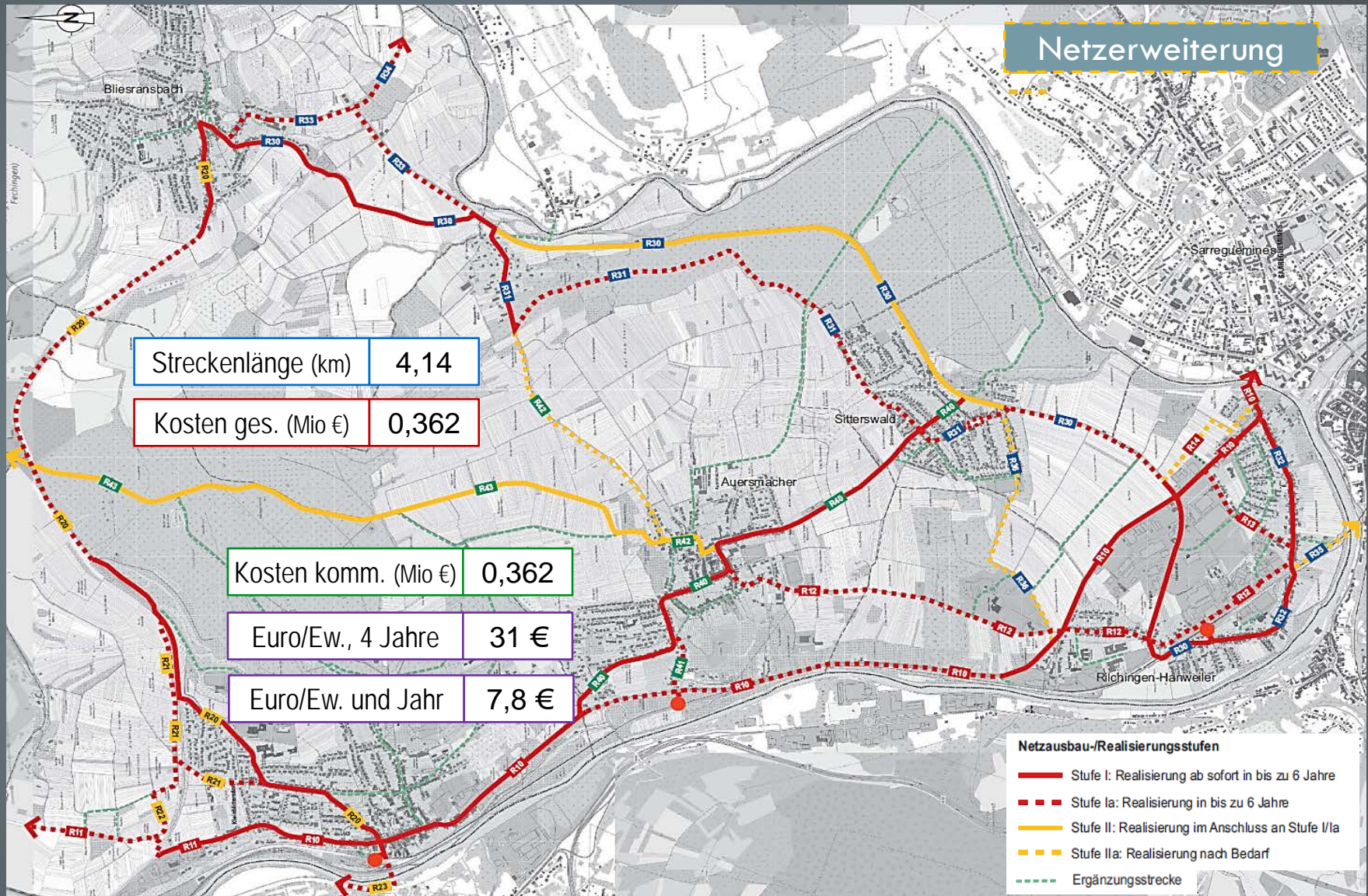
Realisierungsvorschlag

Realisierungsstufe ‚mittel- bis längerfristig‘



Realisierungsvorschlag

Realisierungsstufe ‚mittel- bis längerfristig‘



Realisierungsvorschlag

Der Realisierungsaufwand je Einwohner ist vertretbar !

Realisierungszeitraum	Bezugsjahre ca.	Streckenlänge (km)	Kosten gesamt (Mio. Euro)	Kosten an komm. Strecken (Mio Euro)	Kosten/Einw. u. Jahr, komm. Strecken (Euro)
kurz- bis mittelfristig	bis 6 J.	16,35	1,494	0,848	12,2
kurz- bis mittelfristig	bis 6 J.	18,52	2,387	1,090	15,7
mittel- bis längerfristig	bis 4 J.	7,19	1,147	0,053	1,2
mittel- bis längerfristig	bis 4 J.	4,14	0,362	0,362	7,8
Alle Maßnahmen	bis 10 J.	46,19	5,388	2,352	20,3

* Einwohnerzahl am 30.06.2022 rd. 11.560 Ew.

- Auf die ersten sechs Umsetzungsjahre entfallen mindestens zwei Drittel der Realisierungskosten.

- Das Radverkehrskonzept ist ein Planungsleitfaden und eine Entscheidungshilfe für die Entwicklung einer modernen Fahrradmobilität im Alltag in Kleinblittersdorf.
- Maßnahmen wie z.B. eine Fahrradstraße können nach der erweiterten Experimentierklausel (§45 Abs. 1 S.2 Nr. 6 StVO) im Einvernehmen mit der Gemeinde / Verkehrsbehörde erprobt werden.
- Bei beengten Straßenräumen soll dem Schutz der Radfahrenden Vorrang vor der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs eingeräumt werden.
- Eine Radführung im Seitenraum soll innerorts nur ein Angebot mit Benutzungsrecht bzw. eine Ausnahme bei der Radführung sein (VwV-StVO).
- Eine Radwegebenutzungspflicht darf (nach §45 Abs. 9 S.2 StVO) nur aufgrund einer örtlichen Gefahrenlage (als Ausnahme) angeordnet werden. Zweirichtungsradfahrungen sind bei bebautem Umfeld zu vermeiden.
- Im Außerortsbereich sind sichere straßenbegleitende Zweirichtungsradfahrungen und komfortabel befahrbare straßenunabhängige Verbindungswege herzustellen.
- An den Übergängen von Zwei- auf Einrichtung-Radverkehr sind verkehrssichere radgeeignete Querungs- bzw. Kreuzungsstellen einzurichten.
- **Der Alltagsradverkehr erfordert ambitionierte und auch innovative Lösungen!**



Vielen Dank für die Einladung und Ihre Aufmerksamkeit !

ATP Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3
66132 Saarbrücken (Bischmisheim)

Phone: +49 (0)681 / 891140
Fax: +49 (0)681 / 891141
eMail: service@atp-saar.de
web: www.atp-saar.de

